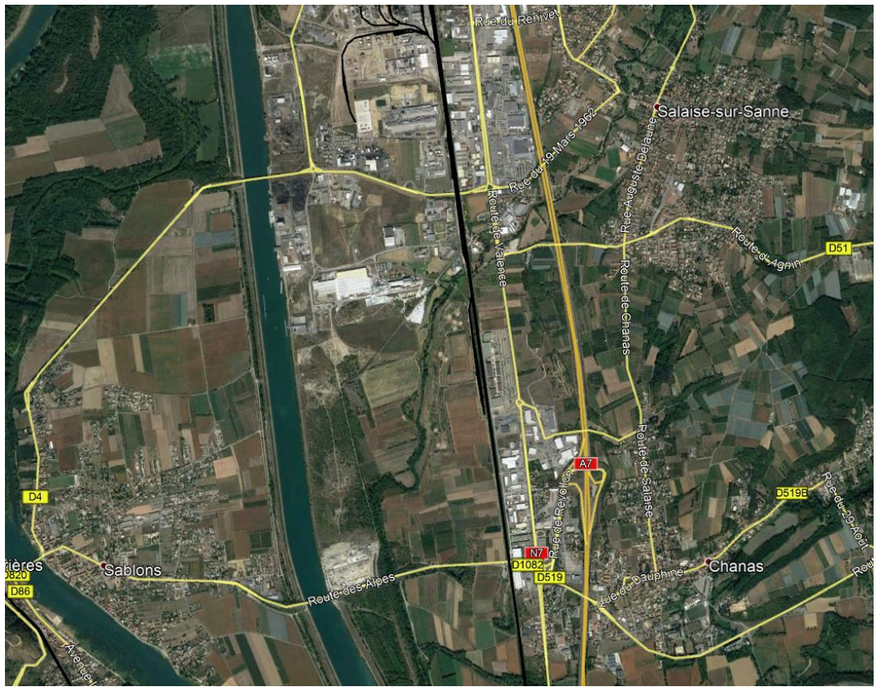
INSPIRA
ZAC DE LA ZIP DE SALAISE SABLONS

Fascicule 5-B :
Étude d’impact de la ZAC INSPIRA
Présentation du projet



Version 12 - 02/02/2024

Projet développé avec :

IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	INSPIRA ZAC de la ZIP de Salaise Sablons		
Maître d'Ouvrage	Isère Aménagement		
Document	Fascicule 5-B : Étude d'impact de la ZAC INSPIRA Présentation du projet		
Version	Version 12	**Date**	02/02/2024

RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Bureau d'études	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	22/11/2022	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		
2	19/12/2022	EGIS	Violaine RAULIN	Chef de projet	Annick BOLLIET	Prise en compte des remarques
3	14/04/2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Suite remarques des services de l'Etat
4	22/05/2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement
5	2/06/2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement
6	7/06/2023	AMÉTEN	Guillaume MAGAGNIN	Chargé d'étude	Delphine PAYS	Intégration du projet CNR d'extension ferroviaire
7	17/11/2023	AMÉTEN	Guillaume MAGAGNIN	Chargé d'étude	Delphine PAYS	Prise en compte des remarques des services de l'État
8	1/12/2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Intégration d'Hympulsion
9	19/12/2023	EGIS	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement
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	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement
12	02/02/2024	Egis	Annick BOLLIET	Chef de projet		Prise en compte des remarques d'Isère Aménagement

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 INSPIRA 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 biodiversité in situ, autres évolutions des secteurs centre et sud.

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

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE 8

2. CONTEXTE ET LOCALISATION DU PROJET 11

2.1. Localisation 11

2.2. Historique et gouvernance 13

2.2.1. Historique 13
2.2.2. Procédures réglementaires 16
2.2.3. Gouvernance et modalites de conduite du projet 18

3. OBJECTIFS DE LA ZAC INSPIRA 20

3.1. Proposer un espace industriel multimodal et responsable 20

3.2. Ambitions du projet 21

3.3. Les attendus particuliers sur la multimodalité et l'écologie industrielle 24

3.3.1. les attendus sur la multimodalité 24
3.3.2. les attendus sur l'écologie industrielle 25

3.4. Nombre d'emplois attendus 26

3.5. Modalités de choix des entreprises 27

4. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ENVISAGÉES 29

4.1. Justification du projet de ZAC 29

4.1.1. La ZAC INSPIRA au sein des politiques fondamentales nationales et européennes 29
4.1.2. Contexte économique général du secteur 35
4.1.3. INSPIRA – un site économique majeur bénéficiant déjà de la tri modalité et présent dans les plans et programmes 49
4.1.4. INSPIRA – un projet bénéficiant de la synergie industrielle 52
4.1.5. INSPIRA – une disponibilité foncière intéressante 53
4.1.6. INSPIRA – déjà des investissements depuis plusieurs années 53
4.1.7. Justification de l'aménagement du secteur Nord 53
4.1.8. Justification du projet de Cottard Glénat (Lot C) 55
4.1.9. Justification du projet de Floor to floor (Lot B) 56
4.1.10. Justification du projet HYMPULSION 58
4.1.11. Justification du projet d'extension ferroviaire CNR 59

4.2. Justification des principes du plan guide d'aménagement retenu 60

4.2.1. Mise en évidence des enjeux environnementaux 60
4.2.2. Démarche de concertation partenariale 64
4.2.3. Définition et évolution du projet 66

4.3. Solutions de substitution 73

4.3.1. Solutions de substitutions de la ZAC 73
4.3.2. Solutions alternatives du secteur Nord 95
4.3.3. Solutions alternatives de Cottard Glénat 96
4.3.4. Solutions alternatives de Floor to Floor 97
4.3.5. Solutions alternatives d'HYMPULSION 97
4.3.6. Solutions alternatives du projet d'extension ferroviaire CNR 98

4.4. Synthèse de la justification environnementale 99

5. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU 106

5.1. Surfaces et zones du projet 106

5.2. Principes d'aménagements 113

5.2.1. Généralités 113
5.2.2. Multi modalité et mobilité 114
5.2.3. Réseaux 121
5.2.4. Gestion du risque inondation et des eaux pluviales 123
5.2.5. Mise en œuvre de la compensation des éventuelles consommation en eau industrielle du secteur Nord 126
5.2.6. Corridor écologique et continuités vertes 126
5.2.7. Projet paysager 127
5.2.8. Stratégie nocturne 129

5.3. Rythme de commercialisation 133

5.4. Principe de phasage 134

5.4.1. État actuel du projet INSPIRA. 136
5.4.2. Phase 1 - 56 Ha ouverts à la commercialisation 138
5.4.3. Phase 2 - 35 Ha ouvert à la commercialisation 164
5.4.4. Phase 3 - 60 Ha ouvert à la commercialisation 164

5.5. Demande et utilisation d'énergies 165

5.6. Nature et quantité des matériaux et des ressources naturelles et principes retenus 168

5.6.1. Ressources naturelles et matériaux 168
5.6.2. Principes retenus pour l'approvisionnement / évacuation des matériaux de chantier 168

5.7. Estimations des types et quantités de résidus et d'émissions attendus 173

5.7.1. En phase chantier 173
5.7.2. En phase exploitation 174

5.8. Emissions des gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de la ZAC 178

5.8.1. Contexte 178
5.8.2. Méthodologie 179
5.8.3. Bilan carbone 180
5.8.4. Résultats 180
5.8.5. Mesures ERC liées aux émissions de GES 184

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA 8
Figure 2 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA 8
Figure 3 : Emprise du projet CNR d'extension ferroviaire 9
Figure 4 : Localisation du projet Hympulsion 10
Figure 5 : Carte de localisation d'INSPIRA dans le territoire 11
Figure 6 : Plan de situation du périmètre INSPIRA 12
Figure 7 : Périmètre et emprise à aménager 13
Figure 8 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA 17
Figure 9 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC 18
Figure 10 : Extraits de la plaquette INSPIRA 21
Figure 11 : Extrait de la plaquette INSPIRA 21
Figure 12 : Extrait de la plaquette INSPIRA 21
Figure 13 : Ports CNR le long du Rhône 25
Figure 14 : Processus de sélection des entreprises 27
Figure 15 : Un large réseau fret disponible en France et en Europe 33
Figure 16 : Les principaux sites multimodaux en France 34
Figure 17 : Carte du SCOT Rives du Rhône – équipements multimodaux pour les marchandises en 2018 34
Figure 18 - Territoire du Syndicat mixte des Rives du Rhône 35
Figure 19 : Localisation du site INSPIRA par rapport aux zones d'activités et urbaines existantes 36
Figure 20 : Localisation du foncier disponible par site économique dans le territoire du SCoT Rives du Rhône 37
Figure 21 : Trafic des marchandises par section en 2022 41
Figure 22 : Répartition par types de marchandises en 2022 41
Figure 23 - Dynamique de l'emploi privé à l'échelle EBER (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Emploi et chômage dans les EPCI Isérois, février 2021) 42
Figure 24 : Espaces économiques de la CC EBER 43
Figure 25 : Processus de sélection des entreprises 44
Figure 26 : Zones de plus de 1 ha au sein du territoire de la CC EBER 46
Figure 27 : Principaux sites et zones d'activités - SCOT Rives du Rhône 47
Figure 28 - Insertion du secteur nord entre les activités existantes 54
Figure 29 : Entrée de Cottard Glénat (Source : google streat view, 2022) 55
Figure 30 : Localisation de Cottard Glénat 56
Figure 31 : Devenir des déchets plastiques par pays de l'union européenne (source PLASTICS EUROPE) 57
Figure 32 : Implantations des sites de production de la société GERFLOR 58
Figure 33 : Carte de localisation des stations d'hydrogène du projet ZEV 59
Figure 34 : Synthèse des enjeux 62
Figure 35 : Plan masse du scénario Eco+ 67
Figure 36 : Plan masse du dossier de création de ZAC 68
Figure 37 : Plan masse du dossier d'autorisation environnementale présenté par BAU en 2018 70
Figure 38 : Plan de phasage initial 72
Figure 39 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC 72
Figure 40 : Aménagement du secteur Nord, objet de la présente demande d'autorisation environnementale 73
Figure 41 : Localisation des profils en travers de la Sanne 87
Figure 42 : Caractéristiques du profil actuel de la Sanne et de ses abords 87
Figure 43 : Conservation du profil actuel de la Sanne et de ses abords – scénario 1 88
Figure 44 : Modification du profil actuel de la Sanne et de ses abords – Scénario 2 89
Figure 45 : Modification du profil actuel de la Sanne et de ses abords – Scénario 3 90
Figure 46 : Schéma de renaturation de la Sanne (source SIRRA) 94
Figure 47 : Insertion du secteur nord entre les activités existantes 95
Figure 48 : Diversité d'habitats recréés à destination de la faune 100
Figure 49 : Stratégie de développement durable du projet INSPIRA (EODD, décembre 2019) 105
Figure 50 : Plan masse général du projet (version 2023) 110
Figure 51 : Plan masse du projet avec distinction des lots 111
Figure 52 : Schéma type du principe d'aménagement 113
Figure 53 : Coupe type du principe d'aménagement des chaussées, trottoirs et voie cyclable 113
Figure 54 : Schéma de desserte de la zone d'activités 114
Figure 55 : Localisation des voies routières structurantes 114
Figure 56 : Profil en travers de l'ouvrage d'art d'avenue Inspira au-dessus de la Sanne 115
Figure 57 : Configuration de l'avenue Inspira le long de la voie ferroviaire 115
Figure 58 : Profil en travers de l'ouvrage d'art de la voie secondaire au-dessus de la Sanne 115
Figure 59 : Configuration de la voie secondaire au centre du site 116

Figure 60 : Giratoire sur la RD 51 ... 116
Figure 61 : Giratoire sur la RD1082 qui restitue la liaison à la route d'accès aux terrains agricoles au Sud ... 116
Figure 62 : Configuration de la voie secondaire au centre du site ... 117
Figure 63 : Localisation du renforcement du réseau ferré et du chantier de transport combiné ... 118
Figure 64 : Schéma d'intention de l'organisation multimodale ... 119
Figure 65 : Profil en travers de la rue des Balmes (Coupe issue de l'AVP de la rue des Balmes_BAU) ... 120
Figure 66 : Navette entre la gare de Péage de Roussillon et la Zac INSPIRA (source EBER) ... 120
Figure 67 : Plan des réseaux ... 122
Figure 68 : Schéma de renaturation de la Sanne ... 123
Figure 69 : Organisation de la gestion pluviale ... 124
Figure 70 - Principes de gestion des écoulements préférentiels dans le secteur nord du périmètre Inspira (extrait du DAU) ... 125
Figure 71 : Intégration de la biodiversité dans le projet ... 126
Figure 72 : Organisation de la trame paysagère ... 127
Figure 73 : Principes d'aménagement paysager (Source : plan-guide du projet Inspira – BAU, mai 2016) ... 128
Figure 74 : Stratégie d'absence d'éclairage nocturne aux abords de la Sanne ... 129
Figure 75 : Principe de l'éclairage citoyen des seuils d'entrée ... 130
Figure 76 : Balisage rétro-réfléchissant sur les voiries ... 130
Figure 77 : Éclairage des points de conflits et des parkings ... 131
Figure 78 : Synoptique de la stratégie nocturne ... 132
Figure 79 : Plan de phasage initial ... 135
Figure 80 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC ... 135
Figure 81 : Etat actuel du projet INSPIRA en phase 1 ... 136
Figure 82 : Plan de phasage de la ZAC (version 2018) ... 137
Figure 83 : Aménagements prévus en phase 1 ... 138
Figure 84 - Plan de réaménagement de la rue des Balmes (MS12 - AVP) ... 141
Figure 85 - Coupes de l'aménagement de la rue des Balmes (MS12) ... 142
Figure 86 - Plan de l'aire de retournement aménagée rue des Peymenards (source AVP MS13) ... 142
Figure 87 : Entrée de Cottard Glénat ... 143
Figure 88 : Localisation de Cottard Glénat ... 143
Figure 89 : Localisation du projet Cottard Glénat sur fond parcellaire ... 143
Figure 90 : État des lieux de l'entreprise Cottard Glénat ... 144
Figure 91 : Projet d'extension de Cottard Glénat (source : permis de construire) ... 145
Figure 92 : Coupe du terrain ... 146
Figure 93 : Localisation du projet FLOOR TO FLOOR dans l'emprise de la zone industrialo-portuaire ... 147
Figure 94 : Localisation du site du projet Floor To Floor dans son environnement proche ... 148
Figure 95 : Localisation cadastrale du site du projet Floor To Floor ... 148
Figure 96 : Plan d'organisation générale du projet Floor to Floor (vue axonométrique) ... 149
Figure 97 : Plan d'aménagement du projet Hympulsion en cours d'instruction ... 154
Figure 98 : Coupe du projet Hympulsion en cours d'instruction ... 155
Figure 99 : Photomontage du projet Hympulsion en cours d'instruction (image non contractuelle) ... 156
Figure 100 : Localisation du projet CNR-GCA (en rouge) ... 159
Figure 101 - RHONAPORT (GCA) Plateforme Sablons (extrait du PC GCA, 2019) ... 159
Figure 102 : Localisation des ouvrages de la concession ... 161
Figure 103 : Carte Nord Des sous-bassins versant ... 162
Figure 104 : Carte Centre Des sous-bassins versant ... 162
Figure 105 : Carte Sud Des sous-bassins versant ... 163
Figure 106 : Localisation de la zone humide détruite en phase 3 ... 163
Figure 107 : Comparaison des consommations énergétiques (source SOFIES et BG) ... 165
Figure 108 : Secteurs potentiels de stockage de matériaux ... 172
Figure 109 : Émissions de GES en % en phase de construction de la ZAC Inspira par phase ... 181
Figure 110 : Répartition des émissions de GES pour la construction du projet CNR-GCA ... 181
Figure 111 : Émissions de GES en % en phase de construction de la ZAC Inspira comprenant le projet CNR-CGA par phase ... 182
Figure 112 : Répartition des postes d'émissions GES par phase en exploitation ... 184

TABLEAUX

Tableau 1 : Bilan des disponibilités foncière au sein des friches CC d'EBER – Décembre 2023 ... 38
Tableau 2 : Bilan des disponibilités foncière au sein des ZAE CC d'EBER – Janvier 2024 ... 39
Tableau 3 : Comparaison de la conception du plan guide au stade de l'autorisation environnemental ... 68
Tableau 4 : Analyse écologique des sites alternatifs / Analyse de l'intérêt écologique stratégique ... 80
Tableau 5 : Synthèse de la comparaison environnementale des solutions de substitution ... 93
Tableau 6 : Analyse multicritères des solutions proposées (source : INGEROP) ... 99
Tableau 7 : Détail des surfaces commercialisables par lot et phasage ... 109
Tableau 8 : Aménagements actuellement réalisés ... 136
Tableau 9 : Aménagements prévus en phase 1 ... 138
Tableau 10 : Besoins énergétiques par scénario et par année ... 165
Tableau 11 : Mouvements de matériaux envisagés par phase ... 169

Tableau 12 : Quantité de déchets de construction neuve de logements individuels et petit collectif 174

Tableau 13 : Émissions de GES issues des consommations énergétiques de l'exploitation des bâtiments et de l'éclairage public..... 182

Tableau 14 : Émissions GES issues de l'exploitation de l'activité sur la plateforme CNR-GCA (source : Etude d'impact CNR-GCA, sept 2019) 182

Tableau 15 : Facteur d'émission en fonction de la source d'énergie – base de l'ADEME 183

Tableau 16 : Répartition modale par phase – tonnage de marchandise par mode ferroviaire, fluvial et routier par an..... 183

Tableau 17 : Émissions de GES issues des modes de transport (d'après les données de l'étude multimodalité EGIS sept 2020)..... 183

Tableau 18 : Synthèse des émissions GES en exploitation 183

PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 : Zone de la ZAC INSPIRA à aménager (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)..... 12

Photographie 2 : Nouvel aménagement sur le Lot A (Egis, Benoit Desille, juillet 2020) 136

Photographie 3 : Nouvelle voirie entre H-LOG et le Lot A (Egis, Benoit Desille, juillet 2020) 136

Photographie 4 : Permis de construire du projet CNR-GCA (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)..... 160

Photographie 5 : Filet batraciens, 2022, K. MARTENS © EODD 160

1. PRÉAMBULE

Le projet concerne la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons. Pour simplifier dans le dossier, le terme « ZAC de la ZIP de Salaise Sablons » pourra être remplacé par « ZAC INSPIRA » voire « INSPIRA ».

Cette actualisation de l'étude d'impact globale de la ZAC INSPIRA concerne les dernières données connues sur le territoire et sur la ZAC, soit principalement :

L'aménagement du secteur Nord de la ZAC INSPIRA qui comprend :

- le lot C (Cottard Glénat),
- le lot B (Floor to Floor),
- le lot D,
- une réserve foncière,
- et la rue des Balmes avec les ouvrages hydrauliques.

Ce secteur Nord correspond à une partie de la phase 1 de la ZAC INSPIRA. Il est d'une surface totale de 25,4 ha.

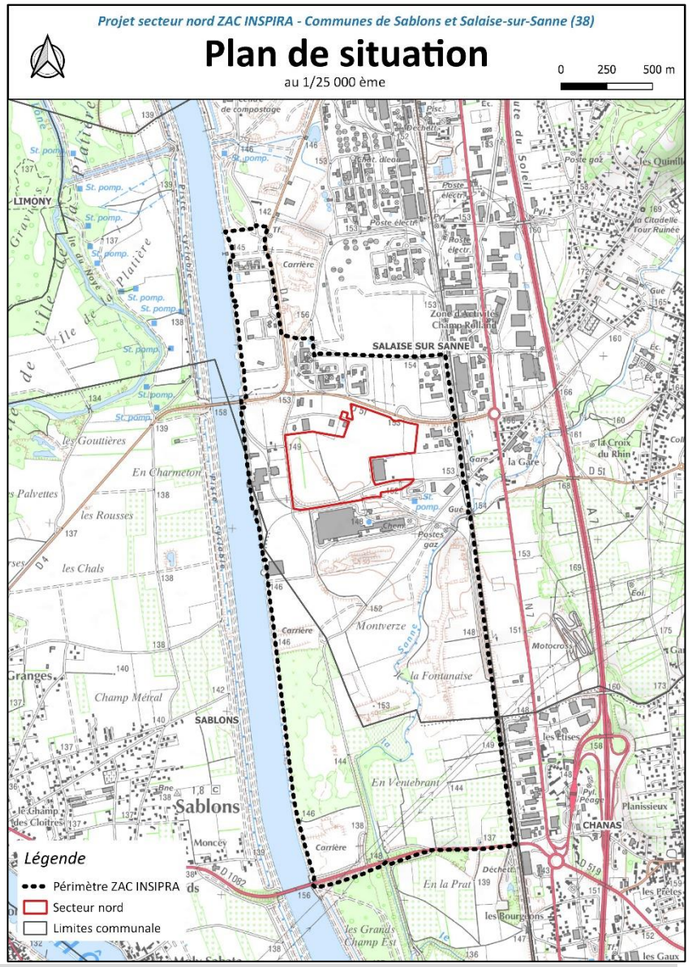


Figure 1 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA

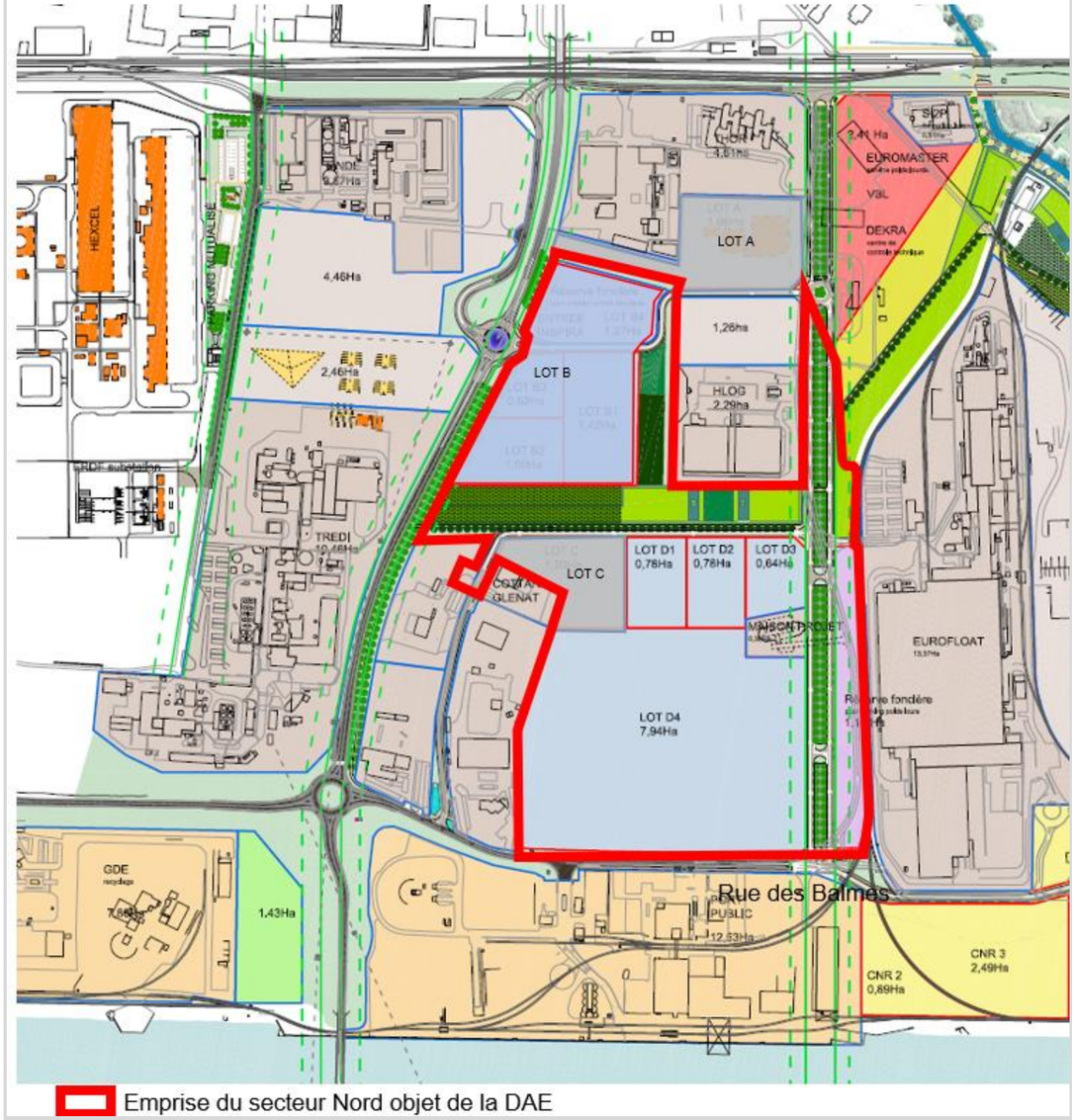


Figure 2 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA

Mais également la demande d'autorisation de travaux en domaine concédé, concerne l'extension ferroviaire CNR en limite Est du périmètre de la ZAC. Ce projet correspond à une étape de la phase 1 de l'aménagement de la ZAC INSPIRA. Il occupe une surface totale de 25,4 ha.

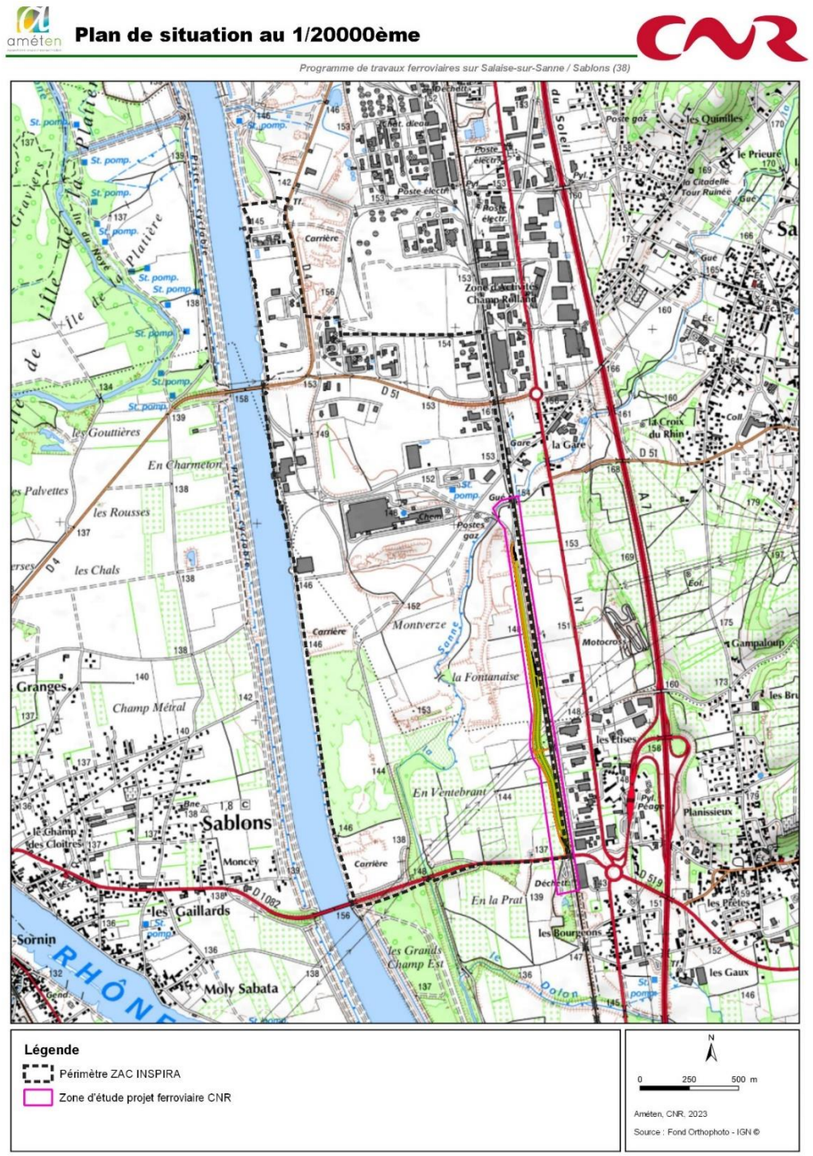
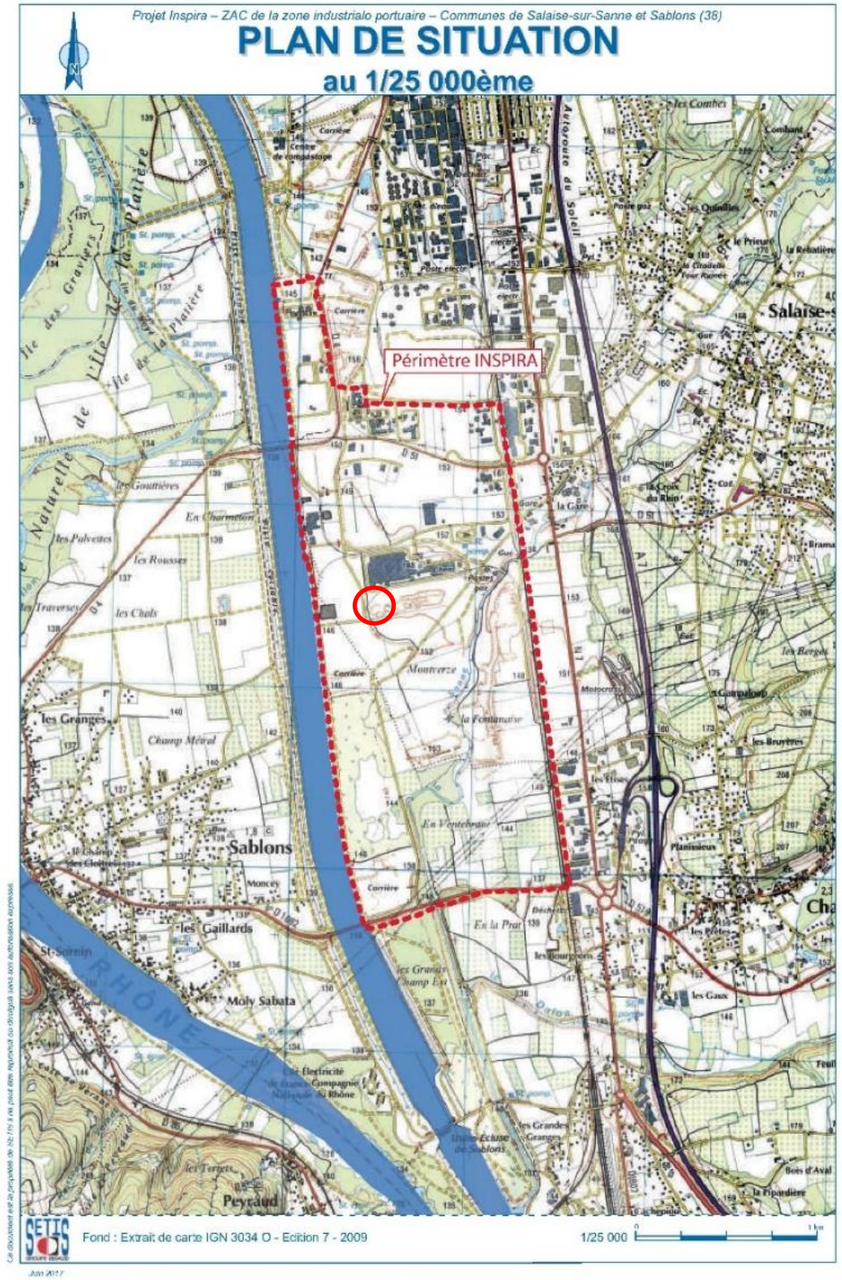


Figure 3 : Emprise du projet CNR d'extension ferroviaire

Cette actualisation comprend également les impacts du projet Hympulsion (station de distribution d'Hydrogène) en domaine concédé et non soumis à autorisation environnementale.



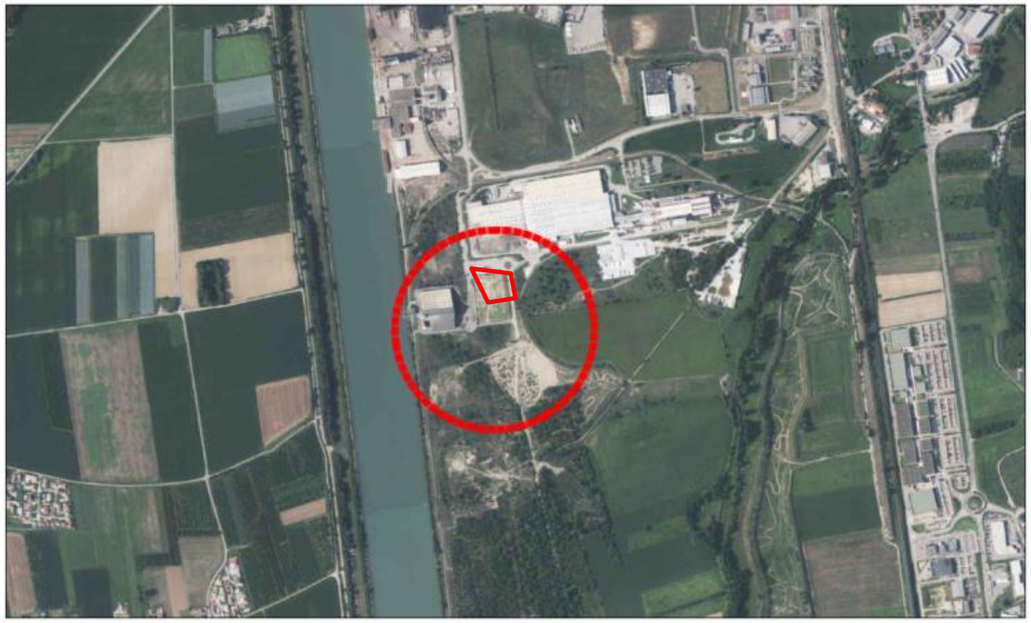


Figure 4 : Localisation du projet Hympulsion

2. CONTEXTE ET LOCALISATION DU PROJET

2.1. LOCALISATION

INSPIRA, Espace Industriel Responsable et Multimodal, consiste à étendre la zone industrialo-portuaire (ZIP) existante.

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.

Ce site à rayonnement régional, a 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.

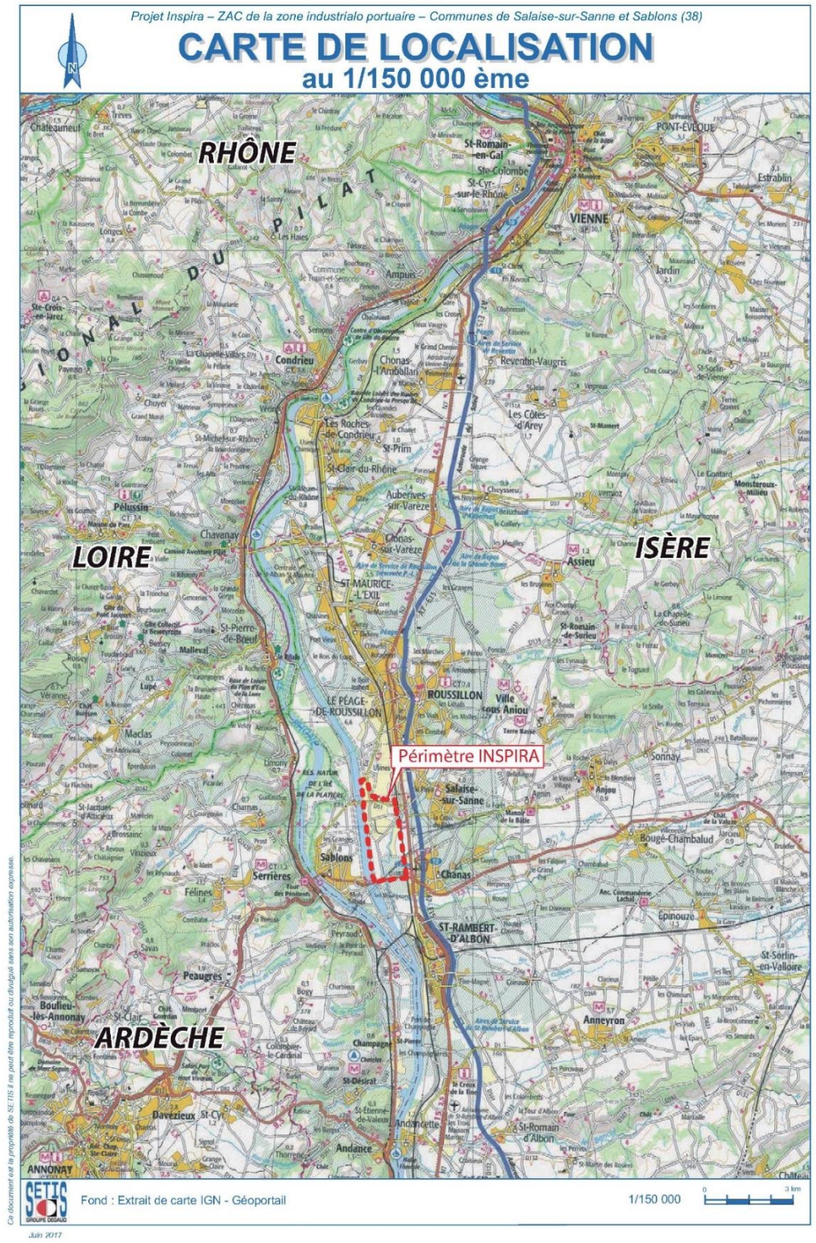


Figure 5 : Carte de localisation d'INSPIRA dans le territoire

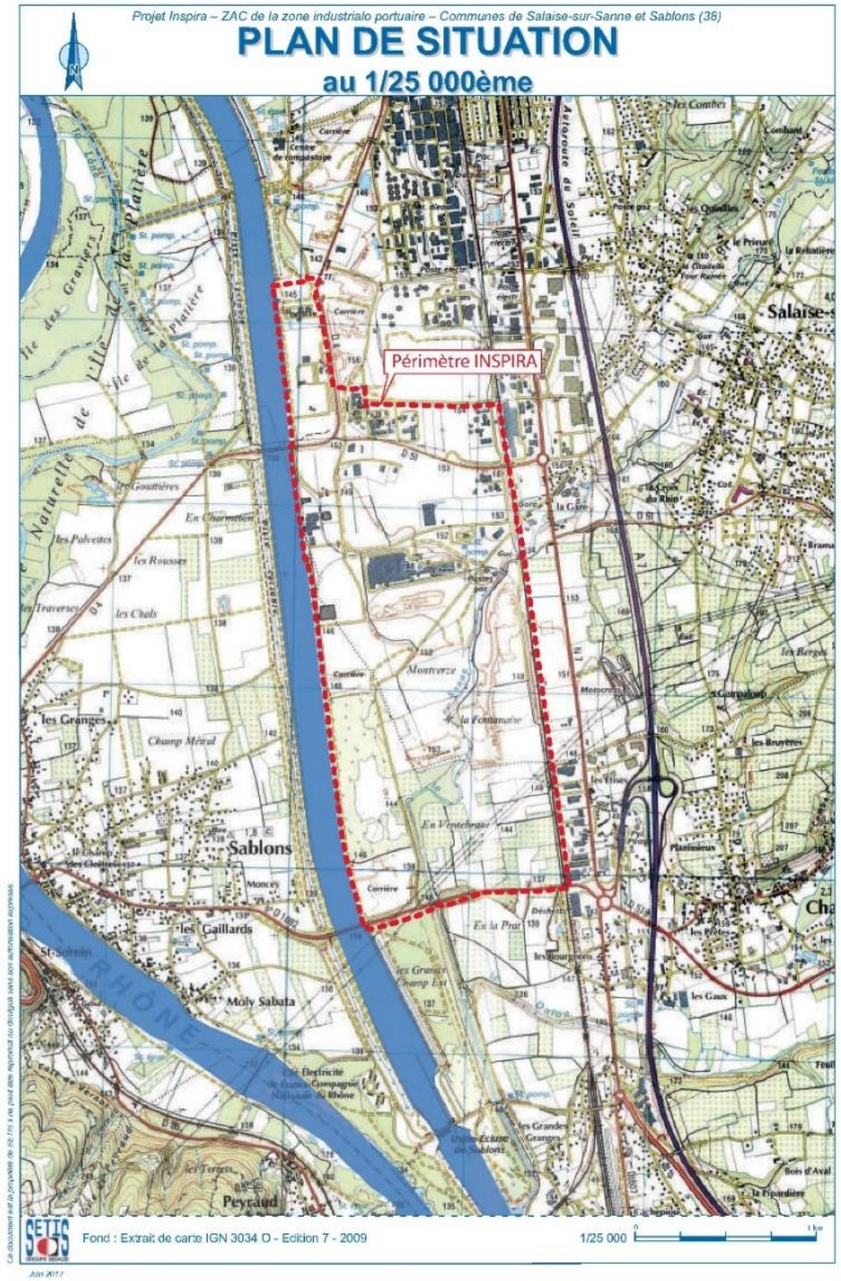


Figure 6 : Plan de situation du périmètre INSPIRA

Le site possède une configuration plane et une géométrie rectangulaire permettant une réelle proximité des infrastructures de transport.

Le périmètre de l'aménagement s'étend sur 336 ha, il se répartit entre les terrains concédés par l'État à la CNR (98 ha) et ceux portés par le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-portuaire (238 ha).

Sur le site, les parcelles commercialisées occupent 78 ha, les infrastructures existantes 6 ha et les surfaces naturelles non aménagées 32 ha.

Dans les surfaces à aménager, 40 ha sont dédiés aux espaces verts et 22 ha aux infrastructures.

La surface ouverte à commercialisation est donc d'environ 158 ha.

Le détail des superficies et zones à aménager sont présentés au chapitre 5.1. L'état actuel des aménagements réalisés sur le site est présenté dans le volet état initial de l'environnement.

Photographie 1 : Zone de la ZAC INSPIRA à aménager (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)

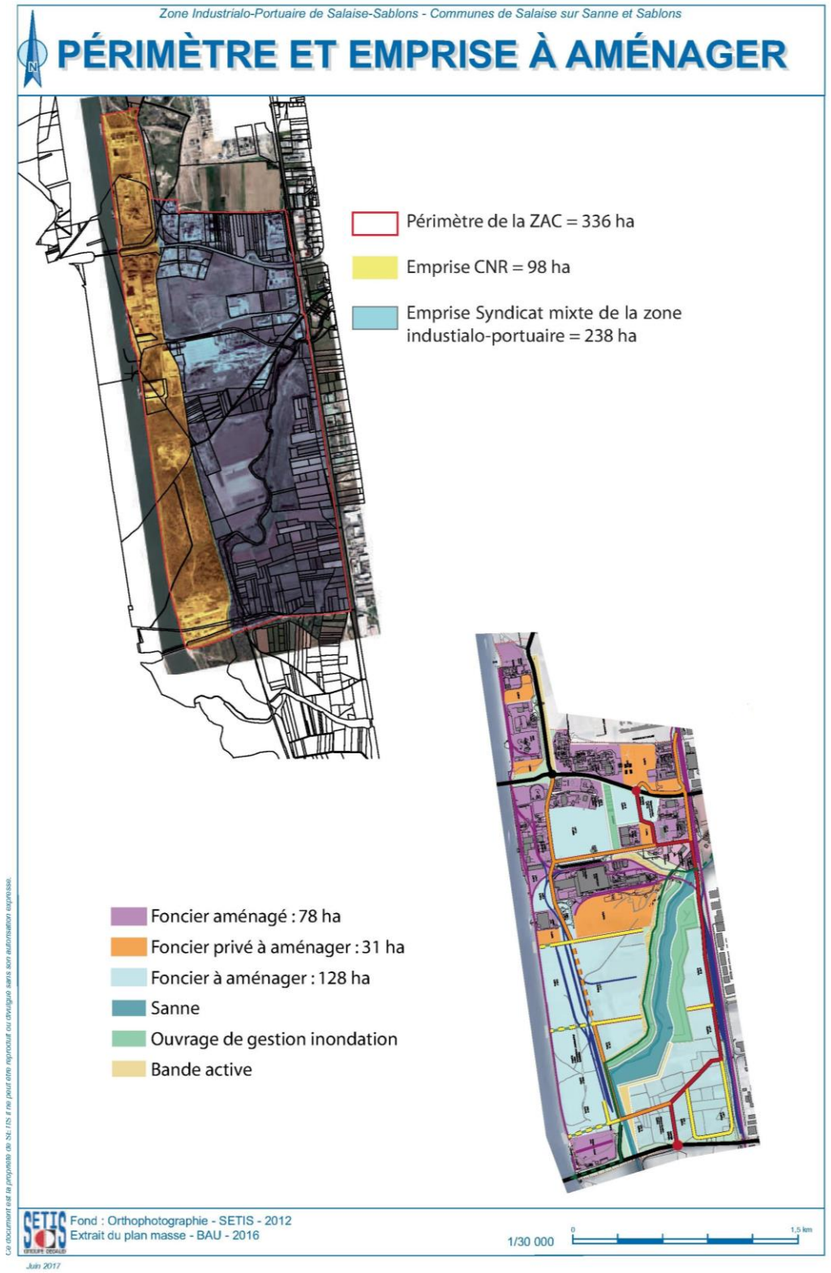


Figure 7 : Périmètre et emprise à aménager

2.2. HISTORIQUE ET GOUVERNANCE

2.2.1. HISTORIQUE

- **Localisation stratégique identifiée par les documents cadre d'aménagement**

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.

Au cours des années 1980, le développement de ce projet est porté par un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple puis la Communauté de Communes.

Les collectivités et l'État souhaitent créer un cadre d'élaboration du projet plus élargi et décident de créer un syndicat mixte qui coordonne les acteurs.

En 1999, la dynamique économique est renforcée par le site de Rhône Poulenc transformée en Plate-forme 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.

Le **SCoT des Rives du Rhône de 2012** indique la nécessité de valoriser les zones d'activités existantes et leur potentiel à accueillir des installations classées. La concentration des échanges inter-entreprises et d'une offre d'infrastructures ou de services de tri-modalité proposée à travers INSPIRA, vise également à regrouper les services en un site unique, limitant ainsi la dissémination des espaces à aménager, et par conséquent la consommation foncière sur d'autres territoires.

Le **SCoT des Rives du Rhône révisé en 2019** présente la ZIP INSPIRA dans son rapport de présentation comme un territoire à fort potentiel pour le développement du transport multimodal de marchandises et comme un des 5 grands sites de développement économique de rang métropolitain.

Le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations du SCoT des Rives du Rhône de 2019 ont comme objectif le développement de la multimodalité sur ce site tout en voulant un projet d'aménagement durable porteur d'une forte ambition environnementale.

Création d'INSPIRA

La prise de décision et la gouvernance – l'élaboration historique (1977-2013)

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

La loi d'Orientation Foncière du 30 décembre 1967 prend en compte pour la première fois le concept de participation. Cette loi crée des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.). C'est dans sa procédure d'élaboration que va s'exprimer la participation, ce sera celle des élus des collectivités.

Un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple a pris en charge ce projet au cours des années 80 puis la Communauté de Communes.

Les collectivités et l'État souhaitent créer un cadre d'élaboration du projet plus élargi et décident de créer un syndicat mixte qui coordonne les acteurs.

En 2009, les statuts initiaux du Syndicat Mixte prévoient : un comité d'orientations stratégiques. Ce comité vise à associer l'ensemble des acteurs du site. Il est ainsi composé des collectivités territoriales concernées, l'État, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), les gestionnaires des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières, l'agence de développement économique de l'Isère, des acteurs économiques.

En 2011, le lancement d'une démarche de contractualisation « Grand Projet Rhône Alpes ». Cette démarche a pour objet de travailler sur :

- Une identité forte pour clarifier les enjeux partagés,
- Un territoire plus large que la Zone Industrialo-Portuaire pour situer le Grand Projet au centre des principaux enjeux d'aménagement et leur rayonnement,
- L'innovation transversale mobilisant tous les types d'acteurs.

Un vaste travail de consultation et d'animation est ainsi conduit sur un périmètre de 20 km autour de la Zone Industrialo-Portuaire. La population et l'ensemble des acteurs socio-économiques sont mobilisés.

Deux dispositifs cohabitent :

- Un Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire doté d'un comité d'Orientations Stratégiques : élabore un projet d'aménagement et de développement économique
- Un Grand Projet Rhône Alpes aux visions transverses et doté d'un comité scientifique, éthique, environnemental et social : vise à définir les actions à soutenir pour le rayonnement du territoire élargi.

La prise de décision et la gouvernance – le lancement d'INSPIRA (2013-2015)

Une grande phase de consultation et de réunions publiques ancre les éléments clé du projet INSPIRA. Le comité d'Orientations Stratégiques partage et donne un avis favorable sur une Charte pour un espace industriel responsable et multimodal prenant en compte les vœux de la société civile. Cette charte est approuvée par le Syndicat Mixte en octobre 2013.

Le Syndicat Mixte s'engage auprès des habitants et de la société civile au travers de documents-cadres :

- Charte pour un espace industriel responsable et multimodal (fin 2013), jointe à tout contrat passé avec le Syndicat Mixte : Traité de concession, Convention avec la CNR, mise à disposition de terrain… ;
- La création d'un comité d'agrément défini dans la charte ;
- Le recours à une Société Publique Locale ;
- Des réunions semestrielles avec les associations de citoyens, environnementales, des organisations syndicales de salariés et INSPIRA Entreprises ;
- Une réunion annuelle d'information ainsi que la mise en place d'une communication digitale ;
- La mise en place d'un Système de Management Environnemental certifié ISO 14001 et dont la politique environnementale est en correspondance avec la Charte et les vœux des acteurs socio-économiques et associatifs.

En parallèle, le Syndicat Mixte et la CNR ont conduit l'ensemble des procédures réglementaires en matière de concertation préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté.

En complément, le Syndicat Mixte a sollicité l'État pour participer aux Commissions Locales d'Information, au Commissions de Suivi de Site, au CODERST lorsqu'un projet sur INSPIRA est concerné et au Suivi Environnemental Global.

Pendant ces 3 années, il n'y a pas eu d'implantations sur INSPIRA mais un travail de montée en qualité du projet avec notamment la désignation d'un architecte-urbanisme offrant une vision du futur.

Le comité d'Orientations Stratégique devient un comité de pilotage stratégique puis de manière plus opérationnelle, la CNR, l'État et la CCI Nord Isère sont directement conviés aux séances du comité syndical.

La prise de décision et la gouvernance – la consolidation d'INSPIRA (2016-2018)

Les évolutions règlementaires ont conduit à approfondir de nouvelles études suspendant le travail d'échanges, de productions avec les partenaires et la mise à jour du Système de Management.

Les besoins techniques dans le cadre des dossiers règlementaires prennent le dessus sur les échanges globaux sur la gouvernance du projet et la réponse aux préoccupations des associations ou des industriels.

Les premiers projets font l'objet d'une présentation en comité de sélection de façon anonyme, des porteurs de projet présentent aussi spontanément leurs projets aux habitants ou en conseils municipaux.

Le SCOT est sollicité pour élargir les sujets traités dans le cadre du groupe de travail sur la biodiversité aux sujets de l'air et de la santé avec les acteurs associatifs.

La prise de décision, la gouvernance et l'évaluation – la consolidation d'INSPIRA (2018)

L'évolution du champ de compétences des collectivités territoriales et l'avancée du projet INSPIRA conduit à adapter la gouvernance du projet et à développer plus finement les interfaces entre les différentes instances mises en place sur le territoire tant par les collectivités, les services de l'État, les acteurs socio-économiques ou les entreprises.

Les porteurs du projet INSPIRA constatent que plusieurs instances ne sont pas encore opérationnelles dans l'appropriation de thématiques clé, c'est pourquoi ils s'engagent à :

- Maintenir les réunions semestrielles avec les associations environnementales,
- Maintenir les réunions semestrielles avec les syndicats de salariés et les organisations patronales,
- Organiser une journée annuelle de présentation des indicateurs de suivi du projet à destination de l'ensemble des partenaires et des habitants,
- Communiquer l'ensemble des indicateurs de suivi du projet sur le site Internet, sur des publications thématiques ou via des évènements spécifiques,
- Organiser en mairie des expositions itinérantes sur le projet d'aménagement ou les appels à projet ou manifestation d'intérêt,
- Organiser en mairie la présentation des projets en amont des permis de construire et sous réserve de confidentialité aux acteurs socio-économiques,
- Participer, sous réserve d'accord des services de l'État, aux comités de suivi de site, du suivi environnemental global, comité local d'information, CODERST lorsque les projets concernés ont un impact sur INSPIRA,
- Organiser une rencontre technique annuelle dans le cadre du SME,
- Co-construire avec les associations environnementales et un écologue la conception et le plan de suivi des mesures de compensations biodiversité,
- Concerter avec les associations environnementales, la finalisation des cahiers de prescriptions et recommandations environnementales, la charte chantier vert, la charte de bonne pratique pour l'éclairage des espaces privatifs, la charte de bonne conduite écologique en vue de favoriser l'intégration de la biodiversité dans les espaces privatifs.

En complément, la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais (CCPR) et la Communauté de Communes Territoire de Beaurepaire (CCTB), devenu Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône dans le cadre de la fusion dispose d'un Comité Local de Développement qui pourra être saisi sur l'évaluation d'INSPIRA.

De même, dans le cadre du PCAET, le Syndicat Mixte a indiqué son souhait que le partage du diagnostic avec la société civile fasse l'objet d'une continuité lors de la préparation des actions puis leur suivi grâce à une instance spécifique regroupant : institutions, entreprises, associations.

Ainsi, 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 Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons composé à parité de la Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône, du Département 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 Industrialo-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 1er décembre 2014, la ZIP Salaise Sablons est devenue INSPIRA Espace Industriel Responsable et Multimodal, décrivant ainsi clairement les objectifs économiques et environnementaux 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 assurent la gestion des aménagements après réception des travaux.

2.2.2. PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES

DUP et autorisation unique environnementale

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 donc déjà été réalisée dans le cadre de la DUP et de l'autorisation environnementale unique.

L'arrêté de DUP et l'arrêté d'autorisation environnementale unique 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.
- Le 31 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.

Lors de la première demande d'autorisation environnementale en 2018, il a été reproché au Maître d'Ouvrage d'envisager un « projet trop grand trop vite ». L'étude d'impact portait sur l'ensemble de la ZAC soit sur un périmètre de 336 ha aménagé en 3 phases avec des conditions pour passer d'une phase à l'autre. Au regard de l'ampleur du projet, les services de l'état ont demandé au maitre d'ouvrage de présenter les impacts de chaque phase envisagée. Ce qui a été fait dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact du dossier de réalisation de la ZAC INSPIRA en 2021.

La présente étude d'impact intègre l'actualisation de niveau 2 correspondant les dernières évolutions du territoire connues et aux trois demandes d'autorisation suivantes :

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

ICPE, implantation d'entreprises et espaces publics

Le projet ne prévoit pas de valorisation économique des matériaux extraits. Il n'est par conséquent pas soumis à demande d'autorisation d'affouillement du sol (rubrique 2510-3 de la nomenclature des ICPE).

D'autre part, chaque entreprise de travaux sera responsable de la mise en œuvre d'une éventuelle procédure ICPE le cas échéant selon les modalités de réalisation des travaux.

À ce jour :

Hors domaine concédé, les entreprises suivantes sont envisagées :

- L'entreprise Cottard Glénat a obtenu son permis de construire le 7 septembre 2020.
- L'entreprise Floor to Floor (FTF - projet d'installation de recyclage de matières et déchets plastiques) a déposé un Permis de Construire (PC) et un dossier d'autorisation ICPE qui sont en cours d'instruction.

Sur domaine concédé, les entreprises suivantes sont envisagées :

- Le projet GCA a obtenu son permis de construire le 19 mars 2020 et son autorisation d'exploitation_UD38-2020-08-04 le 7 aout 2020,
- Le projet Hympulsion (projet d'installation d'une station hydrogène), a déposé un permis de construire (PC) et une déclaration ICPE qui sont en cours d'instruction,
- Le projet d'extension ferroviaire CNR dont le dossier d'exécution est en cours d'instruction.

Réalisation d'ouvrages sur le domaine concédé de l'État

La réalisation d'ouvrages sur le domaine concédé de l'État a fait l'objet de 3 demandes d'autorisation indépendantes du Dossier d'Autorisation Unique et ciblées uniquement sur les ouvrages concernés :

- Un dossier d'exécution des biens de retours à l'État en fin de concession CNR au titre du décret 94-894 du 1 » octobre 1994 pour une autorisation de travaux ;
- Une demande de dérogation au régime de protection des espèces au titre du 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- Un dossier d'exécution des biens de retours à l'État en fin de concession CNR au titre du décret 94-894 du 1er octobre 1994 pour la réalisation du quai publié en Janvier 2019.

Les ouvrages de voirie et réseaux au titre de la concession sont constitués par des portions de voiries situées dans le Domaine public concédé de l'Etat (voir chapitre 5.4).

La présente étude d'impact intègre également l'actualisation de niveau 2 (conformément à l'avis de l'IGEDD du 24 novembre 2022) correspondant à la demande d'autorisation environnementale 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.

En conclusion

La préfecture de l'Isère a signé 4 arrêtés :

- N°38-2018-12-19-0002 : Arrêté préfectoral portant décision du dossier d'exécution et d'autorisation de travaux de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons – Aménagement de Péage de Roussillon – Zone portuaire de Salaise-Sablons concédée à la Compagnie Nationale du Rhône.
- N°38-2018-12-18-0005 : arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet INSPIRA et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons ;
- N°38-2018-12-19-0001 : Projet INSPIRA – ZAC de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Salaise-sur-Sanne et de Sablons – arrêté préfectoral portant autorisation unique au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement en application de l'ordonnance N°2014-619 du 12 juin 2014.
- N°38-2019-01-11-0009 : Viabilisation des parcelles aménageables du domaine concédé à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) au sein du périmètre de projet INSPIRA, ZAC de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Salaise-sur-Sanne et de Sablons - Arrêté préfectoral portant dérogation aux dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement relatives aux espèces animales protégées.

Demande d'autorisation environnementale 2023

En raison de l'annulation de l'arrêté de DUP (arrêté AP38-2018-12-18-005) et l'autorisation environnementale unique (AP38-2018-12-19-001) de la ZAC INSPIRA, le maître d'ouvrage souhaite déposer une nouvelle demande d'autorisation environnementale sur le secteur nord de la ZAC INSPIRA (cf. page suivante pour la justification).

Le périmètre du secteur Nord est présenté sur la figure suivante et fait partie de la phase 1 de la ZAC.

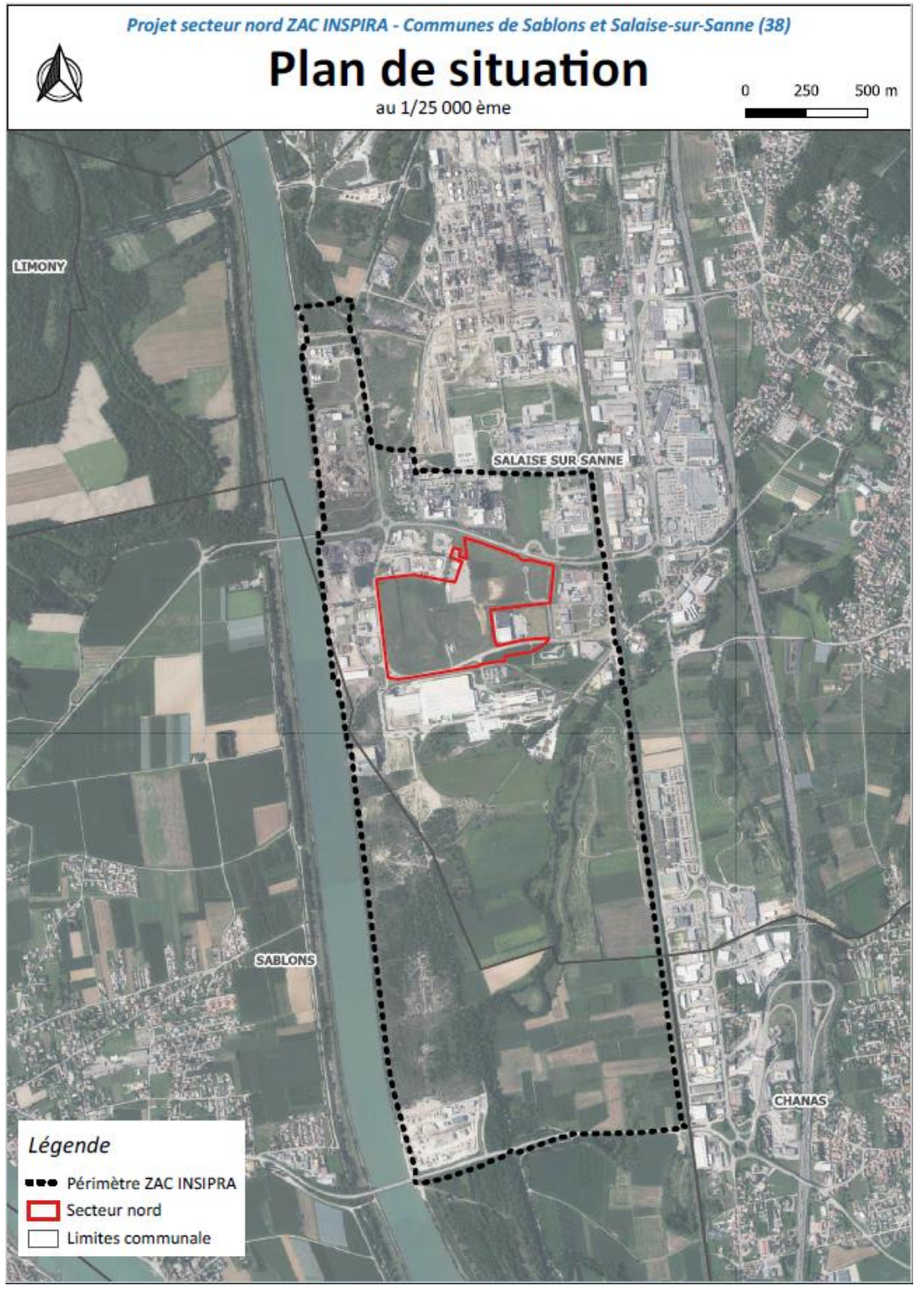


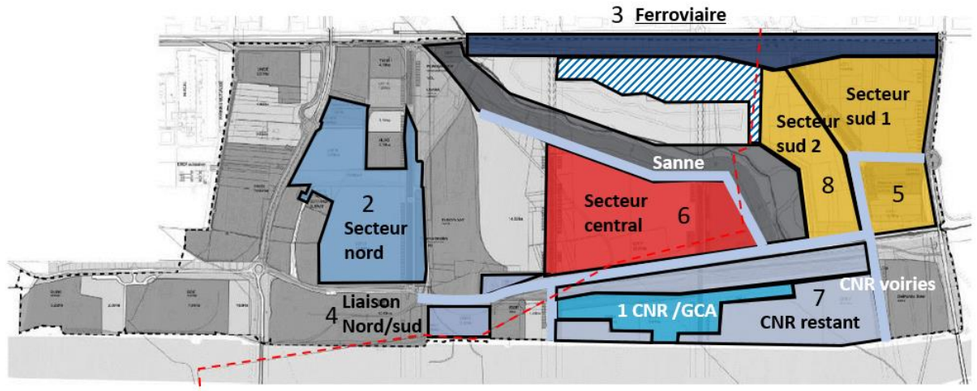
Figure 8 - Emprise du secteur nord de la ZAC INSPIRA

En effet, pour répondre au projet trop grand trop vite qui a pu être reproché au projet, 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 a été de déposer plusieurs demandes d'autorisations, soit une par secteur regroupant plusieurs projets. Ce scénario 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.

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. Ces réflexions ont abouti à l'aménagement du secteur Nord qui accueille notamment les lots suivants de la ZAC (lot C, lot B et lot D).



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	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

Figure 9 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC

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

L'entreprise Cottard Glénat a besoin que des travaux hydrauliques soient réalisés par l'aménageur pour exécuter le PC obtenu le 7 septembre 2020. Une partie de la gestion des eaux pluviales des lots est mutualisée sur le domaine public.

Aujourd'hui, l'entreprise Floor to Floor (FTF - projet d'installation de recyclage de matières et déchets plastiques) envisage de s'implanter sur le secteur Nord de la ZAC, inscrit dans la phase 1 de la ZAC, présentée dans l'étude d'impact (sur le lot B). Floor to Floor a déposé un Permis de Construire (PC) et a déposé son dossier ICPE avec l'actualisation de l'étude d'impact comprenant ses éléments de projet. Le volet espèces protégées ne peut être traité à l'échelle de son lot. En effet, l'analyse des impacts sur les espèces protégées est abordée par l'aménageur, à l'échelle du périmètre du projet d'ensemble, soit ici, de la demande d'autorisation environnementale sur le secteur nord de la ZAC INSPIRA.

Enfin, l'aménageur souhaite commercialiser le lot D, et réaménager l'avenue des Balmes, ce qui permettra de créer une réserve foncière destinée à l'aménagement d'un parking poids lourds mutualisé.

L'entreprise Hympulsion souhaite également s'implanter en phase 1 de la ZAC sur le lot CNR 1 qui fait partie de la zone « 7 CNR restant »

La CNR porte le projet d'extension du faisceau existant en phase 1 également, sur la zone « 3 ».

2.2.3. GOUVERNANCE ET MODALITES DE CONDUITE DU PROJET

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.

La convention de partenariat pour le développement d'INSPIRA Espace Industriel Responsable et Multimodal entre CNR et INSPIRA précise que la CNR a délégué au syndicat mixte la maîtrise d'ouvrage des mesures compensatoires liées aux ouvrages de la concession et aux secteurs viabilisés de la phase 1, soit 10 ha commercialisable.

Les modalités d'implantation des entreprises sont développées au chapitre 3.5.

La mise en œuvre, le suivi puis la gestion de la zone relèvent ainsi des compétences suivantes :

Pour les espaces publics :

- Isère Aménagement assure les investissements, réalise les travaux sur l'ensemble du périmètre INSPIRA
- Isère Aménagement remet les ouvrages réalisés soit au Syndicat Mixte, soit à la CNR pour les ouvrages réalisés sur le Domaine concédé de l'État,
- Le Syndicat Mixte et la CNR assurent la gestion de leurs aménagements après réception des travaux.

- La CNR pourra déléguer la gestion des ouvrages réalisés sur le Domaine concédé de l'État soit :
  - Via une convention de gestion,
  - Via une convention de superposition d'affectation pour l'avenue du Port,

Pour la commercialisation :

- La CNR se charge des terrains du domaine public concédé de l'État (abréviation DPC dans les tableaux et cartes),
- Isère Aménagement se charge des terrains hors Domaine concédé de l'Etat.

Pour les mesures compensatoires et de suivi :

- Isère Aménagement assure les investissements in-situ et met en œuvre les mesures de suivi en phase travaux.
- La CNR se charge de la mise en œuvre et du suivi des mesures compensatoires sur le Domaine concédé de l'État ex-situ. Une convention de gestion sera établie pour que le Syndicat Mixte confie à la CNR la gestion des mesures de compensation ex situ sur le domaine concédé, dont il a la charge.
- Le Syndicat Mixte met en œuvre et assure le suivi des autres mesures compensatoires. Une convention de gestion sera établie pour que la CNR confie au Syndicat Mixte la gestion des mesures de compensation in situ et ex situ hors domaine concédé, dont elle a la charge.

Isère Aménagement prescrit les règles et prescriptions relevant du suivi des travaux et des mesures environnementales associées qui s'appliquent sur les espaces publics et pour les lots privés en dehors du périmètre concédé de l'État :

- Pour les espaces publics, à travers un contrat à destination des maitres d'œuvre en charge de l'ordonnancement, du pilotage des chantiers, et de la conception et conduite des chantiers dont la gestion des plateformes de stocks de matériaux. Ces prestataires qui intègrent des experts et des spécialistes des différentes composantes environnementales liés au projet, seront responsables de la mise en œuvre de l'ensemble des travaux et du suivi de leur mise en œuvre.
- Pour les lots privés, par l'intermédiaire du cahier des charges de cession qui constitue un document contractuel entre Isère Aménagement et les futurs preneurs de lots, qui achète ou loue un terrain à l'aménageur. Ce document régit les droits et obligations des parties pendant la phase chantier et les conditions de vie commune au sein d'INSPIRA. Il intègre notamment un Cahier des clauses environnementales et un Cahier d'organisation des chantiers, à travers lesquels sont repris l'ensemble des mesures et prescriptions émises dans les différentes études règlementaires.

  Le Cahier d'organisation des chantiers intègrera notamment la Charte Chantier à faibles nuisances (dénommée également charte chantier vert) qui régit la vie des chantiers.

  Les preneurs de lots seront responsables de la mise en œuvre de l'ensemble des travaux et mesures.

Sur le domaine concédé de l'État :

- La CNR prescrit pour les lots privés les règles et prescriptions relevant du suivi des travaux et des mesures environnementales associées, puis celles de la gestion après aménagement, par l'intermédiaire d'une convention d'occupation temporaire,

  L'amodiataire sera responsable de l'ensemble des règles et prescriptions relevant du suivi des travaux et des mesures environnementales associées aux travaux autorisés dans la convention d'occupation, puis de la gestion après aménagement.

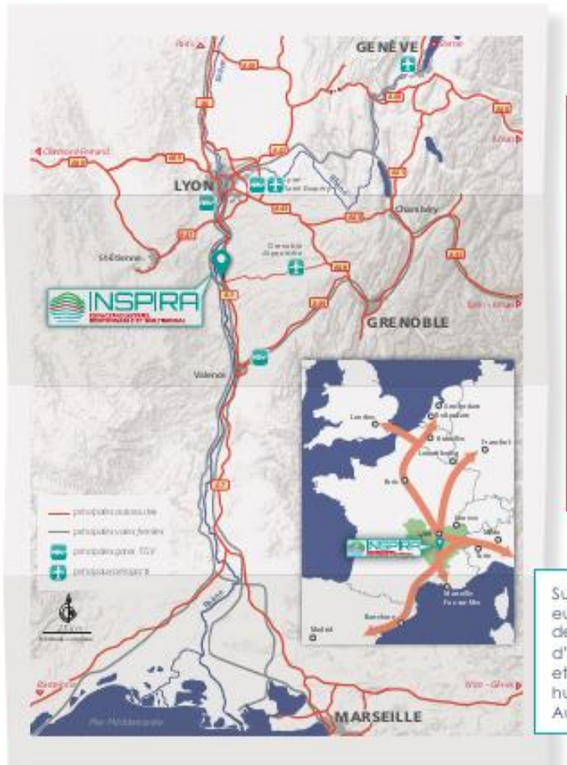
3. OBJECTIFS DE LA ZAC INSPIRA

3.1. PROPOSER UN ESPACE INDUSTRIEL MULTIMODAL ET RESPONSABLE

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

- **Espace industriel**

UNE IMPLANTATION STRATÉGIQUE AU CŒUR DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES ...



« Notre projet de nouvelle usine de fibre carbone a été pleinement soutenu par les collectivités locales et les pouvoirs publics. Dans le cadre de ses développements, INSPIRA a porté des aménagements qui ont permis de faciliter notre bonne installation. »

Nick Stanage, PDG d'Hexcel Corporation, qui a choisi ce territoire pour son usine européenne de matériaux composites après avoir étudié 71 lieux d'implantation dans 17 pays.

HEXCEL

Sur l'axe économique Nord-Sud européen et à proximité des métropoles de Lyon et Grenoble, INSPIRA profite d'un réseau d'infrastructures solides et s'impose comme l'un des premiers hub multimodaux de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

... UNE RÉGION EUROPÉENNE DYNAMIQUE

- 2e région économique et touristique française.
- 1re région industrielle française.
- 2e pôle de R&D français.
- 8e PIB régional européen avec 240 Md€.
- Pôle d'enseignement supérieur d'envergure internationale.
- Densité forte d'emploi en recherche.
- Pôles d'excellence internationaux : chimie & environnement, technologies de l'énergie, aéronautique, santé, numérique...

340 HECTARES DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS PRODUCTIVES

Fort de son expertise industrielle et chimique, INSPIRA s'inscrit naturellement comme un espace productif adapté aux produits et services d'aujourd'hui et de demain.

- Énergie.
- Écotechnologie.
- Matériaux.
- Recyclage.
- Chimie.
- Industrie.
- Distribution multimodale.
- Économie circulaire.
- Activités supports (transport-logistique, ingénierie, services aux entreprises...).

© François Wignaud - TRéDI SA

« En étant présent sur INSPIRA, nous nous sommes forgés une identité, nous avons trouvé des partenaires qui pourront être nos fournisseurs ou nos clients. »

Jean DUDOUIT, Directeur de TREDI Salaise

INSPIRA offre aux grandes entreprises, ETI, PME, start-up, démonstrateurs, une implantation sur mesure conjuguant innovation, synergies industrielles, développement responsable et offre de services.

STRUCTURANT

340 hectares de superficie totale, 160 hectares disponibles.

Grands tènements fonciers.

Implantation en bord de voies d'eau et ferroviaire.

Équipements mutualisés : restaurant, parkings...

CONNECTÉ

À la croisée des grands réseaux européens de transport.

Dans l'aire d'influence de deux métropoles au rayonnement international.

Équipements et services multimodaux : autoroute, fleuve, rail, port public, pipelines.

COMPÉTITIF

Organisé avec la plateforme chimique de Roussillon.

Services industriels : pompiers industriels, laboratoires, inspections réglementaires...

Optimisation de flux de matières et d'énergies.

Activités supports.

ACCUEILLANT

Accompagnement personnalisé, solution d'implantation adaptée.

Association d'entreprises.

Certification ISO 14001

Main d'œuvre qualifiée et offre de formation avec le lycée professionnel Industries des procédés.

Parc Naturel Régional du Pilat.

Figure 10 : Extraits de la plaquette INSPIRA

- **Espace multimodal**

Figure 11 : Extrait de la plaquette INSPIRA

- **Espace responsable**

Figure 12 : Extrait de la plaquette INSPIRA

3.2. AMBITIONS DU PROJET

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 ;
- Entreprises de transformation ;
- Activités Ingénierie / PME-PMI ;
- Réserve terminale 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.

Charte INSPIRA

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 termes 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.

La Charte INSPIRA - Espace industriel, responsable et multimodal - constitue le document de référence qui permet d'ancrer le projet à travers la description des objectifs, de leurs évolutions et de leur promotion.

Elle fixe ainsi les engagements attendus des partenaires et des entreprises usagers d'INSPIRA. Elle précise également les conditions d'implantations des entreprises sur le site.

La Charte constitue ainsi un document cadre complété par d'autres documents référents tels que :

- Des documents de promotion valorisant les atouts du site ;
- Des documents techniques précisant les engagements réciproques.

Ainsi, une démarche, opérationnelle, originale de création et de proposition d'une offre globale d'accueil d'activités nouvelles est proposée aux entreprises.

La Charte est élaborée par les partenaires d'INSPIRA, animée par le Syndicat Mixte en 2013, approuvée en 2014 et mise à jour en 2019.

La Charte fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation assurés par le Syndicat Mixte et ses partenaires.

Ses grands objectifs sont les suivants :

- 1. Maîtriser les implantations à court, moyen et long terme,
- 2. Rechercher des cohérences environnementales et économiques,
- 3. Maîtriser les évolutions d'INSPIRA sur le long terme,
- 4. Positionner INSPIRA sur des domaines stratégiques pour permettre l'émergence de synergies et de dynamiques d'écologie industrielle,
- 5. Spatialiser les activités et optimiser le mode de mise à disposition du foncier,
- 6. Conduire un management environnemental du site économe en ressources, coopératif et profitable,
- 7. Consolider une desserte routière, ferroviaire et fluviale performante,
- 8. Assurer un haut niveau de qualité d'aménagement,
- 9. Offrir un niveau de service élevé pour les entreprises et les salariés,
- 10. Garantir la promotion et la communication d'INSPIRA.

Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES)

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,
  - Mettre en œuvre des boucles de recyclage,
  - Limiter les prélèvements dans la nappe,
  - Alimenter les équipements / bâtiments avec des énergies renouvelables,
  - Mutualiser les équipements et services.
- Protéger la biodiversité, en commençant par préserver et valoriser le corridor écologique de la Sanne,
  - Développer la trame verte et bleue,
  - Suivi de la mise en œuvre des compensations espèces protégées.
- Favoriser les modes de transport et de déplacement alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre :
  - Consolider, voire développer, le transport de marchandises par le fleuve,
  - Consolider, voire développer, le transport de marchandises par le rail,
  - Favoriser les modes d'accès doux à la zone (vélos, transport en commun…).
- Réduire l'impact des activités sur les milieux naturels et prévenir toute pollution :
  - Préserver la qualité de l'air,
  - Préserver la qualité des rejets aqueux (eaux usées et industrielles),

- Préserver la qualité de la nappe d'eau souterraine et des cours d'eau.

- Contribuer à l'insertion professionnelle des habitants du territoire :
  - Inciter les prestataires (marchés publics) à développer l'insertion professionnelle,
  - Déployer des actions avec le groupe de travail Économie sociale et Solidaire.

Les activités opérationnelles ainsi que les mesures environnementales seront organisées et suivies dans le cadre de ce système, à travers la mise en place d'outils d'accompagnement de la politique retenue avec notamment :

- Un comité d'agrément, qui vérifie la vocation des entreprises souhaitant s'implanter, et la conformité avec les ambitions attendues pour INSPIRA,

- Un plan d'action qui garantit la maitrise opérationnelle du Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) certifiée ISO 14001. Ce plan d'action permet de contrôler et assurer le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures et prescriptions s'appliquant sur les espaces publics et les lots privés.

- Les ressources humaines dédiées spécifiquement à l'animation du système de management environnemental, participent à son amélioration continue, et intègreront à ce titre les prescriptions relevant de l'arrêté d'autorisation environnementale, et faisant par ailleurs l'objet d'une décision d'autorisation par le Syndicat Mixte à l'issue du processus d'évaluation environnementale conduit pour la réalisation de la ZAC.

Le Syndicat Mixte est certifié ISO 14001 depuis l'été 2016.

Isère Aménagement et la CNR s'inscrivent dans le Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) d'INSPIRA.

La politique environnementale et sociétale signée d'INSPIRA est disponible page suivante. Elle a été resignée en 2022 avec la nouvelle présidente et le nouveau directeur du Syndicat Mixte d'INSPIRA.

INSPIRA
ESPACE INDUSTRIEL RESPONSABLE ET MULTIMODAL

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIETALE

Le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire Salaise-Sablons a la responsabilité d'aménager et de gérer INSPIRA - Espace Industriel Responsable et Multimodal, en étroite collaboration avec la Compagnie Nationale du Rhône, concessionnaire des terrains situés le long du canal du Rhône, et Isère Aménagement, son aménageur suivant le traité de concession en date du 14 avril 2014.

Le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire Salaise-Sablons a comme ambitions principales de :

- Constituer un pôle de performance économique et d'exemplarités sociale et environnementale,
- Développer un site attractif en termes d'insertion dans les systèmes de transport et de création d'emploi,
- Développer un partenariat entre l'ensemble des acteurs du site.

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.

Le Syndicat Mixte s'engage à poursuivre la démarche d'amélioration continue des performances environnementales et sociétales par la mise à disposition des ressources nécessaires et par la communication régulière sur la politique, les événements et les résultats contribuant à l'atteinte des objectifs.

Cela implique également le professionnalisme et l'engagement des prestataires, partenaires et des agents au quotidien.

Date : 31 MAI 2022

Pour le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire Salaise-Sablons		Pour Isère Aménagement	Pour la Compagnie Nationale du Rhône
La Présidente Sylvie DEZARNAUD	**Le Directeur** Jean-Pierre DEMENUS	**Le Directeur Général Délégué** Christian BREUZA	**Le Directeur de la Valorisation Portuaire et des Missions d'intérêt Général** Pierre MEFFRE

DOC_POL_SME
Version D / Mai 2022

3.3. LES ATTENDUS PARTICULIERS SUR LA MULTIMODALITÉ ET L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE

3.3.1. LES ATTENDUS SUR LA MULTIMODALITÉ

D'ores et déjà, avec un trafic annuel de marchandises d'environ 800 000 Tonnes par voie fluviale et près de 300 000 Tonnes acheminées par le train, INSPIRA s'affirme comme la 1ère 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. Ce constat est fondé à la fois sur le développement endogène des filières existantes mais également sur la prise en compte des mutations internes et logistiques des différents secteurs d'activité présents sur le territoire.

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.**

Pour répondre aux besoins en développement de la capacité ferroviaire du site, un nouveau raccordement sud est envisagé à court terme (travaux CNR et SNCF actuellement prévus en 2025-2026 qui feront l'objet d'un dossier EXE), ainsi que l'augmentation de la capacité du faisceau d'accueil ferroviaire.

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.

Pour les lots en bord à voie d'eau ou embranchés fer, une attente forte est attendue en termes d'entreprises utilisant le fluvial et/ou le ferroviaire comme mode de transport. Des solutions de convoyage pour les entreprises plus éloignées du bord à voie d'eau ou des embranchements ferrés seront étudiées afin d'apporter des réponses économiques et techniques visant à réduire les coûts de pré et post-acheminement :

- Le site industriel et portuaire de Salaise-Sablons, intégré à la zone INSPIRA, se situe à mi-chemin entre les agglomérations de Lyon et Valence, reliées entre elles par le Rhône. Après le port de Lyon, le site de Salaise-Sablons est le deuxième plus important en volume de trafic multimodal. En effet, chaque année, le port CCI de Vienne Sud réalise entre 300 et 400 KT de trafic fluvial, tandis que les cinq entreprises de la zone, directement connectées au Rhône, réalise un trafic proche de ces volumes, dans les domaines du BTP (Delmonico-Dorel), du déchet ferreux (Riva Acier), de la chimie (Rubis Terminal et Novapex) et des céréales (Groupe Oxyane).
- Ainsi, cette plateforme occupe un positionnement de barycentre de ces deux agglomérations. À partir du Port de Lyon, un maillage étroit intègre un site industriel et portuaire CNR tous les 20 km environ. CNR dispose de 18 sites, de Lyon à Arles. Le port de Lyon est le plus important d'entre eux, environ 40 entreprises se partagent une surface de 110 ha pour un millier d'emplois. Un appel à projets lancé fin 2022 est actuellement en cours sur 5 parcelles représentant une surface totale de 7 ha. En 2022, le Port a généré 778 KT de trafic ferroviaire, 2.5 MT de trafic par pipeline et 1.2 MT de trafic fluvial.

Les sites de Solaize-Sérézin-Ternay et Loire-Saint-Romain, situés respectivement à 15 km au Sud de Lyon et à quelques kilomètres au Nord de Vienne pour le second, disposent d'un important potentiel de développement de trafics. Ils sont tous deux directement connectés au système portuaire lyonnais mais sont quasiment entièrement commercialisés. C'est uniquement à la faveur du départ d'entreprises, et de leur remise en commercialisation par le biais d'un appel à projets, que pourra se profiler l'opportunité d'implanter un nouveau client.

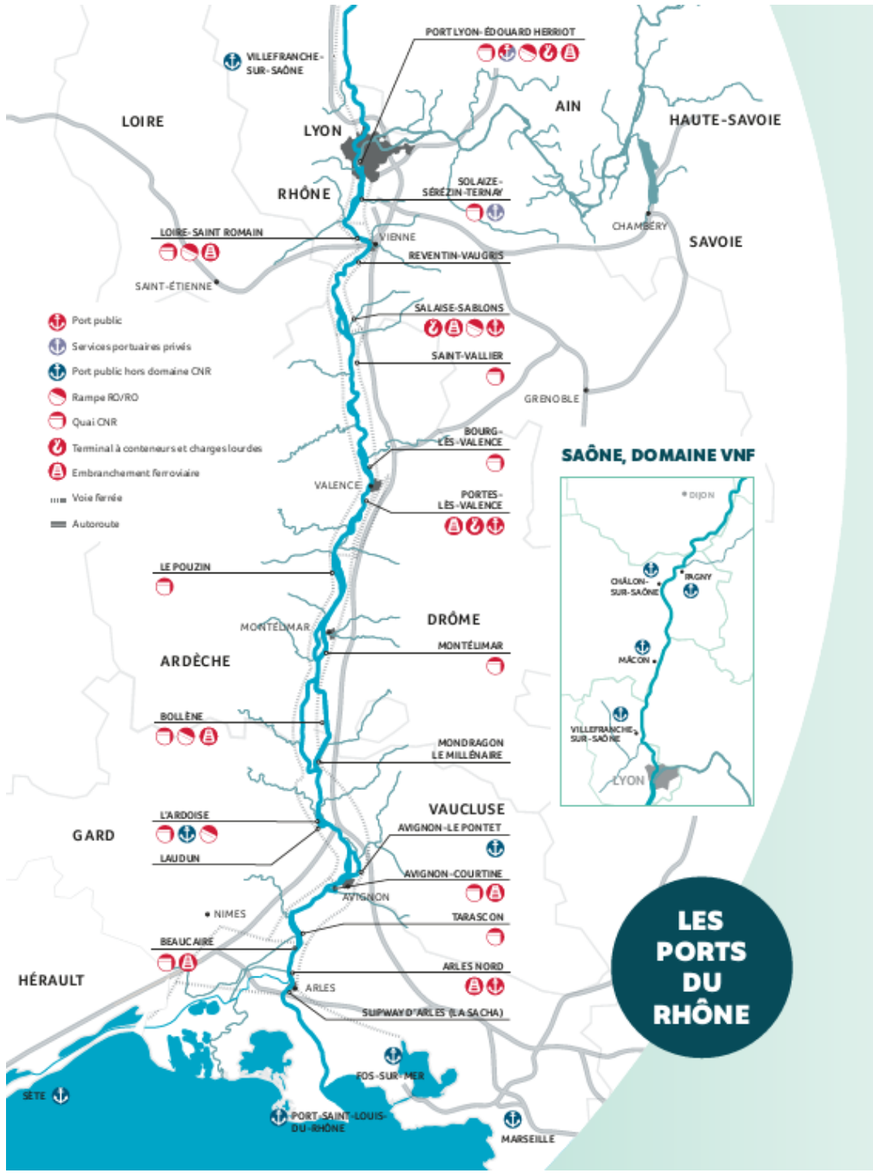


Figure 13 : Ports CNR le long du Rhône

- Plus au Sud, l'agglomération de Valence dispose de deux plateformes sur lesquelles les disponibilités foncières sont soumises à de trop fortes contraintes pour permettre leur commercialisation.
  - La plateforme de Bourg-Lès-Valence, au Nord de l'agglomération, est contraint par un périmètre de protection lié à la présence d'une station de captage d'eau potable, limitant ainsi fortement les possibilités de développement.
  - Sur le site de Portes-Lès-Valence au Sud, la présence d'une espèce protégée a grandement limité la commercialisation de cette plateforme, nécessitant de consacrer une partie du site aux mesures compensatoires.
- **Ainsi, entre ces deux polarités, la Zone INSPIRA, au sein de laquelle CNR dispose d'une réserve de foncier de 38 ha directement en bord de Rhône, unique dans la Vallée du Rhône, offre des perspectives de développement pour des projets ambitieux en termes de surface et donc de trafics.**

3.3.2. LES ATTENDUS SUR L'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.

Techniques et Énergies durables

Le domaine correspond aux entreprises impliquées dans des activités de production, stockage, distribution et récupération d'énergie dont énergie renouvelable. Sont également concernées les entreprises de fabrication de matériels dédiés à ces usages.

INSPIRA constitue des atouts indéniables profitant au développement de ces activités et notamment sur le plan de l'innovation. L'accueil de démonstrateur sur INSPIRA constituera une réponse aux besoins de l'industrie présente et un développement fort du domaine à l'échelle régionale.
Ce domaine couvre aussi le champ des écotechnologies, de l'efficacité et de la transition énergétique, de la rénovation énergétique du bâtiment, du traitement de l'eau… Cela concerne des métiers techniques, en grande partie constitués de PME et fait largement appel à la recherche et développement.

Exemples : traitement de l'eau, solaire, éolien, hydrogène…

Matériaux performants pour l'environnement

À travers ce domaine sont ciblés les activités développant un processus à faible impact environnemental, moins consommateurs d'énergie, avec une proportion importante d'intrants et de ressources locales, abondantes, biosourcées ou renouvelables. Ce domaine intègre également le recyclage et la valorisation des matières.

De telles activités sont d'ores et déjà présentes sur INSPIRA à proximité immédiate. En effet, des entreprises du territoire développent continuellement des innovations sur leur process comme sur leurs produits.

L'application de méthodes et procédés de fabrication plus propres, comme l'attente d'exigences environnementales s'ouvrent également à des secteurs industriels complémentaires.

Exemples : recyclage et valorisation des matières, matériaux biosourcés, plasturgie, autres matériaux à faible impact environnemental, agro-industrie.

Distribution Intelligente

Il s'agit ici d'accueillir une logistique complémentaire aux autres sites logistiques de la région visant la mise en valeur et l'usage des infrastructures et services multimodaux, fer et/ou fleuve. Ce domaine vise également le développement de tous types de services, permettant une offre logistique durable et efficiente.

L'enjeu est de structurer un pôle logistique qui ambitionne un positionnement dans les réseaux de transport européens, régionaux et locaux et porteur d'un développement puissant de report modal.

En effet, la multimodalité est une composante majeure d'INSPIRA, notamment sur la partie des terrains situés en bord à voie d'eau (100 ha). Les projets bénéficiant d'un lien direct avec la voie d'eau devront contenir un volet fluvial quel que soit la filière concernée.

Plus spécifiquement, une attention sera portée aux transports de matières dangereuses nécessaires à l'industrie en place ou à venir et à la substitution/diminution du risque lié aux matières dangereuses.

PME Internationales

Ce domaine concerne les activités industrielles présentes dans un rayon de 60 à 70 km. INSPIRA peut constituer une solution attractive pour ces entreprises, permettant de contribuer à la pérennisation de leurs activités en région.

Il s'agit d'assurer la compétitivité de ses activités existantes sur les marchés internationaux, de conforter le développement des compétences locales et de capitaliser sur un large territoire.

Exemples : industries historiques et dynamiques de la région, notamment les PME tournées vers l'international.

Nouveaux domaines innovants et porteurs

Le développement d'INSPIRA se construit à court, moyen et long terme tant en termes de nouvelles consommations foncières que de renouvellement des activités. Aussi, INSPIRA doit, d'ores et déjà, identifier les domaines innovants et porteurs de demain et se rendre attractif afin qu'il reflète l'avenir du site.

Le travail d'identification de ces domaines est mené en lien avec le tissu et les atouts spécifiques d'INSPIRA ainsi que son territoire environnant. De plus, l'accueil de ses tendances innovantes fortes nécessitent la présence d'un écosystème économique structuré. Ainsi, des partenariats et des complémentarités entre les entreprises existantes, des réseaux professionnels, des laboratoires et des centres de recherche sont recherchés pour permettre d'investir INSPIRA.

L'émergence d'un pôle chimique orienté vers de nouveaux produits ou outils de production, permettant la valorisation d'une filière traditionnelle et le soutien au développement de compétences nouvelles est identifié. La complémentarité avec la plateforme chimique de Roussillon, les industriels du territoire, les pôles de compétitivités, les réseaux d'entreprises et les laboratoires peuvent permettre de consolider les acteurs présents et d'accueillir des pilotes ou démonstrateurs permettant le développement de nouveaux processus de fabrication ou produits.

D'autres domaines, dans une perspective d'innovation et au cœur d'un contexte de mutations profondes, notamment sur des thématiques environnementales et sociétales, peuvent présenter une orientation à long terme.

Pour les entreprises dont l'activité est éloignée des domaines stratégiques, un principe de subsidiarité sera appliqué en considérant que leur accueil n'est envisageable sur INSPIRA que s'il n'est pas possible de les accueillir dans un autre périmètre. Ainsi, ces activités seront prioritairement dirigées vers les zones d'activité proches. De même, l'implantation d'établissements classés SEVESO sera privilégiée sur la plateforme chimique de Roussillon voisine.

3.4. NOMBRE D'EMPLOIS ATTENDUS

Le développement du site permettrait de créer près de 2 000 emplois nouveaux qui s'ajouteraient aux 900 emplois existants.

Le nombre d'emplois créé évoluera en fonction du phasage de création des surfaces plancher :

Pour mémoire, le phasage initial de l'étude d'impact prévoyait :

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

Des emplois indirects seront aussi créés par l'installation d'entreprises sur INSPIRA. Par exemple, pour un projet d'implantation d'une plateforme multimodale, une superficie de 10 ha permet une création d'environ 20 emplois directs, soit 2 emplois / ha et 20 emplois indirects.

Selon le conseil national de l'industrie (février 2017) : « l'emploi dans l'industrie est plus qualifié que la moyenne et il a un effet multiplicateur plus fort que les autres emplois. On estime ainsi qu'un emploi industriel génère 3 ou 4 emplois hors industrie. »

9 entreprises de la zone INSPIRA ont ainsi communiqués des données sur leurs interactions existantes avec des entreprises du périmètre Scot (rayon d'environ 20 km autour d'INSPIRA). Les données ne sont pas exhaustives, mais elles permettent de faire ressortir les volumes suivants : ces 9 entreprises ont, sur l'année 2017 et sur le périmètre Scot, réalisés 22,6 M€ de vente auprès d'environ 40 clients et réalisés 15,3 M€ d'achats auprès d'environ 60 sous-traitants ou fournisseurs (soit une moyenne de 255 000€ euros d''achats par entreprise).

Ces premières données témoignent des interactions existantes entre les entreprises de la zone INSPIRA et le territoire environnant.

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. D'autre part, des mesures de compensation 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.
- Ainsi, les emplois créés par phase présentés ci-dessus pourraient évoluer en fonction de l'évolution du phasage de la ZAC à venir.

3.5. 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.

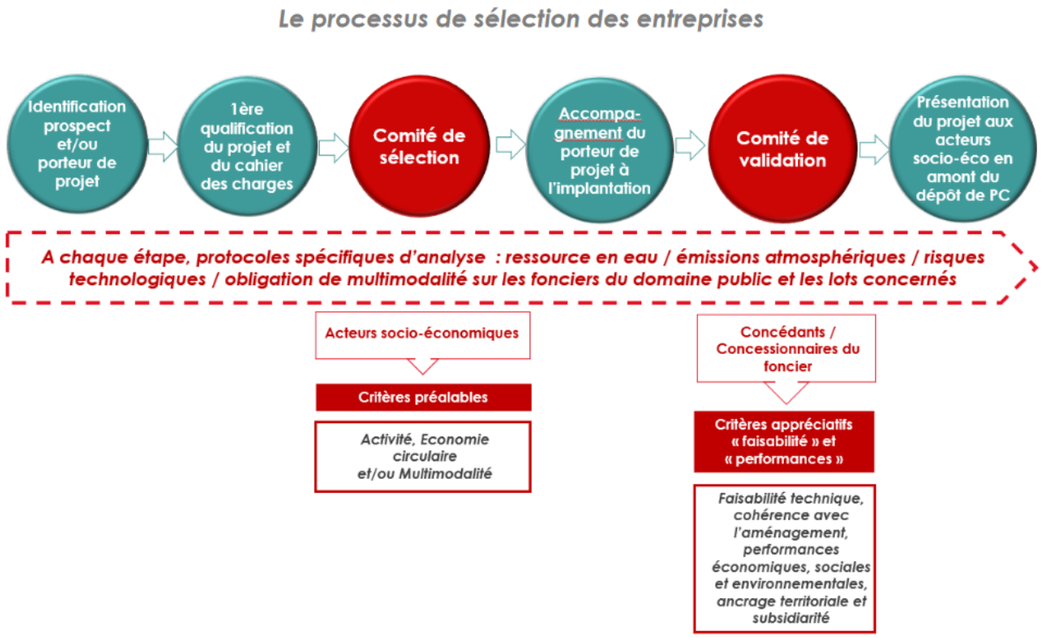


Figure 14 : Processus de sélection des entreprises

Comité de sélection élargi

Le comité de sélection élargi est composé du Syndicat Mixte, de ses membres, de la CNR, d'Isère Aménagement/Elegia, des Communes, de l'Etat, d'Auvergne-Rhône-Alpes Entreprises, de la CCI Nord Isère et d'INSPIRA Entreprises.

Les projets présentés au comité de sélection élargi ont confirmé leurs intentions d'étudier une implantation sur INSPIRA et ont communiqué un premier niveau de cahier des charges permettant une analyse du projet au regard des critères préalables.

Les projets présentés sont anonymes et le comité de sélection procède à l'évaluation des projets au regard des critères préalables et valide donc la poursuite du dossier et son accompagnement à l'implantation sur INSPIRA.

Si le comité de sélection n'apporte pas une réponse positive, deux solutions de réponses peuvent être proposées aux projets ne réunissant pas les conditions :

- pour les projets en limite, la possibilité d'amender leur projet au regard des axes d'évolutions proposés par le comité de sélection en lien avec les attentes préalables, en vue de repasser en comité de sélection,
- pour les projets trop éloignés, un accompagnement vers les acteurs économiques du territoire à savoir la Communauté de communes membre puis les Communautés de communes voisines et/ou

l'Agence Auvergne Rhône Entreprise si aucune solution d'accueil ne peut être identifiée à l'échelle de la Communauté de communes membre.

Les projets nécessitant un environnement Seveso et des consommations d'utilités importantes seront orientés dès détection vers la plateforme chimique ou accompagnés avec celle-ci si elle ne dispose pas de solutions d'accueil notamment foncière. Dans ce cadre la plateforme sera représentée au comité de sélection.

Accompagnement du projet

Une fois validé par le comité de sélection, une phase d'accompagnement du projet s'instaure. En fonction des projets, l'accompagnement repose sur différents volets et cette phase peut-être plus ou moins longue et complexe. L'accompagnement du projet permettra également à l'entreprise de bien identifier les critères appréciatifs attendus et de travailler son projet en fonction.

Le comité de validation comprend le Syndicat Mixte et ses membres, la CNR et Isère Aménagement – Elegia. Les projets présentés au comité arrivent à aboutissement et sont évalués sur la base d'un dossier de candidature et au regard des critères appréciatifs faisabilités (Faisabilité technique, Cohérence avec la démarche d'aménagement durable de la ZAC) et des critères appréciatifs performances (Performance économiques, Performance sociales, Performance environnemental, Ancrage territorial).

Le comité de validation s'engage sur la recevabilité du dossier. Les dossiers acceptés sont par la suite validés par CNR pour les fonciers concernés et par Isère Aménagement sous accord du Président du Syndicat Mixte pour les autres fonciers d'INSPIRA. La signature de promesse de vente/de bail et le dépôt de Permis de construire interviendront après recevabilité du dossier en comité de validation.

Si le comité de validation n'accepte par le projet, les solutions de réponses proposées sont identiques à celles précédemment indiquées.

Dans le cadre de l'animation économique, les propriétaires privés souhaitant commercialiser leur foncier à de nouvelles activités seront fortement encourager à mobiliser le comité de sélection et le comité de validation. Ils pourront donc rejoindre les 2 comités et procéder à la cession de foncier au projet après validation.

Agrément final

Formellement, l'agrément final est l'accord du propriétaire foncier à mettre à disposition son foncier et à l'entreprise de disposer des autorisations (Permis de construire) et des financements nécessaires.

C'est pourquoi, les porteurs de projet s'engagent à présenter en amont du dépôt de permis de construire et sous réserve de confidentialité les projets aux partenaires dans le cadre de la gouvernance modifiée.

Protocoles spécifiques d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation des projets d'implantation :

Avant la sélection des entreprises sur INSPIRA, un protocole spécifique d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation existe par rapport aux thématiques suivantes :

- Ressource en eau
- Émissions atmosphériques
- Risques technologiques

Les projets sont évalués lors du Comité de Sélection et lors de la phase d'accompagnement des projets et au plus tard en amont du comité de validation, en fonction de la disponibilité des données. Les entreprises qui ne respecteraient pas les critères définis ne seront pas admis sur INSPIRA, quel que soit le stade d'instruction du dossier.

D'autre part, une méthodologie d'analyse des effets cumulés des entreprises au sein de la ZAC a été mise en œuvre. Cette méthodologie a pour objet d'analyser entreprise par entreprise les effets cumulés au sein de la ZAC et de vérifier si ces impacts cumulés restent dans les impacts des phases de la ZAC. Ainsi, cette méthodologie a été appliqué à CNR/GCA au secteur Nord, à Hympulsion et au projet du faisceau ferroviaire. Les résultats sont présentés dans la partie impacts et mesures de l'étude d'impact au chapitre 12.

4. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ENVISAGÉES

4.1. JUSTIFICATION DU PROJET DE ZAC

4.1.1. LA ZAC INSPIRA AU SEIN DES POLITIQUES FONDAMENTALES NATIONALES ET EUROPÉENNES

4.1.1.1. LA LOI D'ACCÉLÉRATION ET DE SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE (ASAP)

La loi d'Accélération et de Simplification de l'Action Publique (ASAP) a été publiée le 7 décembre 2020 (Loi n°2020-1525). Elle apporte un certain nombre de modifications en matière de droit de l'environnement et de procédures, notamment en allégeant les contraintes pour les porteurs de projets industriels. Les procédures administratives sont allégées afin d'accélérer les installations industrielles et développer ou relocaliser l'activité et les emplois dans les territoires. Le texte sécurise les porteurs de projets industriels en leur garantissant que si la réglementation, notamment en matière environnementale, change pendant l'instruction de leur dossier, ce dernier sera soumis à celle applicable aux installations existantes, sauf exceptions.

La loi 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.

4.1.1.2. LA STRATÉGIE NATIONALE DE MOBILISATION POUR LE FONCIER INDUSTRIEL

Dans le cadre de sa politique prioritaire de réindustrialisation de la France, le gouvernement a délégué par une lettre de mission de Christophe Bechu, Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et de Roland Lescure, Ministre délégué chargé de l'Industrie au Préfet Rollon Mouchel-Blaisot de réaliser une mission *« qui aura trois objectifs structurants : (i) recenser l'offre disponible et identifier de nouveaux gisements (ii) qualifier la demande des entreprises et (iii) faciliter l'accueil des projets industriels, développer les outils de portage de projets foncier et favoriser les meilleures pratiques en matière d'aménagement et de gestion du foncier. ».* Cette mission rentre dans le cadre *de « raison des impératifs d'attractivité économique de notre pays et dans le cadre de la préparation du projet de loi « réindustrialisation verte » ».*

Le rapport rendu dans ce cadre par le Préfet Rollon Mouchel-Blaisot, intitulé « *Stratégie nationale de mobilisation pour le foncier industriel, juillet 2023* » a servi en partie la base à la rédaction de la loi industrie verte. Ce rapport fait état des besoins industriels à l'échelle du territoire français. Il met en lumière une **Stratégie nationale de mobilisation pour le foncier industriel** permettant de concilier les objectifs de réindustrialisation et la trajectoire nationale de sobriété foncière.

Cette mission a permis d'identifier le besoin en surface pour le développement de l'industrie sur le territoire à l'horizon 2030 à **22 000 ha** dont 8 500 ha en artificialisation. Pour répondre à ce besoin, plusieurs axes sont proposés :

« 1 - Réserver 6 à 7 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la décennie en cours à l'industrie et à la logistique inféodée.

2 - Préparer la reconstitution en continu d'un stock d'une dizaine de grands terrains clés en main.

[…] 5 - Préserver, notamment juridiquement, les zones industrielles hébergeant, ou ayant hébergé, des installations classées pour l'environnement (ICPE).

[…] 9 - Conserver une enveloppe de ZAN d'environ 100 à 200 ha par an pour les projets industriels d'envergure nationale, soit une réserve mutualisée au niveau national de 1 500 ha pour dix ans.

10 - Définir les surfaces nécessaires à l'industrie et la localisation des sites industriels dans les documents de planification à l'échelle des régions, des territoires de SCoT et des EPCI, dans un rapport de compatibilité effective.

[…]14 - Assurer rapidement un maillage du territoire permettant de trouver un site de renaturation et de restauration, dont le modèle écologique et économique doit être sécurisé, dans la zone écologique cohérente de chacun des grands bassins industriels (plusieurs dizaines). »

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.

4.1.1.3. LA STRATÉGIE NATIONALE BIODIVERSITÉ 2030

La **Stratégie nationale Biodiversité 2030** (SNB) a été présentée lundi 27 novembre 2023 par Elisabeth Borne, Première ministre, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et Sarah El Haïry, secrétaire d'État chargée de la Biodiversité. Cette stratégie a pour objectif de stopper puis d'inverser l'effondrement de la biodiversité.

La **Stratégie nationale biodiversité 2030 (SNB)** traduit l'engagement de la France au titre de la Convention sur la diversité biologique, traité international adopté lors du sommet de la Terre à Rio de Janeiro en juin 1992.

Elle concerne les années 2022 à 2030 et succède à deux premières stratégies qui ont couvert respectivement les périodes 2004-2010 et 2011-2020. Elle a pour objectif de réduire les pressions sur

la biodiversité, de protéger et restaurer les écosystèmes et de susciter des changements en profondeur afin d'inverser la trajectoire du déclin de la biodiversité.

La **Stratégie nationale Biodiversité (SNB) 2030** a débuté en 2019 par un travail d'élaboration participatif, qui s'est achevé avec le recueil des avis des instances nationales en octobre 2023 pour enrichir le projet. Cette stratégie s'articule autour de quatre axes :

- Axe 1 : réduire les pressions qui s'exercent sur la biodiversité ;
- Axe 2 : restaurer la biodiversité dégradée partout où c'est possible ;
- Axe 3 : mobiliser tous les acteurs ;
- Axe 4 : garantir les moyens d'atteindre ces ambitions.

Pour déployer cette stratégie sur l'ensemble du territoire, un travail collaboratif a été engagé, conformément aux attentes de la société française, associant citoyens, acteurs territoriaux, experts et parties prenantes.

Plusieurs instances nationales ont été consultées :

- le Comité national de la biodiversité (CNB),
- le Conseil national de l'eau (CNE),
- le Conseil national de la protection de la Nature (CNPN),
- le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML),
- le Conseil national de la transition écologique (CNTE)
- et le Conseil économique, social et environnemental (CESE).

Chaque mesure s'inscrit dans une logique de planification écologique et propose un cadre d'actions unifié, avec une trajectoire précise et une visibilité à long terme. Ces mesures, en intégrant une dimension biodiversité, permettront d'accompagner les transitions dans les territoires dans tous les secteurs.

De nouvelles mesures issues des concertations sont mises en place, intégrant notamment la lutte contre les pollutions sonores sous-marines, la préservation des prairies, ou encore la réalisation d'un recensement exhaustif de la biodiversité nationale.

L'aménagement de la ZAC INSPIRA tient compte d'une partie des enjeux de biodiversité posés par la SNB (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.**

La ZAC INSPIRA est en cohérence avec les objectifs de la Stratégie Nationale Biodiversité.

4.1.1.4. La Loi Industrie Verte

La loi industrie verte, promulguée le 23 octobre 2023, vise à accélérer la réindustrialisation du pays et à faire de la France le leader de l'industrie verte en Europe.

La loi industrie verte poursuit un double objectif :

- **Environnemental**, pour faire face à l'urgence climatique : les mesures prévues par la loi doivent permettre une baisse de 41 millions de tonnes d'équivalent CO_2 d'ici 2030, soit près de 5 % de réduction de l'empreinte Carbone des importations et 1 % de l'empreinte totale de la France.
- **Économique**, en visant la réindustrialisation du pays et la création d'emplois : la loi industrie verte veut notamment positionner la France en tant que leader sur les technologies vertes.

Cette loi s'articule autour de trois axes :

- **Financer l'industrie verte** : la loi doit permettre d'accélérer la mobilisation de financements privés au service de la transition, avec notamment la création d'un plan d'épargne avenir climat.
- **Faciliter et accélérer les implantations industrielles et réhabiliter les friches** : en divisant par deux les délais d'implantations industrielles (accélérer le développement de l'industrie verte), en réhabilitant les friches pour un usage industriel (en cohérence avec la stratégie nationale de mobilisation pour le foncier industriel) et en créant une procédure exceptionnelle simplifiée pour les projets d'intérêt national majeur, qui seront définis par décret.
- **Verdir la commande publique** : en accélérant la prise en compte de critères environnementaux dans la commande publique et les dispositifs de soutiens publics.

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.

4.1.1.5. La Loi Accélération de la Production en Énergies Renouvelables (APER)

La loi Accélération de la Production en Énergies Renouvelables (APER), publiée au Journal officiel du 10 mars 2023, contribue à un triple objectif : préserver le pouvoir d'achat des Français et la compétitivité des entreprises, défendre l'indépendance industrielle, énergétique et politique de la France et lutter contre le dérèglement climatique.

La loi relative à l'accélération de la production des énergies renouvelables est le volet législatif d'un grand plan d'accélération des énergies renouvelables, comportant de nombreuses mesures réglementaires.

Elle s'articule autour de quatre axes :

- **Planifier** avec les élus locaux le déploiement des énergies renouvelables dans les territoires
- **Simplifier** les procédures d'autorisation des projets d'énergies renouvelables
- **Mobiliser** les espaces déjà artificialisés pour le développement des énergies renouvelables
- **Partager** la valeur des projets d'énergies renouvelables avec les territoires qui les accueillent.

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.

4.1.1.6. LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Le fret ferroviaire, un maillage stratégique pour la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons

Le fret ferroviaire existant sur la plateforme est actuellement de quelques trains par semaine. Le projet de renforcement ferroviaire de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons, lié au raccordement sud du faisceau ferroviaire au RFN a été validé dans le cadre du plan État-Région (2021-2027) Auvergne-Rhône-Alpes. Il a pour objectifs d'accélérer le développement de la multimodalité fleuve-rail-route avec le raccordement sud de la ZIP au réseau ferré national de la ligne de fret Paris/Lyon/Marseille. Ce projet permettra d'accueillir une moyenne de 9 trains/jour sur une semaine complète, avec des pointes de 14 trains/jour.

La moyenne actuelle du faisceau est de 3 trains/j. Les travaux de renforcement du faisceau ferroviaire permettant son raccordement sud à l'aiguille sud du RFN seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).

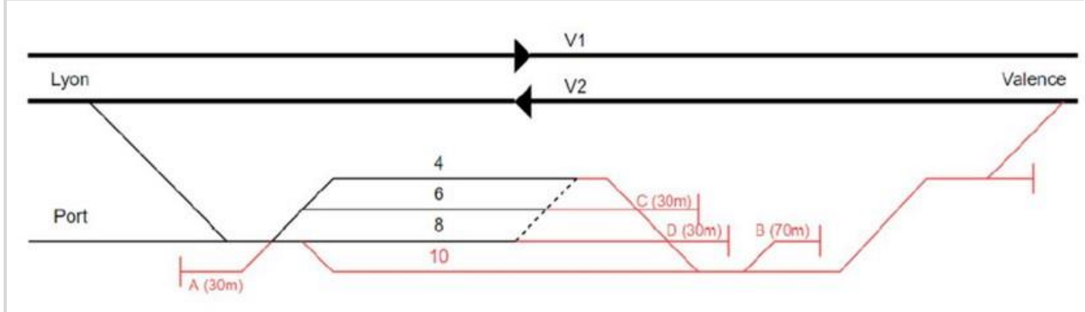
Dans un objectif de développement des liaisons multimodales sur le site, la nécessité d'un renforcement ferroviaire a été identifié il y a une dizaine d'année. Ce renforcement comprend à la fois des travaux incombant à SNCF Réseau sur le Réseau Ferré National (RFN), et des travaux incombant à CNR sur l'Installation Terminale Embranchée (ITE), notamment sur son faisceau ferroviaire.

Les Objectifs du Projet :

- **Développer le trafic ferroviaire** du site
- **Simplifier les manœuvres sur voies SNCF des trains fret pour améliorer la productivité** (gain de temps des convois) :
  - Accès direct des trains depuis le sud sur la ligne ferroviaire Paris Lyon Marseille PLM, sans effectuer de rebroussement sur cette voie très fréquentée
  - Sortie directe sur la voie PLM en direction du sud
- **Libérer la capacité sur la ligne PLM et améliorer la coexistence** des circulations avec les trains de voyageurs sur la ligne en rive gauche du Rhône
- **Faciliter les liaisons avec le sud**, en particulier avec le Grand Port Maritime de Marseille-Fos

Les aménagements projetés :

- Création d'une **nouvelle voie ferrée pour accueillir des trains « longs »** sur le faisceau actuel avec un **raccordement Sud** sur la ligne du RFN Paris Lyon Marseille
- **Électrification du faisceau existant** dans sa totalité (hors 1 voie de garage)
- **Extension des 3 voies** du faisceau ferroviaire
- **Création de 4 voies de garages**, et d'un local régulateur



Le fret ferroviaire à l'échelle de la France et de l'Europe

Le fret ferroviaire est :

- Un levier de la transition énergétique

  Comparé au mode routier, le fret ferroviaire, c'est :

  - Moins de congestion routière : 1 train fret représente 30 à 40 poids lourds,
  - 9 fois moins d'émissions de CO_2,
  - Le rail entraine 8 fois moins de pollution de l'air,
  - Le rail consomme 6 fois moins d'énergie.

- Un impact sociétal positif :

  Le fret ferroviaire cause moins d'accidents et de nuisances sonores.

- Un moteur du développement économique :

  Le fret ferroviaire est un facteur d'attractivité économique. Grâce à un réseau dense, il participe au développement d'activités industrielles, portuaires et logistiques. Il génère aussi la création d'emplois locaux, notamment pour l'exploitation des sites ferroviaires.

- Une solution performante et compétitive :

  Ce mode de transport offre une capacité de chargement massive pour un faible coût à la tonne transportée. Son avantage compétitif est maximal pour les produits à forte densité, en moyenne et longue distance. L'acheminement des marchandises peut être réalisé de bout en bout en combinant les modes fluvial et routier sur courte, moyenne ou longue distance.

Les cartes suivantes représentent les maillages à l'échelle nationale et européenne.

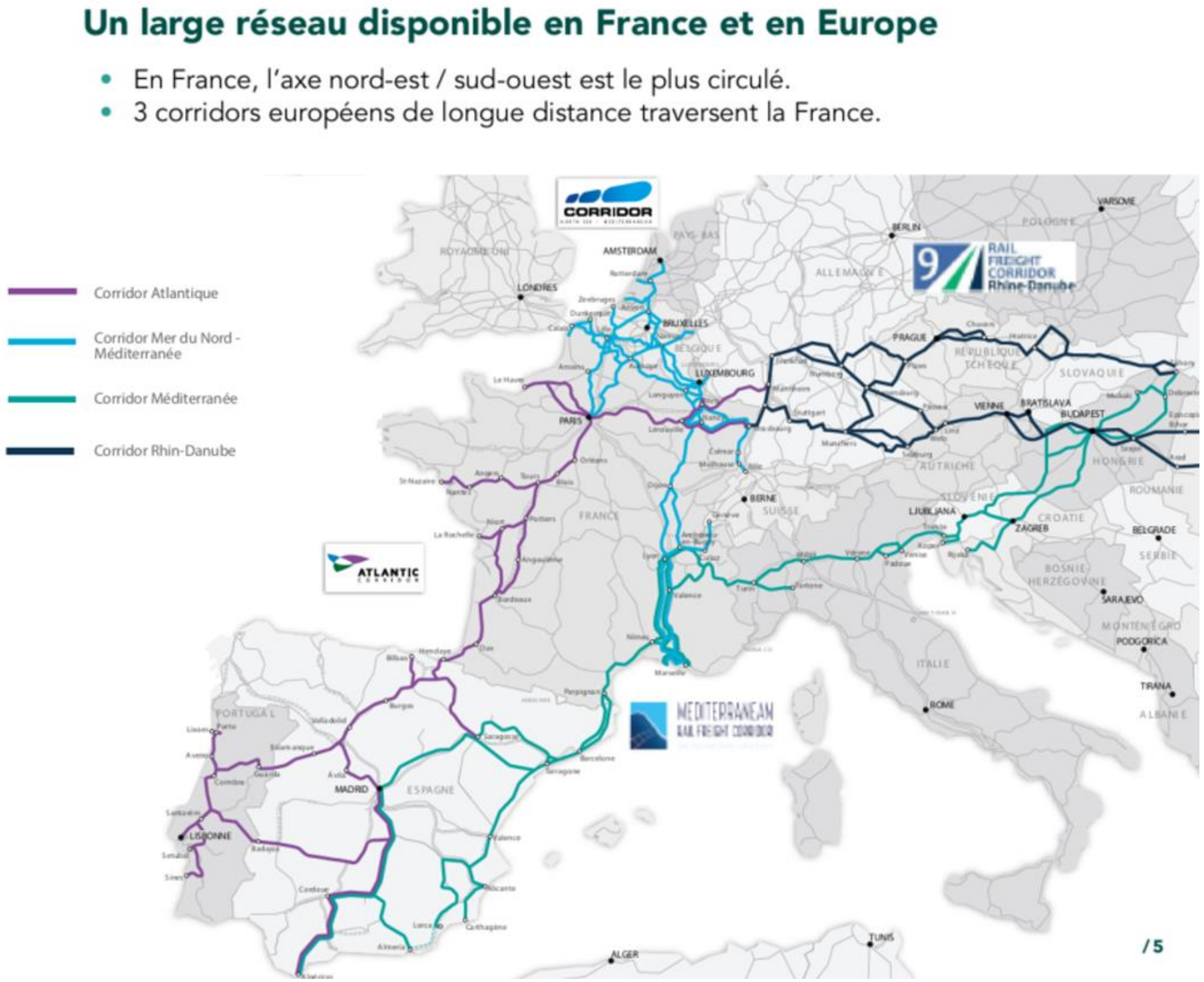


Figure 15 : Un large réseau fret disponible en France et en Europe

Nota : Le PEH indiqué à Villefranche est en réalité à Lyon.

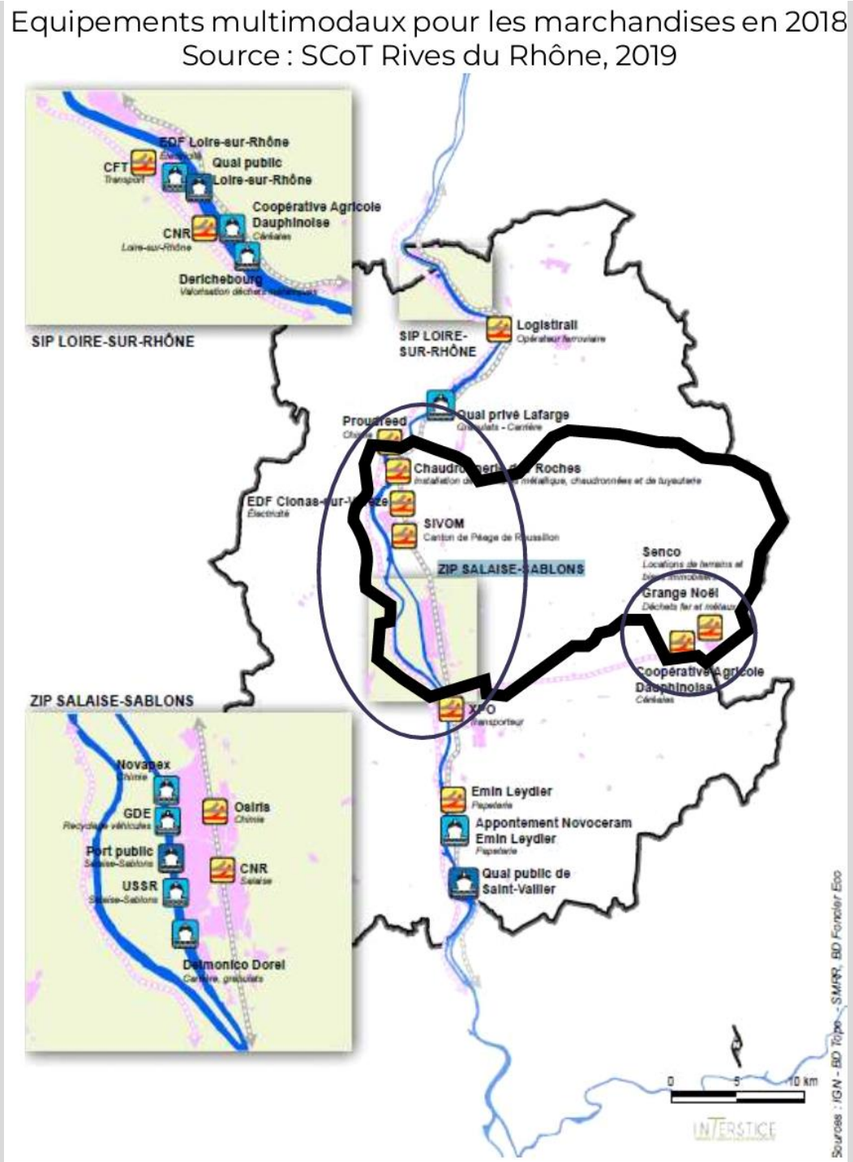
Figure 16 : Les principaux sites multimodaux en France

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.

Un réseau important d'embranchements ferroviaires et fluviaux à l'échelle du SCOT Rives du Rhône

À l'échelle du SCoT Rives du Rhône, le territoire possède un réseau important d'embranchements ferroviaires et fluviaux, permettant de desservir les principales zones d'activités du territoire : une dizaine d'embranchements ferroviaires, pour la plupart localisés en rive gauche du Rhône où se situent les grandes zones d'activités. Ces installations terminales embranchées (ITE) permettent aux acteurs économiques d'accéder directement au réseau ferré national.

Le développement de la multimodalité sur ces sites économiques nécessite de favoriser la mise en relation entre les différents types d'équipements (ferroviaires, routiers, fluviaux) en lien avec les activités accueillies.



NB : Évolutions sur la carte ci-dessus : Lafarge ne dispose plus du quai à Reventin car il a été sorti des quais utilisables sur le Rhône, Emin Leydier est devenu Saica et l'appontement avec Novoceram est resté au stade de projet.

Figure 17 : Carte du SCOT Rives du Rhône – équipements multimodaux pour les marchandises en 2018

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.

4.1.2. CONTEXTE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL DU SECTEUR

Le projet de territoire des Rives du Rhône est porté par le Syndicat Mixte des Rives du Rhône (SMRR). Il s'incarne à travers la mise en œuvre opérationnelle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Rives du Rhône approuvé en 2019 sur l'ensemble de son territoire.

Corridor productif à l'échelle du futur grand port Lyon-Marseille, le territoire du syndicat mixte présente une échelle intéressante : il est composé de 152 communes, réparties en 6 intercommunalités et 5 départements.

Avec un taux d'emplois industriels (qualifiés d'emplois productifs) supérieur à 22 %, le territoire des Rives du Rhône constitue une forme de Métapole productive entre les métropoles/agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Valence.

La spécialisation industrielle du territoire est liée à un ensemble de secteurs productifs : la pharmacie, l'automobile, les produits minéraux, les meubles, l'industrie chimique, la fabrication d'équipements électriques, le textile, le caoutchouc et plastique, l'IAA, « autres industries manufacturières » (très souvent en lien avec la santé) …

La diversité des secteurs est un réel atout pour le territoire. À l'échelle des Rives du Rhône, plus encore qu'au niveau de chaque EPCI, l'enjeu principal est de se positionner comme un territoire stratégique pour la réindustrialisation de l'Europe et de la France. La diversité industrielle est le fruit d'une complémentarité entre les différents EPCI : l'automobile à Annonay, le meuble et les autres activités manufacturières (Maroquinerie, santé) en DrômArdèche, la papeterie à Vienne Condrieu agglomération, la chimie sur Entre Bièvre et Rhône, etc.

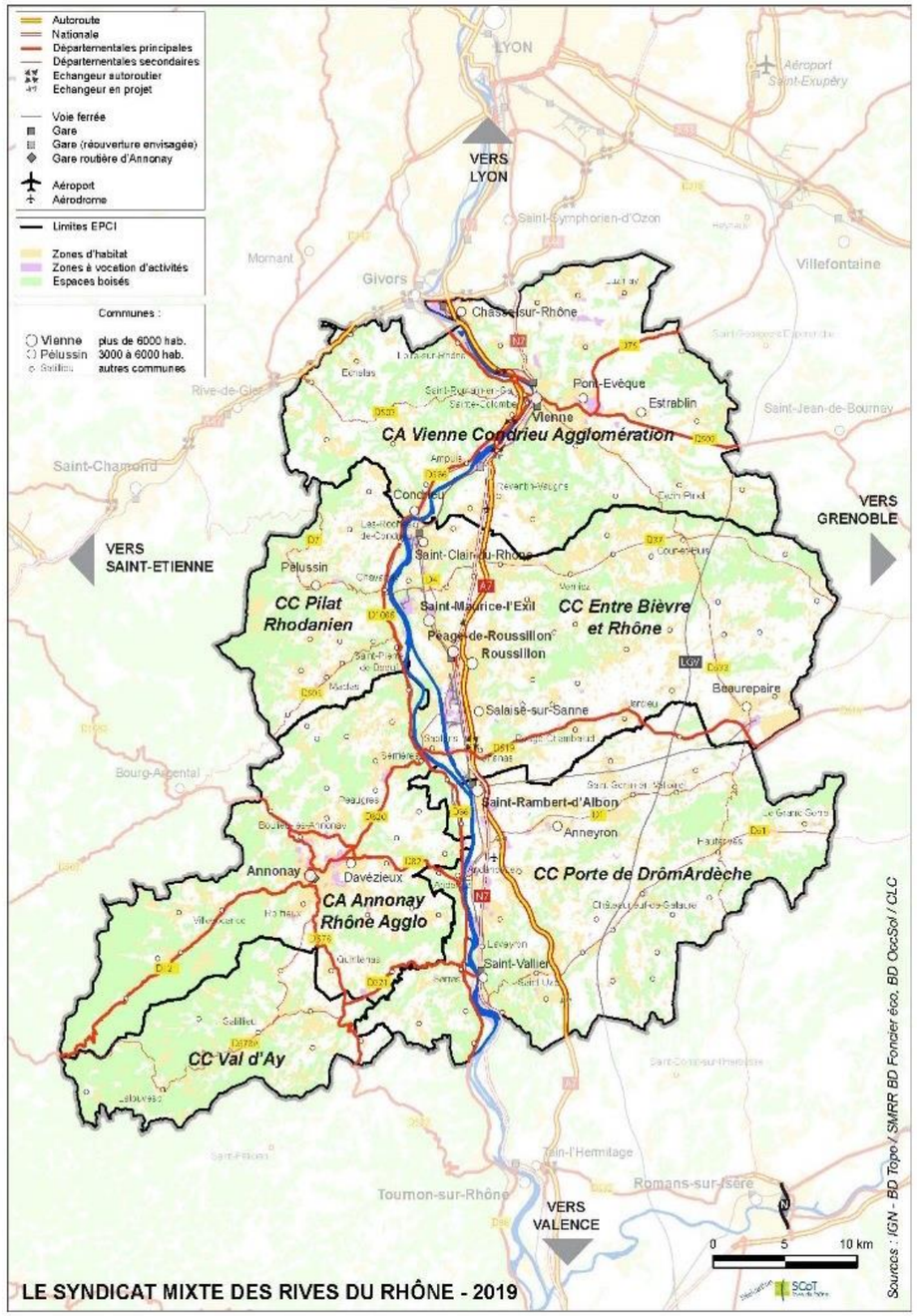


Figure 18 - Territoire du Syndicat mixte des Rives du Rhône

Le territoire dEBER, possède historiquement une expertise dans l'industrie chimique, métallurgique, nucléaire/énergie : filière structurante, en lien avec les compétences souches du territoire. Cette filière est maillée par des sites d'envergure métropolitaine (à l'échelle du SCoT) :

- le site de la ZAC INSPIRA → un espace industriel et multimodal, adossé à la 1ère plateforme chimique de France – une vingtaine d'entreprises porteuses de 900 emplois.
- les plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône-Les Roches-de-Condrieu et de Roussillon-Salaise-sur-Sanne → 2 sites, 15 entreprises pour 2 000 emplois.
- la Centrale nucléaire de Saint-Alban-du-Rhône, mise en service entre 1985 et 1986 – 1 111 salariés d'EDF et d'entreprises partenaires.
- Mais également par d'autres sites de plus petite taille, comme le site dit Pichon.

En 2019, le territoire de l'EBER, avec 4 autres EPCI formant le territoire de Vienne Condrieu, a été reconnu comme « Territoires d'Industrie » par son histoire et la part des emplois industriels, la stratégie de développement économique doit ainsi être réévaluée à l'aune des enjeux majeurs redéfinis autour et 4 orientations : recruter, innover, attirer des projets et simplifier.

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

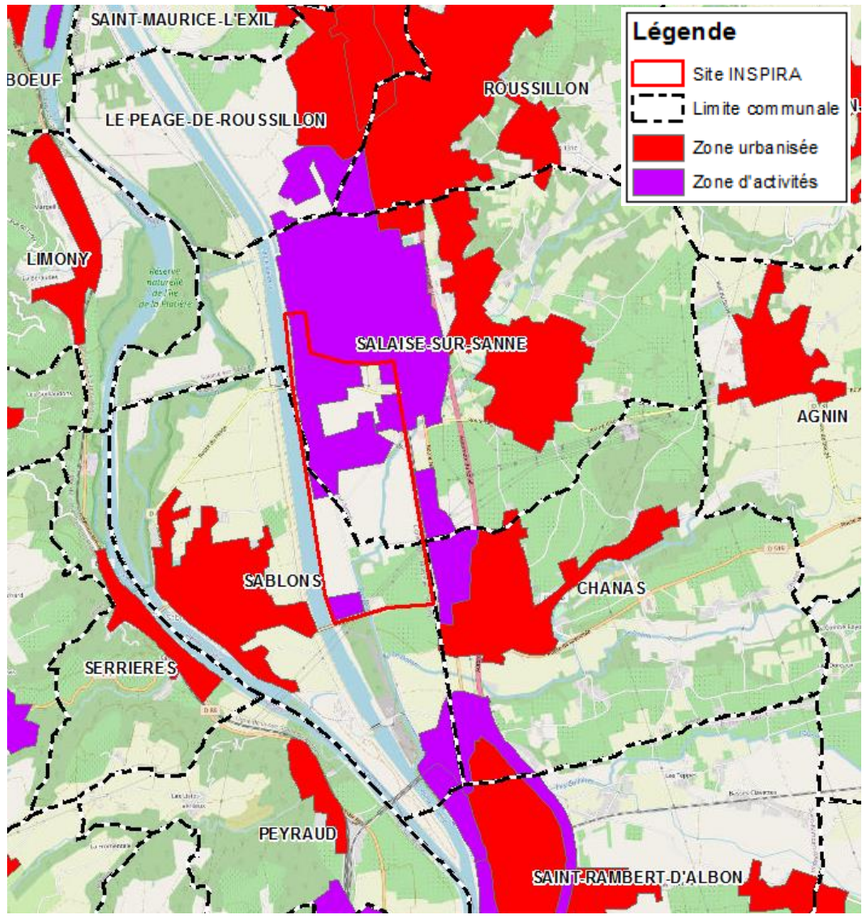


Figure 19 : Localisation du site INSPIRA par rapport aux zones d'activités et urbaines existantes

Ainsi, 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.

Le projet de la ZAC de la ZIP de Salaise Sablons est identifié par les différents documents cadre d'aménagement (voir chapitre 2.2.1).

4.1.2.1.1. PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉS

Le SCOT des Rives du Rhône prévoit le développement de différents types d'espaces économiques à l'horizon 2040, afin de décliner la stratégie d'aménagement et de développement du territoire.

La cartographie page suivante présente les réserves foncières disponibles et ainsi les principales zones d'activités par commune sur le territoire du SCoT des Rives du Rhône.

Cette carte fait apparaitre 3 sites majeurs en termes de réserves foncières et de positionnement stratégique :

- **La ZIP de Salaise Sablons** : cette zone d'activités d'actuellement plus de 900 emplois se caractérise avant tout par son offre multimodale (fleuve, fer, route) avec une superficie totale de 336 ha pour une surface à aménager de 155 ha. Cette zone présente essentiellement un foncier public et privé, partiellement viabilisé ;

- **Plateforme chimique de Roussillon** : d'une superficie de 150 ha pour 1450 salariés, elle possède 20 ha disponible et est juxtaposée à la ZAC INSPIRA. Elle est dédiée aux activités chimiques et présente un foncier privé viabilisé ;

- **Axe A7** : ZAC en cours d'élargissement où 267 ha seront dédiés à terme à l'implantation d'entreprises de part et d'autre de l'A7. Cette zone compte aujourd'hui un millier de salariés sur environ 125 ha avec des activités de logistique et de production agroalimentaire notamment. Cette zone présente essentiellement un foncier privé non viabilisé.

Ces trois sites sont complémentaires et ne sont pas destinés aux mêmes types d'implantations économiques.

Deux autres sites métropolitains de moindre réserve foncière (inférieur à 50 ha) sont localisés dans la zone d'étude :

- **Plateforme chimique Saint-Clair Les Roches** : Site dédié aux activités chimique avec un terrain foncier privé viabilisé. Ce site est à caractère trimodal (fleuve, fer, route) mais l'A7 se révèle assez éloignée avec un raccordement contraint ;

- **SIP (Site Industrialo Portuaire) de Loire sur Rhône** : Site de 115 ha à caractère trimodal (fleuve, fer, route) qui est néanmoins contraint par des raccordements routiers difficiles à l'A47 et à l'A7 (traversée de centre-ville nécessaire).

INSPIRA est de ce fait 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, un accès direct au Rhône et un accès direct sur la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée. 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.

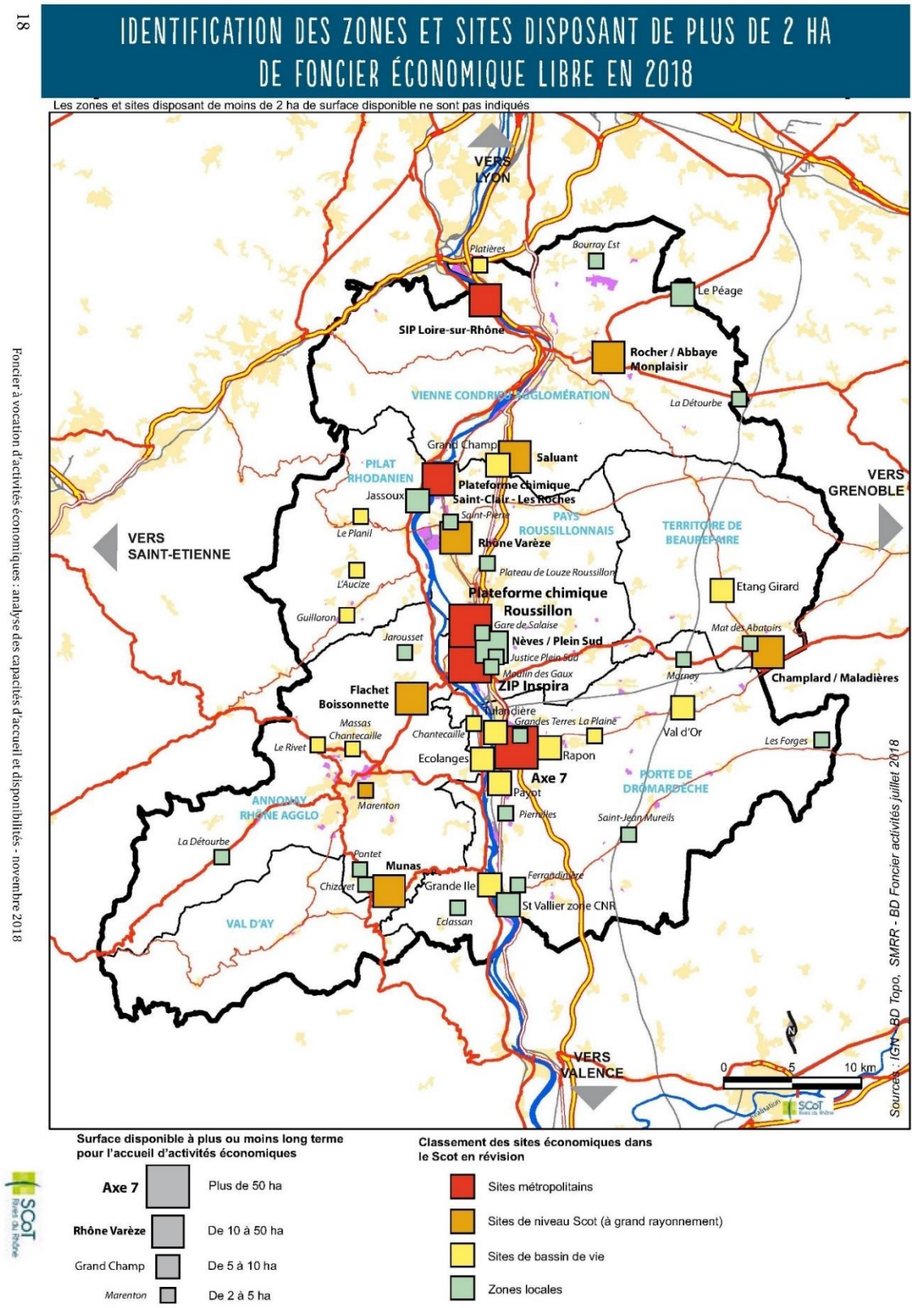


Figure 20 : Localisation du foncier disponible par site économique dans le territoire du SCoT Rives du Rhône

4.1.2.1.2. CONCURRENCE AVEC LES SITES VOISINS

La plateforme chimique OSIRIS

- **Terrains disponibles et vocations de la plateforme OSIRIS**

La plateforme chimique offre 20 ha de surfaces disponibles non attenants comprenant des terrains nus et des bâtiments. Les possibilités d'accueil d'une entreprise recherchant une grande emprise sont donc limitées sur OSIRIS.

Le gestionnaire de la plateforme est un Groupement d'Intérêt Économique (GIE) dont l'un des objectifs est de favoriser la compétitivité des entreprises installées membres et clients. Son offre repose sur la prise de services obligatoires et optionnels permettant des économies d'échelles et une diminution des coûts pour toutes les entreprises implantées. **Ainsi, la plateforme peut accueillir uniquement des entreprises qui ont un lien technique direct avec la plateforme et ses usagers soit des activités qui auront recours aux services.** L'attente de « lien direct » est également demandée dans le règlement du PPRT. **De ce fait, la plateforme a plus particulièrement vocation à accueillir des activités à risques nécessitant un environnement Seveso et des consommations d'utilités importantes.**

Enfin, les actionnaires du GIE, décisionnaires dans l'accueil de nouvelles activités sur la plateforme, souhaitent également maintenir leur propre capacité de développement.

- **Concurrence avec le projet INSPIRA**

Ainsi, 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.

À contrario, il est à noter que les partenariats engagés avec la plateforme OSIRIRS ont permis de concrétiser la bonne implantation de projets sur la ZAC INSPIRA dont :

- L'implantation d'Hexcel : Le Syndicat Mixte a anticipé son programme d'aménagement sur le secteur Nord et a ainsi participé au développement d'un nouveau poste source permettant de renforcer la desserte électrique pour desservir le site Hexcel et les activités d'INSPIRA.

- Cleef System : Dans le cadre de la convention de partenariat signée à l'initiative du Syndicat Mixte entre le pôle de compétitivités Axelera, le GIE Oisris et le Syndicat Mixte INSPIRA, les opportunités d'accueil pour le développement d'un démonstrateur industriel d'éco-combustible sur la plateforme chimique de Roussillon ont été identifiées.

En outre, des prospects sont reçus conjointement permettant ainsi de présenter à l'entreprise en recherche de site une offre globale en termes d'utilités, services industriels, desserte électrique et emprise foncière.

Le GIE OSIRIS, historiquement membre du comité d'orientations stratégiques, est convié au processus de sélection d'INSPIRA dès lors que le projet d'implantation à l'étude présente des liens avec la plateforme chimique.

L'implantation d'activités classées Seveso sur la plate-forme chimique voisine est privilégiée sous réserve d'une superficie disponible suffisante et du respect des conditions d'accueil sur la plateforme chimique.

Les disponibilités foncières à l'échelle du SCOT Rives du Rhône de la Communauté de Communes entre Bièvre et Rhône (CCEBER)

L'Epora et le Scot des Rives du Rhône se sont associés en 2020 pour commander aux agences d'urbanisme de l'agglomération Grenobloise et de l'aire métropolitaine Lyonnaise une étude permettant d'identifier et de qualifier **l'ensemble des friches économiques du territoire du SCOT des Rives du Rhône et les 6 EPCI concernés** dont la Communauté de communauté de communes entre Bièvre et Rhône (CCEBER). Cet atlas répertorie ainsi l'ensemble de ces friches et synthétise les informations récoltées durant cette étude ainsi que les résultats d'analyse.

Les sites identifiés sont listés ci-après et leur surface montre qu'elles représentent des sites de petite taille, non comparables avec les objectifs de la ZAC INSPIRA.

Cette liste a été **remise à jour en décembre 2023** (en gris, les friches déjà remobilisées ou non-remobilisables) :

Tableau 1 : Bilan des disponibilités foncière au sein des friches CC d'EBER – Décembre 2023

	Commune	Adresse - Nom	Superficie terrain	Remarques
1	BEAUREPAIRE	Chemin Château Feuillet	3534 m²	Au sein d'un tissu pavillonnaire
2	BEAUREPAIRE	Rue de Manthes	1760 m²	Au sein d'un tissu pavillonnaire
3	BEAUREPAIRE	DISTILLERIE	18521 m²	Friche remobilisée depuis 2021
4	CHANAS	SNEP	9803 m²	Friche remobilisée En attente d'adaptation du projet suivant l'aléa inondation
5	LA CHAPELLE-DE-SURIEU	Chemin de Chassignol	13917 m²	Pas de potentiel économique
6	LE PEAGE-DE-ROUSSILLON	Ancienne menuiserie	8295 m²	Dureté foncière

	Commune	Adresse - Nom	Superficie terrain	Remarques
7	LE PEAGE-DE-ROUSSILLON	Chaudronnerie Garcia	2026 m²	
8	LE PEAGE-DE-ROUSSILLON	Carrière Chaperon	24877 m²	Etude friche en cours par le SCOT Carrière en activité
9	REVEL-TOURDAN	Dancing Boulodrome	1913 m²	Friche remobilisée
10	SAINT-BARTHELEMY	Ancienne Tannerie	25641 m²	Etude friche réalisée par le SCOT / EPORA →Pas de potentiel de réutilisation de la zone
11	SAINT-CLAIR-DU-RHONE	STAHL	328333 m²	Situé dans la zone grisée du PPRT de Saint-Clair-du-Rhône approuvé le 18/07/2018 40 ha remobilisable suivant la condition du titre 2, chapitre III, article 2 du règlement du PPRT : "*Tous les projets « nouveaux » ou « sur les biens et activités existants » sont interdits, sauf s'ils sont portés par les entreprises implantées sur la plate-forme ou les industriels à l'origine du risque, à la date d'approbation du PPRT ou par des entreprises futures présentant un lien technique direct* avec elles et signataires de la gouvernance collective*"*
12	SAINT-CLAIR-DU-RHONE	CHARPENTES ST CLAIR	3075 m²	Friche remobilisée
13	SAINT-MAURICE-L'EXIL	GEMIKA	2298 m²	Friche remobilisée
14	SAINT-MAURICE-L'EXIL	Rue Romain Rolland	2208 m²	
15	VILLE-SOUS-ANJOU	Chemin de la Gavine	15478 m²	
16	MONSTEROUX-MILIEU	Termalliance	6 090 m²	Dureté foncière
17	JARCIEU	Ancienne poste	226,4 m²	Surface non significative
18	SABLONS	Tènement Adrien	3 410 m²	Pas de potentiel économique – situé en zone inondable
19	SABLONS	Secteur Proxy	6 416 m²	Pas de potentiel économique – situé en zone inondable
20	CHEYSSIEU	ZA du Moulin	10 779 m²	Terrain en friche à vocation artisanale avec desserte automobile limitée
21	SALAISE	Ancienne entreprise CERDIA	157965 m²	Friche remobilisée, projet industriel de fabrication du paracétamol

Le tableau suivant fait la synthèse site par site des disponibilités foncières au sein des ZAE.

Les ZAE identifiées dans le tableau offrent des surfaces disponibles potentielles de faible superficie, non comparables avec les objectifs de la ZAC INSPIRA. Deux sites proposent une surface potentielle d'environ 18 ha (ZA de Champlard et zone de Rhône-Varèze) et une zone présente une surface disponible potentielle de 12 ha (Plein Sud – Les Neves). Les autres zones présentent des surfaces disponibles moindres, principalement inférieures à 5 ha.

Cette liste a été **remise à jour en janvier 2024 :**

Tableau 2 : Bilan des disponibilités foncière au sein des ZAE CC d'EBER – Janvier 2024

Commune	Nom de la Zone	Superficie brute en ha	Surfaces disponibles potentielles en ha
Agnin	Les Bruyères	3,5	0
Auberives-sur-Varèze	Plateau de Louze	2,8	0,4
	Transport Bourget – Rte de Jarcieu	1,7	1,3
	ZA de Champlard	23,7	18,5
	Za de la Maladière	23,6	0,5
Beaurepaire	ZI de Pré Mornay	12,5	2
	ZI des Abattoirs	4,8	3,7
	ZI des Fromentaux	9,5	3,8
	ZI du Pouloux	16	2,8
Bellegarde-Poussieu	ZA de Bellegarde-Poussieu	4,1	2
	Jardinerie – SCI Dépôt Central Immo	2,9	0,3
Chanas	Les Bourgeons	1,9	0,6
	Parc du Soleil	11,5	1,7
Cheyssieu	ZA du Moulin	1,6	1,1
Cours-et-Buis	ZA des Rivoires	2,7	0,5
Jarcieu	Conjard	1,2	1,2
	ZA Les Blaches	6,6	1,3

Commune	Nom de la Zone	Superficie brute en ha	Surfaces disponibles potentielles en ha
Pact	ZA Les Echaux	2,9	1,6
Pommier-de-Beaurepaire	Suchardon Sud	0,8	0,3
Revel-Tourdan	ZA Etang Girard	10,2	6,4
Roussillon	Le Clos Ducurtil	1,6	0,6
St-Barthélémy-Beaurepaire	ZA du Suzon Nord	2,1	0,9
St-Maurice-l 'Exil	Rhône-Varèze	37	18
	Champ Rolland	23,2	1
	Green 7	20,8	0
	Jonchain Sud	3,7	0,3
Salaise-sur-Sanne	Le Renivet	11,3	1
	Les Justices	6,7	0
	Plein Sud – Les Neves	14	12
	Quartier de la Gare	6	2,8
Sonnay	Les Avorgères	4,5	0,9
Vernioz	ZA de la Croix	5,2	1
	TOTAL	280,6	86,5 ha
	INSPIRA	370,9	242 ha
	OSIRIS	142 ha	31,8 ha
	Centrale de Saint-Alban-du-Rhône	157,7 ha	/

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).

Les disponibilités du site Axe 7 – anciennement PANDA

Source : dossier de concertation du projet d'extension du parc d'activités Axe 7 (https://www.portededromardeche.fr/axe7/)

Le site Axe 7 situé sur les communes d'Albon, St Rambert-d'Albon et Anneyron, d'une surface d'environ 290 ha, offre 11,2 ha viabilisés et en maîtrise publique, 5,7 ha viabilisés et en maitrise privée et 148 ha non viabilisés et en maitrise privée.

Le foncier pouvant accueillir des entreprises immédiatement est donc moindre (environ 18 ha). De plus, il convient de préciser que la Communauté de communes à l'échelle de son territoire maitrise seulement 2 tènements de plus de 3 ha.

Toutefois, il est à noter que sur les 70 ha commercialisés, le site accueille des activités importantes de transport et logistique (XPO Logistics, logistique alimentaire mousquetaires, Grand Frais, Bert Transport…).

De plus, le projet de viabilisation des 115 ha n'a pas de réalité opérationnelle aujourd'hui. Les procédures au titre de l'environnement et de l'urbanisme ne sont pas menées. La faisabilité de ce projet n'est donc pas avérée.

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.

Sites Portuaires voisins de la Vallée du Rhône

Le site portuaire d'INSPIRA s'inscrit aux voies navigables de France du bassin Rhône Saône qui intègre 15 plateformes portuaires dont Vienne-Sud-Salaise-Sablons. Les données ci-dessous font la synthèse de l'activité des différentes plateformes portuaires.

Figure 21 : Trafic des marchandises par section en 2022

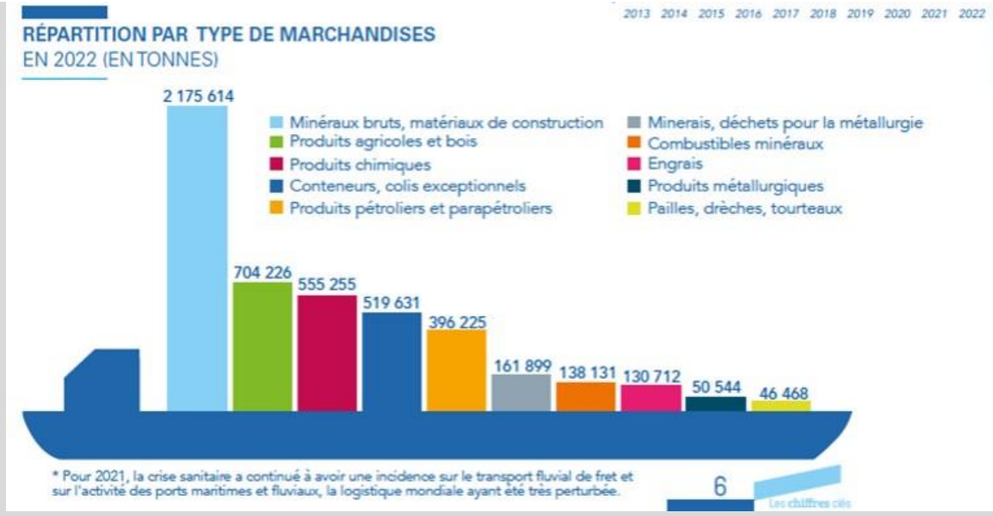


Figure 22 : Répartition par types de marchandises en 2022

À partir du Port de Lyon, un maillage étroit intègre un site industriel et portuaire CNR tous les 20 km environ. CNR dispose de 17 sites portuaires, de Lyon à Arles. Le port de Lyon est le plus important d'entre eux, environ 40 entreprises se partagent une surface de 110 ha pour environ 900 emplois directs. Un appel à projets lancé fin 2022 a permis de faire émerger des projets sur 5 parcelles représentant une surface totale de 7 ha. En 2022, le Port a généré 778 KT de trafic ferroviaire, 2.5 MT de trafic par pipeline et 1.2 MT de trafic fluvial.

Les sites de Solaize-Sérézin-Ternay et Loire-Saint-Romain, situés respectivement à 15 km au Sud de Lyon et à quelques kilomètres au Nord de Vienne pour le second, disposent d'un important potentiel de développement de trafics. Ils sont tous deux directement connectés au système portuaire lyonnais mais sont quasiment entièrement commercialisés. C'est à la faveur du départ de prochaines entreprises et de leur remise en commercialisation par le biais d'un appel à projets, que pourra se profiler l'opportunité d'implanter un nouveau client.

Plus au Sud, l'agglomération de Valence dispose de deux plateformes sur lesquelles les disponibilités foncières sont soumises à de fortes contraintes limitant de façon importante leur commercialisation.

- La plateforme de Bourg-Lès-Valence, au Nord de l'agglomération, est contraint par un périmètre de protection lié à la présence d'une station de captage d'eau potable, limitant ainsi fortement les possibilités de développement.
- Sur le site de Portes-Lès-Valence au Sud, la présence d'une espèce protégée a grandement limité la commercialisation de cette plateforme, nécessitant de consacrer une partie du site aux mesures compensatoires.

Conclusion

Ainsi, les sites 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.

4.1.2.1.3. BESOINS ET RÉPONSES EXISTANTES DU TERRITOIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Besoin de création d'emplois au sein de la CC EBER

Comme vu précédemment, il est à noter qu'aujourd'hui le taux de chômage au niveau national est d'environ 7.3 % en 2022, bien en-deçà du taux de chômage observé sur le territoire EBER (11.9 % en 2020).

Malgré ce taux de chômage, le constat général des acteurs économiques est le même à l'échelle d'EBER et au niveau national : il y a de fortes tensions sur le marché du travail et des difficultés pour recruter.

62,5% des emplois du territoire de l'EBER se concentre dans le tertiaire : 37,1% dans le commerce, les transports et les services divers et 25,4% dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale. L'industrie représente 22,5% des emplois du territoire.

La ZAC INSPIRA sera créatrice d'emplois au sein du territoire EBER. Elle permettra d'offrir des emplois au plus proches des actifs du territoire. Ces emplois dans l'industrie permettront également de rééquilibrer les emplois selon les secteurs d'activités

Plus de 50% des actifs du territoire d'EBER ne travaillent pas sur le territoire.

La ZAC de la ZIP de Salaise Sablons sera créatrice d'emplois et permettra d'offrir des emplois au sein du territoire EBER au plus proche des actifs, ce qui limitera les déplacements domicile-travail.

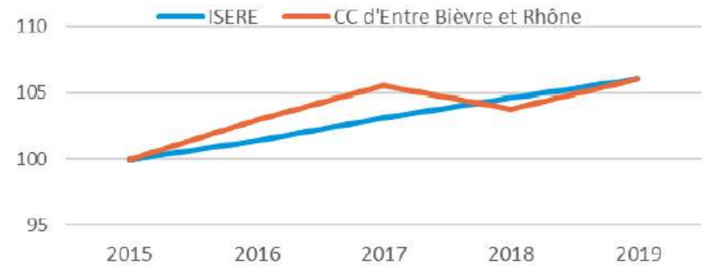
Figure 23 - Dynamique de l'emploi privé à l'échelle EBER (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Emploi et chômage dans les EPCI Isérois, février 2021)

DYNAMIQUE DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ

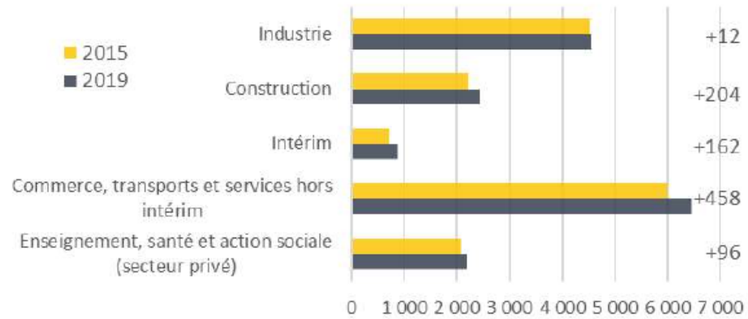
Une croissance d'emploi dans la moyenne iséroise

- De 2015 à 2019, Entre Bièvre et Rhône a enregistré **930** emplois* supplémentaires (dont 162 dans l'intérim). La croissance de l'emploi est identique à celle de l'Isère (+6 %).
- Dans ce territoire, les secteurs qui ont créé le plus d'emplois sont les commerces et les services privés (**+460**), la construction (**+200**) et, dans une moindre mesure, l'enseignement, la santé et l'action sociale (+100).
- Sur la période, l'industrie a tout juste réussi à maintenir ses effectifs, alors que ce secteur est créateur d'emplois en Isère (+1,7 %).

Evolution de l'emploi salarié privé de 2015 à 2019 (base 100 en 2015)



Evolution de l'emploi salarié privé par grands secteurs de 2015 à 2019



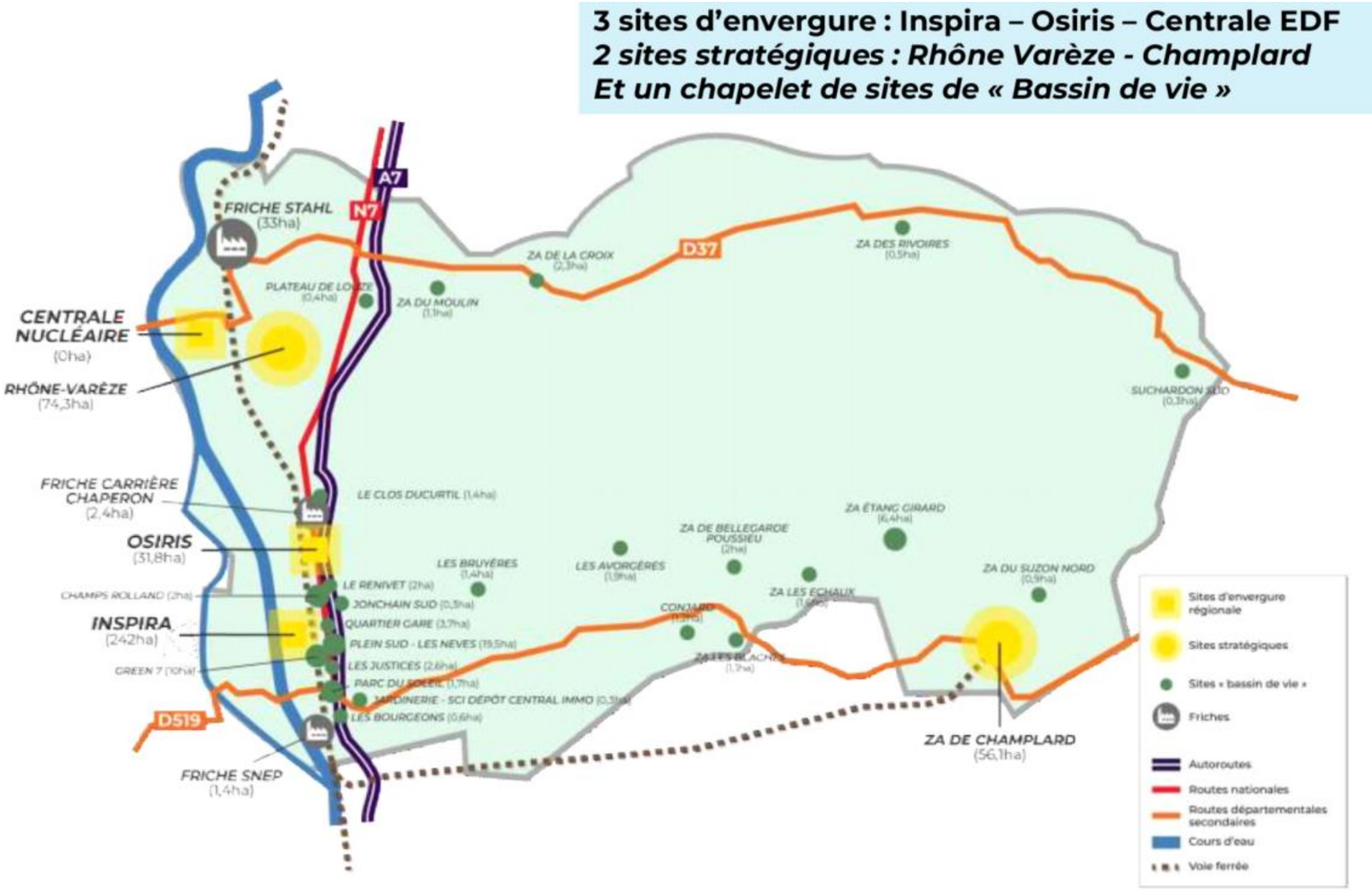
Source : Urssaf, secteur privé hors agriculture, données au 31/12

Les emplois au sein des espaces économiques de la CC EBER se répartissent sur 3 sites d'envergures (la ZIP de Salaise Sablons, la plateforme chimique du GIE Osiris, Centrale EDF), 2 sites stratégiques (Rhône Varèze, Champlard) et sur un chapelet de sites de « Bassin de vie ».

- **Sur les sites d'envergure métropolitaine**
  - ZAC INSPIRA : 340 ha (dont 242 ha de surface disponible potentielle) – une vingtaine d'entreprises – 900 emplois
    - → Axes majeurs : Industriel – Responsable – Multimodal.
    - → La zone d'activité la plus importante à l'échelle du SCoT en termes de surface et de potentiel de développement, avec un positionnement géographique clé au regard de sa proximité avec la 1ère plateforme chimique de France et du 2ème site fluvial sur le bassin Rhône-Saône.
  - Plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône-Les Roches-de-Condrieu et de Roussillon-Salaise-sur-Sanne : 2 sites – 225 ha – 2 000 emplois.
    - → Les deux plateformes chimiques du territoire ne peuvent être appréhendées de façon isolée mais devront partager des problématiques, voire un destin commun, avec la « vallée de la chimie » lyonnaise.
  - Centrale nucléaire de Saint-Alban-du-Rhône environ 1 100 emplois.

- **Sur les sites à rayonnement SCOT**
  - Zone Rhône-Varèze à Saint-Maurice l'Exil : 45ha – 70 entreprises – 900 emplois,
  - Zone Champlard à Beaurepaire /Zone de la Maladière –site dit Pichon à Beaurepaire : 25ha + 5ha.

Figure 24 : Espaces économiques de la CC EBER



Besoin de réindustrialisation

Pour rappel

La vocation multimodale du site de la ZAC 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, la ZAC 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 de sélection et 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 la ZAC INSPIRA et 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.

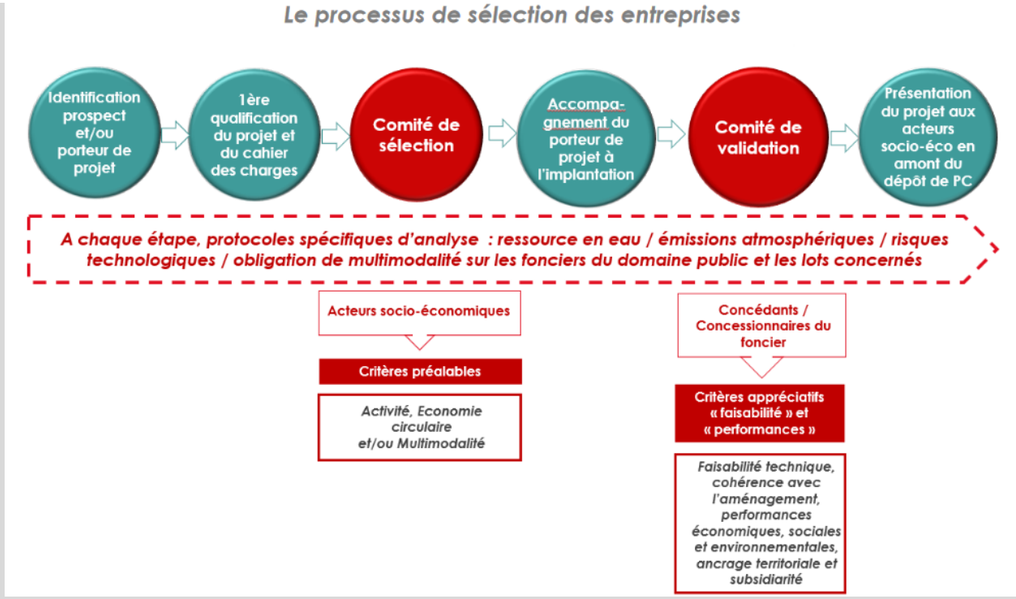


Figure 25 : Processus de sélection des entreprises

Dans le cadre de ce processus de sélection des entreprises, de nombreuses sociétés se sont rapprochées de ce comité de sélection en vue de pouvoir s'implanter sur le site INSPIRA.

Depuis 2021, ce sont environ 31 sociétés de domaines d'activités variés qui ont contacté le comité de sélection du Syndicat mixte d'Inspira :

- Personnalisation de poids lourds,
- Assemblage de véhicules,
- Sélection de matériaux rares issus de batteries électriques,
- Développement d'une centrale d'achat,
- Relocalisation d'un site support à l'industrie pharmacie/chimie existant,
- Joaillerie,
- Production de granulés bois,
- Fabrication hydrogène,
- Méthanisation,
- Recyclage (papier carton, plastique, huiles usagées),
- Promoteur – village d'entreprise, Promotion immobilière, Immobilier d'entreprise et d'industrie, Immobilier de services,
- Transport combiné (rail /route),

- Création d'entrepôt - gestion locative,
- Distribution de BioGNV et électricité,
- Transport en économie circulaire, revalorisation déchets,
- Logistique,
- Fabrication de carburants renouvelables à partir de pneus usagés,
- Développement, ingénierie, exploitation de projets de mix énergétique décarboné,
- Logistique (recherche Parking sécurisé avec sanitaire et station biocarburant),
- Production de bio carbone,
- Fabrication appareils à pression.

Il est à noter que la plupart des prospects rencontrés recherche des surfaces de plusieurs hectares pour s'implanter.

- **Ainsi, de nombreuses entreprises sont à la recherche de site d'implantation, offre foncière que peut proposer la ZAC sous réserve que ces entreprises répondent aux critères de sélection de la ZAC INSPIRA.**

- **Le nombre de sollicitations, depuis plusieurs années montre l'intérêt de la ZAC INSPIRA pour les industriels à s'implanter. Le périmètre de la ZAC propose des surfaces de foncier disponibles intéressantes pour les prospects, sous réserve que ces entreprises répondent aux critères de sélection de la ZAC INSPIRA.**

Déficit d'offre foncière

Le développement d'une offre de services et d'équipements pour les entreprises est essentiel pour ancrer et attirer les activités économiques sur le territoire, comme par exemple le GIE Osiris, qui propose une offre de services aux entreprises implantées sur la plateforme leurs permettant de mutualiser la gestion des fluides, les ressources technologiques et humaines.

Sur le territoire EBER, de nombreux clusters, associations et réseaux d'entreprises existent, notamment :

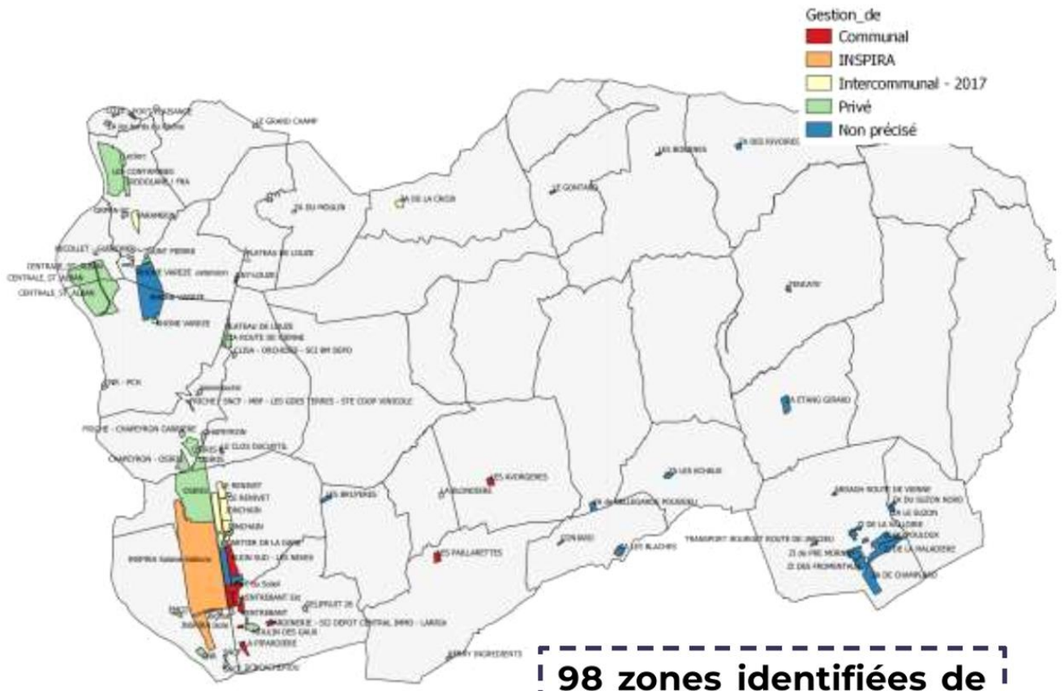
- Réseau des entreprises Entre Bièvre et Rhône
- Association pour le Développement Économique de l'Isère Rhodanienne (ADEIR)
- Inspira Entreprises
- RECIPRO, FC Salaise – Club 78, BNI Innovation & Performance 38, et Commerce et Savoir-Faire, l'association de commerçants du territoire

L'offre en immobilier d'entreprises reste à structurer et à renforcer sur le territoire. Malgré le GIE Osiris qui apporte un ensemble de services aux entreprises, l'offre en services aux entreprises est restreinte et doit être structurée pour mailler sur le territoire un parcours de la pré incubation au développement.

À l'échelle de EBER, les données cartographiques de recensement des espaces économiques de plus de 1 ha font état de 98 espaces économiques identifiés (diagnostic de 2017). L'objectif de ce volet foncier est de confronter cette cartographie à différents critères discriminants, afin de proposer un portefeuille d'offre foncier critérisé permettant de les segmenter / hiérarchiser selon une typologie spécifique au territoire.

Concernant les friches, leur recensement fait par les services de EBER montre qu'à l'exception d'une friche représentant près de 33 ha située sur la commune de Saint-Clair-du-Rhône (STAHL), les friches identifiées font d'ores et déjà toutes l'objet d'un projet en cours de réflexion et/ou réalisation.

Zones de plus de 1ha
Source : CC EBER, traitement ELAN



98 zones identifiées de plus de 1ha :
- ***INSPIRA***
- ***14 intercommunales***
- ***11 communales***
- ***41 zones privées***

Figure 26 : Zones de plus de 1 ha au sein du territoire de la CC EBER

De plus, d'après le SCOT, sur le territoire EBER, les disponibilités et capacités de développement des sites industriels sont les suivants :

Disponibilités et capacités de développement des sites d'envergure métropolitaine
Source : SCoT Rives du Rhône, 2019

EPCI	Zone / Site	Disponibilités et capacités de développement à horizon 2040	Surface totale site/zone à terme (attention, les infrastructures de transports n'ayant pas uniquement la vocation de desserte locale à l'intérieur des sites ne sont pas comptabilisés)
Vienne Condrieu Agglomération	SIP Loire-sur-Rhône	24	110
Entre Bièvre et Rhône	ZIP INSPIRA	128	310
	Plateforme chimique Roussillon	26	164
	Plateforme chimique des Roches	25	75
Porte de DrômArdèche	Axe 7	145	267

Disponibilités et capacités de développement des sites à grand rayonnement
Source : SCoT Rives du Rhône, 2019

EPCI	Zone / Site	Disponibilités et capacités de développement à horizon 2040	Surface totale site/zone à terme (attention, les infrastructures de transports n'ayant pas uniquement la vocation de desserte locale à l'intérieur des sites ne sont pas comptabilisés)
Vienne Condrieu Agglomération ***	Rocher / Monplaisir / Abbaye	29	120
	Saluant	29	45
Entre Bièvre et Rhône	Rhône Varèze	70	110
	Champlard / Maladière	28	47*
Annonay Rhône Agglo	Flacher / Boissonnette	23	50
	Marenton	54	105
	Lombardière / Le Mas	2	75**
	Munas	25	55

Disponibilités et capacités de développement des sites de bassin de vie et locaux
Source : SCoT Rives du Rhône, 2019

EPCI	Enveloppe foncière maximale pour le développement des sites de bassin de vie ou locaux (horizon 2040)
Vienne Condrieu Agglomération	32 ha
Entre Bièvre et Rhône	70 ha
Porte de DrômArdèche	92 ha
Annonay Rhône Agglo	40 ha
Pilat Rhodanien	22 ha
Val d'Ay	4 ha
TOTAL	**260 ha**

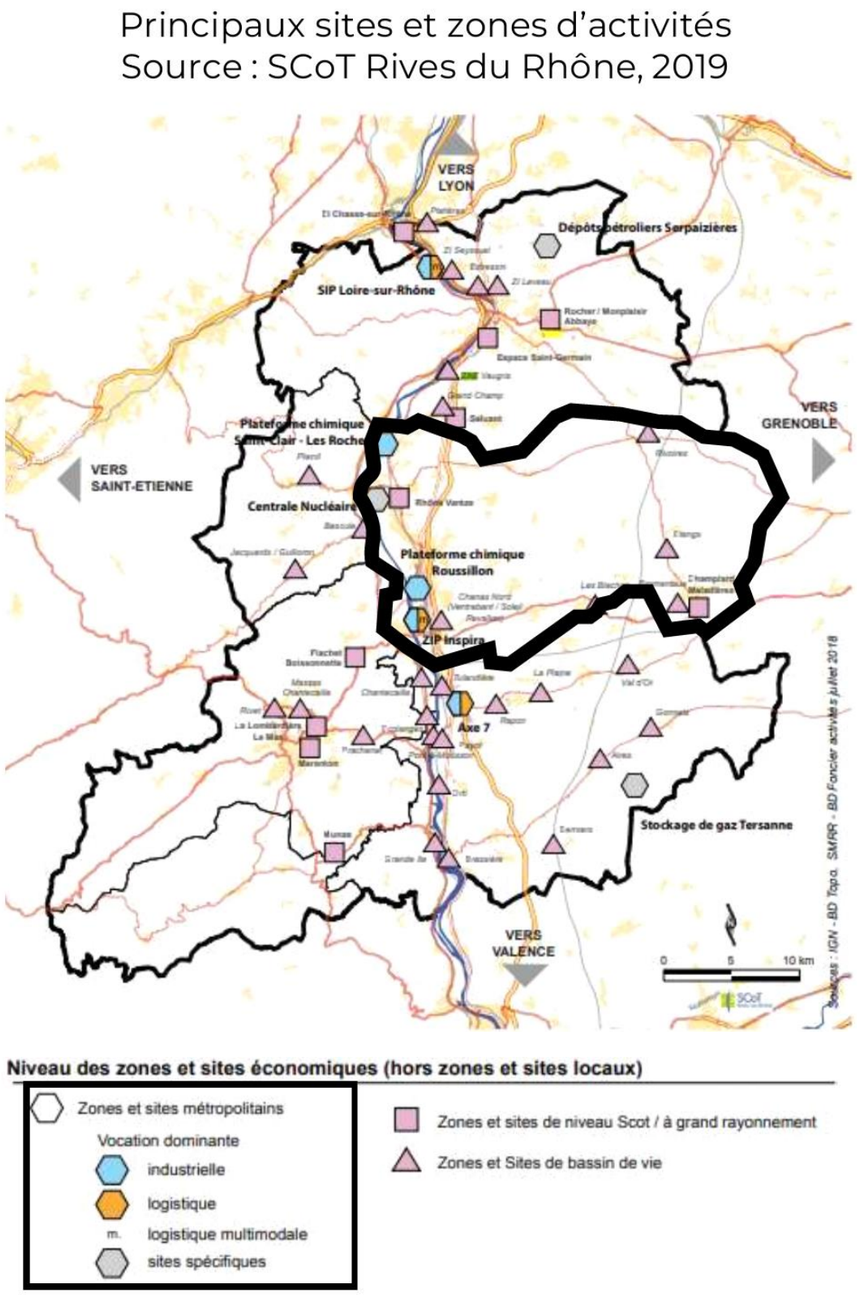


Figure 27 : Principaux sites et zones d'activités - SCOT Rives du Rhône

Les ZAE du territoire EBER offrent des surfaces disponibles potentielles de faible superficie :

- Deux sites proposent une surface potentielle d'environ 18 ha : ZA de Champlard et zone de Rhône-Varèze).
- Une zone présente une surface disponible potentielle de 12 ha : Plein Sud – Les Neves.
- Les autres zones présentent des surfaces disponibles moindres, principalement inférieures à 5 ha.

Il ressort des éléments présentés ci-avant que :

- **Sur les 21 sites de friches identifiés, 12 sites sont soit des friches remobilisées, soit des friches sans potentiel économique, soit ayant une nouvelle activité, soit présentant une dureté foncière :**
  - Le site de Cheyssieu est à vocation artisanale.
  - La friche STAHL de Saint-Clair-du-Rhône présente du foncier remobilisable mais « Tous les projets « nouveaux » ou « sur les biens et activités existants » sont interdits, sauf s'ils sont portés par les entreprises implantées sur la plate-forme ou les industriels à l'origine du risque, à la date d'approbation du PPRT ou par des entreprises futures présentant un lien technique direct* avec elles et signataires de la gouvernance collective ». Ainsi des entreprises ne présentant pas de lien technique directe avec cette plateforme ne peuvent s'implanter.
  - Sur les 7 friches restantes, 6 sont des friches de petites tailles allant de 226.4 m² à 3534 m² et ne peuvent pas proposer la multimodalité comme peut le faire la ZAC INSPIRA.
  - La friche de Ville-sous-Anjou représente une surface de plus de 15 ha mais sa situation géographique ne permet pas la multimodalité comme peut le faire la ZAC INSPIRA.
- **Sur les ZAE, les surfaces disponibles potentielles sont de faible superficie, principalement inférieures à 5 ha.**

En conclusion, les disponibilités des friches et des ZAE actuelles du territoire d'EBER ne permettent pas de répondre aux besoins des prospects de la ZAC de la ZIP de Salaise - Sablons : Ces tènements disponibles ne permettront pas de répondre aux enjeux et objectifs d'INSPIRA 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 types de transport (infrastructures routières, ferroviaires et voies fluviales).

Zoom sur les sites portuaires voisins

Les sites de Solaize-Sérézin-Ternay et Loire-Saint-Romain, situés respectivement à 15 km au Sud de Lyon et à quelques kilomètres au Nord de Vienne pour le second, disposent d'un important potentiel de développement de trafics. Ils sont tous deux directement connectés au système portuaire lyonnais mais sont quasiment entièrement commercialisés. C'est à la faveur du départ de prochaines entreprises, dont l'échéance des contrats est proche, et de leur remise en commercialisation par le biais d'un appel à projets, que pourra se profiler l'opportunité d'implanter un nouveau client.

- Le site de Solaize-Sérézin-Ternay, situé à 15 km au sud de Lyon, ne dispose plus de foncier disponible. Les 2 ha restant ont fait l'objet d'appel à projets courant 2022 avec désignation d'un lauréat.
- Le site de Loire Saint Romain, situé à 25 km au sud de Lyon, ne dispose plus de foncier multimodal disponible.

La plateforme de Bourg-Lès-Valence, au Nord de l'agglomération de Valence, est située dans la continuité de la zone d'activité des Combeaux. Ce site est contraint par un périmètre de protection lié à la présence d'une station de captage d'eau potable, limitant ainsi fortement les possibilités de développement. La totalité du site (exceptée une parcelle) se trouve dans un des périmètres de protection du captage.

- Le site industriel et portuaire de Portes-Lès-Valence est une plateforme trimodale de 45 ha qui bénéficie des services du port public géré par la CCI de Valence (traitant également les conteneurs). La partie nord du site a été aménagée en 2013 et offre une parcelle de 6 ha ouverte à la commercialisation mais marquée, comme l'ensemble de la zone, par des enjeux de biodiversité forts. En effet, une espèce protégée de papillon y a été observée. La parcelle libre devra donc faire l'objet de zones d'évitement et de compensation, qui nuance assez fortement sa capacité de développement. De plus, une parcelle libre n'est pas disponible à la commercialisation, elle accueille des mesures compensatoires réalisées in-situ.

Synthèse des besoins résiduels

De nombreuses entreprises sont à la recherche de site d'implantation, offre foncière que peut proposer le secteur Nord, inscrit dans le périmètre de la ZAC Inspira, sous réserve que ces entreprises répondent aux critères de sélection de la ZAC.

Ces entreprises ont une consommation d'espace importante de l'ordre de plusieurs hectares et doivent être en lien direct avec plusieurs types de transport (infrastructures routières, ferroviaires et voies fluviales).

Les fonciers disponibles au sein des friches et ZAE du territoire EBER ne permettent pas de répondre aux besoins des entreprises :

- Sur les 21 sites, 12 sites sont soit des friches remobilisées, soit des friches sans potentiel économique, soit ayant une nouvelle activité, soit présentant une dureté foncière.
- Le site de Cheyssieu est à vocation artisanale.
- La friche STAHL de Saint-Clair-du-Rhône présente du foncier remobilisable mais « *Tous les projets « nouveaux » ou « sur les biens et activités existants » sont interdits, sauf s'ils sont portés par les entreprises implantées sur la plate-forme ou les industriels à l'origine du risque, à la date d'approbation du PPRT ou par des entreprises futures présentant un lien technique direct* avec elles et signataires de la gouvernance collective* ». Ainsi des entreprises ne présentant pas de lien technique directe avec cette plateforme ne peuvent s'implanter.
- Sur les 7 friches restantes, 6 sont des friches de petites tailles allant de 226.4 m² à 3534 m² et ne peuvent pas proposer la multimodalité comme peut le faire la ZAC INSPIRA.
- La friche de Ville-sous-Anjou représente une surface de plus de 15 ha mais sa situation géographique ne permet pas la multimodalité comme peut le faire la ZAC INSPIRA.

Ainsi, à l'échelle d'EBER, les tènements disponibles ne permettent pas de répondre aux besoins de certains prospects qui ont une consommation d'espace importante de l'ordre de plusieurs hectares et qui doivent être en lien direct avec plusieurs types de transport (infrastructures routières, ferroviaires et voies fluviales.)

Les sites portuaires voisins ne présentent pas non plus de foncier disponible.

En conclusion, les disponibilités foncières des ZAE actuelles, des friches du territoire et des sites portuaires voisins ne permettent pas de répondre aux besoins des entreprises demandeuses de s'implanter.

4.1.3. INSPIRA – UN SITE ÉCONOMIQUE MAJEUR BÉNÉFICIANT DÉJÀ DE LA TRI MODALITÉ ET PRÉSENT DANS LES PLANS ET PROGRAMMES

Cette zone économique de premier plan sur le contexte régional est une des seules à pouvoir proposer une offre d'implantation reposant sur la multimodalité :

- **Transport fluvial avec la présence du Rhône et la plateforme multimodale CCI Nord-Isère qui propose 650 m de quai, 6000 m² de magasins, 6 ha de stockage externe, une fosse de déchargement fer et fleuve, un silo, une dalle de colis lourd, … ;**
- **Rail : embranchement ferroviaire direct sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée ;**
- **Route : à 2 minutes de l'A7 avec un accès direct vers Lyon, Grenoble ou Marseille ;**
- **Un réseau dense de pipeline (gaz, air liquide, …).**

Positionné sur un axe économique européen majeur de transports, INSPIRA bénéficie d'ores et déjà des capacités de desserte multimodale avec la voie navigable sur le canal de dérivation du Rhône, la voie ferrée Paris - Lyon - Méditerranée, l'Autoroute A7 et la route nationale 7, et également du dynamisme des services du Port Public.

Ainsi avec plus de 476 000 Tonnes de trafic fluvial par an et près de 380 000 Tonnes de marchandises acheminées par le train en 2022, le site portuaire de Salaise-sur-Sanne constitue le deuxième site portuaire du bassin du Rhône après le Port de Lyon à l'échelle du Bassin du Rhône et se situe parmi les premiers sites FRET de la région Auvergne Rhône-Alpes et de la vallée du Rhône.

INSPIRA présente en effet une offre portuaire déjà développée à travers :

- Une tri modalité déjà effective, qui présente par ailleurs un potentiel de développement à travers le renforcement des infrastructures existantes,
- La présence d'un Port Public qui offre un bon outillage et des installations de quai importantes.

Cette offre bénéficie déjà d'un haut niveau de service grâce à la proximité de la plateforme chimique et de la zone industrielle, qui génèrent déjà des flux en direction des infrastructures portuaires existantes.

Ces atouts sont renforcés par le potentiel de développement de ce site avec la possibilité de valoriser près de 40 ha de terrains CNR situés sur l'axe Rhône Saône, et étendre la zone industrielle sur plus de 110 ha commercialisable.

Le développement du site s'inscrit ainsi dans la stratégie nationale de relance portuaire, spécifique aux Grands Ports Maritimes, qui rappelle que le système portuaire français doit s'appuyer sur 3 piliers : « logistique et intermodalité, développement industriel, aménagement des espaces ».

La vocation portuaire et tri modal d'une partie du site est par ailleurs confirmée par le **schéma portuaire lyonnais** et ses territoires d'influence validé en mars 2015.

Les différentes études économiques stratégiques conduites à travers le volet fluvial du Plan Rhône, le Plan de développement et d'aménagement du site industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (ACT – 2005), l'étude stratégique de développement de la Zone Industrialo-Portuaire (CATRAM Consultants – 2011), l'étude de pré-implantation d'activités économiques (CTS 2013) et l'élaboration du mix-marketing et proposition d'un plan d'actions d'accompagnement à la mise sur le marché (étude ELAN 2018-2020) ont identifié la présence de ces compétences industrielles et techniques, et l'intérêt de les coupler au dynamisme et à l'attractivité économique des activités de ce territoire pour développer INSPIRA.

Le SCoT et l'ensemble des documents cadre de planification urbaine établis depuis 1977 identifient ainsi la Zone Industrialo-Portuaire comme une zone prioritaire d'accueil des activités industrielles et logistiques nécessitant une desserte multimodale.

Cette localisation stratégique au carrefour de 5 départements (Ardèche, Drôme, Isère, Loire et Rhône) ainsi que ses atouts (industrie, transport multimodal, agriculture, tourisme et culture, économie de proximité) a justifié par ailleurs **la labellisation d'INSPIRA en Grand Projet par la Région Rhône-Alpes pour une durée de 5 ans en 2013.** Cette labellisation traduisait le soutien aux politiques d'aménagement et de développement durable du territoire, dont le rayonnement peut irriguer l'ensemble du territoire régional.

Le Grand Projet « Rhône médian » indiquait : « Noyau du territoire et du projet, la ZIP est à la fois le point de départ du GPRA (Grand Projet Rhône-Alpes) Rhône-Médian et son principal moteur de développement. Atout majeur en termes de localisation et d'implantation d'entreprises, à proximité de la plateforme chimique de Roussillon, cette zone d'activités de 340 ha aspire à devenir une référence en matière de transition économique grâce à un système innovant d'écologie industrielle et un chantier multimodal de transport de marchandises. »

Le label de Grand Projet a permis de mutualiser les efforts et d'optimiser les financements. Le GPRA Rhône Médian dont le protocole signé en novembre 2013, pour une durée de 5 ans, entre 7 EPCI, 5 Départements et trois syndicats mixtes a permis de rassembler les ressources économiques et humaines et de centraliser des financements la Région apportant 1€ pour 1€ du territoire. Il a constitué le 7ème Grand Projet labellisé par la Région.

Le projet apparait dans les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) qui indique que la zone est un grand projet de développement économique, essentiellement industriel, reposant sur des ambitions de report modal des marchandises (développement des flux ferroviaires, fluviaux et pipelines en complément du mode routier pour le « dernier kilomètre ») et d'écologie industrielle et territoriale.

La cartographie du SRADDET indique dans l'emprise d'INSPIRA la présence d'un port et d'un embranchement industriel ferroviaire.

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.

Le fascicule des règles constitue la deuxième pièce du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Il a pour objet :

- D'exposer les règles prévues par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, en vertu de l'article L.4251-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (objectifs préalablement exposés dans la première pièce du SRADDET, le rapport d'objectifs).
- De faciliter la mise en œuvre de ces règles sur le territoire régional.

Parmi ces règles du SRADDET il est à noter :

- Règle 4 - Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière,
- Règle n°5 – Densification et optimisation du foncier économique existant,
- Règle n°9 – Développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional.

Zoom sur la Règle 4

Pour participer à la réduction de la consommation de foncier et de l'artificialisation des sols à l'échelle régionale, en conformité avec les dispositions de la loi dite "Climat et Résilience" du 22 août 2021, qui fixe une trajectoire devant conduire au « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent limiter la consommation de foncier, quel que soit l'usage (économie, logistique, habitat, services, commerces, etc.).

Pour la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 :

Les documents de planification et d'urbanisme doivent également traduire une gestion économe, prospective et intégrée de la ressource foncière, et ceci dans le cadre des objectifs de réduction du rythme de consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) et des plafonds mobilisables définis pour la période.

Pour cette période, les documents d'urbanisme pourront prévoir de valoriser, dans leur enveloppe foncière mobilisable, les surfaces ayant fait l'objet d'une opération de renaturation dès lors qu'elle aura donné lieu à une évolution du zonage du document d'urbanisme ; ceci afin d'encourager les démarches volontaristes.

Pour les décennies suivantes (1er janvier 2031-1er janvier 2041 ; 1er janvier 2041-1er janvier 2051) :

Afin d'atteindre une non-artificialisation nette à l'échelle régionale en 2050, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent prévoir la poursuite de la réduction de leur rythme prévisionnel d'artificialisation des sols, par un effort au moins équivalent à l'objectif de la période précédente, toutes choses étant égales par ailleurs. Dans cette perspective, ils pourront identifier des surfaces préférentielles de renaturation à travers un zonage spécifique, afin de favoriser la restauration de la biodiversité, le stockage du carbone, et la mise en œuvre de mesures de compensation écologique.

Pour ce faire, il convient de :

- Planifier le développement urbain en cohérence avec l'armature territoriale définie par le document de planification ou d'urbanisme, et au regard : des dynamiques démographiques et économiques prévisibles, de l'équilibre du territoire, de l'offre de transports et de services de mobilité, du potentiel en gisements fonciers mobilisables au sein des espaces déjà urbanisés, des enjeux de préservation et de valorisation des espaces ouverts et des ressources naturelles, des enjeux de transition énergétique.

Ceci dans la perspective de conforter les centralités

- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine et au mitage des espaces, en mobilisant prioritairement, avant toute extension de zone urbaine, les opportunités existantes à l'intérieur des enveloppes bâties et aménagées,
- À défaut, ces extensions ou créations d'espaces urbanisés devront être justifiées et phasées dans le temps en tenant compte : des contraintes en termes de risques naturels et technologiques, des enjeux paysagers, environnementaux et agricoles, des services écosystémiques fournis par les sols, de leur potentiel agronomique et de stockage du carbone, mais également de la disponibilité et des objectifs de qualité et de quantité de la ressource en eau.
- Élaborer une approche globale des cycles du foncier, et la rendre opérationnelle en identifiant et préconisant différents leviers/outils d'action foncière, tels que : zonages (DPU, …), diagnostics fonciers, observatoires, inventaires (de friches, de locaux vacants …), études pré-opérationnelles.

Zoom sur la Règle 5

Pour participer à la gestion économe du foncier et à la réduction de l'artificialisation des sols à l'échelle régionale, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent :

- rechercher l'intégration prioritaire des activités n'engendrant pas de nuisances dans les secteurs déjà bâtis, afin de développer une mixité des fonctions ;
- prioriser, avant toute création ou extension de zones d'activités économiques, y compris logistiques, la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes, en cohérence avec les opportunités de complémentarités entre territoires limitrophes, notamment afin de favoriser les synergies d'entreprises et le développement de services mutualisés (par exemple, restauration interentreprises, espaces de coworking, plans de mobilité, salles de réunions communes, équipements d'aires partagées de stationnement tous modes) dans une logique de redynamisation d'ensemble) ;
- intégrer des objectifs d'optimisation du foncier dans les zones d'activités économiques, qui tiendront compte des inventaires réalisés et transmis par les EPCI pour identifier l'ensemble des disponibilités avant l'ouverture d'une nouvelle zone ;
- inciter en particulier, lors de la construction ou rénovation d'entrepôts logistiques, à limiter les emprises au sol via la mutualisation d'espaces et l'innovation (voirie et aires de retournement, parking en silos, espaces de stockage, verticalisation…) dans le respect des normes et règles en vigueur.

Par ailleurs, lorsqu'un projet de création ou d'extension s'avère justifié au regard des éléments ci-dessus, ce dernier devra être dimensionné, phasé, motivé et encadré, en promouvant notamment les principes de l'écologie industrielle et en tenant compte d'un certain nombre de critères dont :

- l'approche environnementale globale, et notamment la préservation des continuités écologiques, du foncier agricole, et de la ressource en eau ;
- l'économie de la ressource foncière (recherche de densité, recours à la verticalité (par exemple parkings en hauteur), etc. ;
- l'insertion paysagère et architecturale en cohérence avec l'objectif global de densification, de mutualisation des services et espaces (salles de réunions, cantines, crèches, parkings, etc.), et dans une volonté de créer des espaces de centralité / convivialité ;
- l'intégration des problématiques de production d'énergies renouvelables et de réduction de consommation d'énergie sur l'ensemble de la zone ;
- des possibilités de desserte en transports collectifs, par les modes actifs (piéton, vélos, etc.), par les autres services de mobilité (autopartage, covoiturage, etc.), de parkings mutualisés ;
- des connexions aux réseaux d'infrastructures de transports (routières, ferroviaires, fluviales, plateformes de transbordement) qui devront être en capacité d'absorber les trafics générés ;

Enfin, dans le cadre de projets de création et d'extension de zones d'activités, les documents de planification et d'urbanisme devront, dans le respect de leurs champs d'intervention :

- encourager la réalisation de plans de mobilité employeurs (PDMe) ;
- prévoir les aménagements nécessaires à l'intérieur de la zone (pistes cyclables, cheminements piétons, stationnements sécurisés et à l'abri, éclairage, etc.), afin de favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle et la mutualisation des services (navettes communes, ratio de places de parking dédiées au covoiturage, service télématique favorisant ce covoiturage, parc de vélos partagés, etc.) ;
- prévoir les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.

Zoom sur la Règle 9

Afin de permettre, d'ici l'échéance du SRADDET, la réalisation ou la programmation de projets qualifiés par le SRADDET de structurants pour le développement régional, et dans une stricte application du principe « Eviter, Réduire, Compenser », les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, devront identifier et accompagner ces projets à travers leurs règles de planification et d'urbanisme. Ils faciliteront ainsi l'exercice des compétences de la Région et la conduite de ces projets, notamment en tenant compte des fonciers stratégiques afférents.

Les projets concernés sont de plusieurs natures.

En premier lieu, il s'agit de projets majeurs à vocation économique ou touristique :

- Le développement économique de la plaine de Saint Exupéry.
- Le développement des parcs d'activités économiques d'intérêt régional donnant priorité à la
reconquête industrielle et intégrant la Région à leur gouvernance
- La structuration d'une offre de foncier économique de rayonnement régional et national dédiée à l'implantation de projets industriels d'envergure.
- La création et la mise en service des itinéraires de véloroutes-voies vertes d'intérêt national et régional.
- Les aménagements et ouvrages directement liés à la réalisation futur collisionneur circulaire (CERN).

En deuxième lieu, il s'agit de projets d'infrastructures de transports majeures.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre de la trajectoire de zéro artificialisation nette des sols pour la période 2021-2031, et afin de ne pas obérer les capacités de développement au niveau local, les documents de planification et d'urbanisme pourront ne pas décompter de leurs enveloppes foncières mobilisables la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers induite par la réalisation de certains de ces projets. Cela concerne :

- Les projets structurants relevant d'une maîtrise d'ouvrage régionale directe ;
- Les projets d'aménagement situés sur les plateformes aéroportuaires de Clermont-Ferrand et du Puy-en-Velay ;
- **Les parcs d'activités économiques d'intérêt régional donnant priorité à la reconquête industrielle et intégrant la Région à leur gouvernance** (PIPA ; **INSPIRA** ; Parc de l'Aize ; Archparc) ;
- Le projet de développement économique porté par le futur syndicat mixte ouvert de la Plaine Saint Exupéry.

L'impact de ces projets fera l'objet d'une comptabilité à part entière, cohérente avec les 1000 ha déduits par avance du plafond mobilisable mis à disposition des territoires dans le cadre de la trajectoire régionale de réduction de moitié de la consommation foncière (règle n°4).

De la même façon, l'espace artificialisé par les nouveaux projets industriels d'envergure (gigafactory), ainsi que par les projets de réindustrialisation dûment identifiés par la Région relèveront des 900 ha dédiés aux projets de reconquête industrielle.

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).**

4.1.4. INSPIRA – UN PROJET BÉNÉFICIANT DE LA SYNERGIE INDUSTRIELLE

La localisation d'INSPIRA conjugue de nombreux atouts qui concourent à son potentiel de développement multimodal :

- Un site européen majeur se situant sur 2 corridors européens et identifié dans les documents de régulation pour programme européen CEF-T,
- Le deuxième Port du bassin Rhône Saône après le Port Louis Edouard Herriot,
- Une situation géographique au barycentre de 4 métropoles régionales,
- Un site industriel adossé à un pôle chimie remarquable, et à la porte d'entrée de Lyon qui permet à terme de capter les flux arrivant à Lyon mais à destination du Sud de l'agglomération,
- Un site multimodal déjà exemplaire (chiffres 2010 : 59% route, 15% fer, 26% fleuve) avec un accès privilégié (autoroute, bord à voie d'eau, desserte ferrée …).

L'intérêt de sa localisation géographique est couplé au potentiel d'échanges et du recyclage de flux et de matières avec les entreprises déjà présentes. **Ces principes d'écologie industrielle concourent à la réduction des consommations de matière première et d'énergie par réduction des distances de transport, mais également de la production de nouvelles matières premières.**

Ainsi, un **partenariat opérationnel avec la Plateforme chimique des Roches – Roussillon** (150 ha – 1500 salariés), première plateforme chimique de France en matière de compétitivité, permet aux entreprises de bénéficier de services industriels apportés par le Groupement d'intérêt Economique Osiris (ex. secours incendie, laboratoires, santé au travail…).

Cette proximité immédiate des deux sites permet des échanges de flux optimisés et/ou la mutualisation de besoins. Cette organisation facilite l'accueil d'activités consommatrices d'énergies, de matières, de ressources humaines qualifiées…

L'ensemble de ces facteurs constitue un des leviers pour réduire le transport routier des marchandises, contribuant ainsi à la réduction globale :

- Des émissions de polluants, et plus particulièrement des particules PM10, des oxydes d'azote et des COV qui participent à la dégradation de la qualité de l'air,
- Des émissions acoustiques générées en bordure des voiries.

Des partenariats construits avec des pôles de compétitivités et clusters permettent également de diffuser l'innovation sur INSPIRA et le territoire avec des accords de coopération.

En conséquence, 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.

4.1.5. INSPIRA – UNE DISPONIBILITÉ FONCIÈRE INTÉRESSANTE

Le site possède une **très grande disponibilité foncière**. En effet, ce projet étant inscrit depuis 1977 dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-Vienne, l'anticipation de l'acquisition des parcelles par les différents acteurs du territoire sur le périmètre au fur et à mesure de leur libération par le monde agricole, est de nature à permettre une **mise à disposition rapide de foncier** quelle que soit la taille des futures implantations.

De plus, **la configuration du foncier est adaptée aux grands tènements nécessaires à l'installation d'entreprise à vocation industrielle ou souhaitant bénéficier de la multimodalité.**

La présence d'un foncier CNR soumis à concession à travers 41 ha de terrains disposés le long du canal, contribue également à diversifier l'offre foncière pour les entreprises souhaitant bénéficier des services proposés par INSPIRA,

Enfin, la disponibilité foncière est également de nature à garantir l'optimisation et la consolidation des installations multimodales nécessaires à la mise en place d'une desserte de qualité.

4.1.6. INSPIRA – DÉJÀ DES INVESTISSEMENTS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

Les industriels du territoire ont investi plus de 2 Milliards d'Euros ces 10 dernières années pour consolider leurs sites ou la création de nouveaux sites. Plus localement, à l'échelle d'INSPIRA, il s'agit d'un montant cumulé de près de 80 M € ces dix dernières années.

Ces investissements ont participé à la montée en production, au développement de nouveaux produits, à de nouveaux sites et aux engagements environnementaux des entreprises. L'ensemble des entreprises ont ainsi maintenu leur compétitivité économique et environnementale sur INSPIRA.

4.1.7. 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) déjà autorisé,
- 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 et le bassin hydraulique Nord.

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 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 28 - 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.

En ce qui concerne la trame verte et bleue, le secteur nord est seulement identifié comme espace perméable relais. Il n'est concerné par aucun corridor écologique. Le corridor le plus proche correspond à la Sanne et sa ripisylve, plus au sud et identifié dans le SRADDET et le SCoT.

Par définition, les espaces perméables relais permettent d'assurer la cohérence de la trame verte et bleue en complément des corridors écologiques et sont situés pour leur part dans les espaces contraints. Comme le montre le présent dossier de dérogation espèces protégées, les continuités écologiques seront améliorées à l'échelle du secteur nord par la création de bandes actives. Les habitats seront également diversifiés. Ainsi, le secteur nord permettra toujours d'assurer la cohérence de la trame verte et bleue locale et ce rôle sera même amélioré par la création de bandes actives. Ces dernières correspondent à des mesures de compensation de la ZAC qui sont réalisées in situ. Le

secteur nord comprend donc des zones non aménagées restaurées, à vocation d'accueil de la biodiversité. Un regroupement d'éléments propices in situ a été réfléchi lors de la conception du projet pour obtenir une meilleure cohérence et fonctionnalité écologique.

> Le secteur nord est donc une zone de choix pour l'aménagement de la phase 1 de la ZAC INSPIRA. L'aménagement du secteur nord permet de répondre aux objectifs du SRADDET et du SCoT concernant le renforcement de la trame verte et bleue.

4.1.8. JUSTIFICATION DU PROJET DE COTTARD GLÉNAT (LOT C)

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.

Figure 29 : Entrée de Cottard Glénat (Source : google streat view, 2022)

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 aérienne ci-après.

Figure 30 : 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 poids-lourds (PL) et véhicules légers (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 sont alignés dans l'axe Nord-Sud. Les bâtiments seront similaires, de formes simples et classiques. Cette orientation permet d'avoir une travée de bureaux au Nord et au Sud avec, entre les deux bâtiments, l'accès définitif afin de limiter la circulation des piétons.

4.1.9. JUSTIFICATION DU PROJET DE FLOOR TO FLOOR (LOT B)

Le projet Floor To Floor est 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. Ce projet est issu de l'association du fabricant de revêtements de sol GERFLOR avec le recycleur PAPREC.

Un projet nécessaire

Pour répondre aux enjeux environnementaux posés par la croissance permanente de la consommation, de nombreuses filières se sont récemment mises en place pour maximiser le taux de valorisation des déchets et réduire les mises en décharge. De plus, les pratiques ont évolué et le tri des déchets devient peu à peu la norme, pour les ménages comme pour les entreprises, générant une hausse régulière et continue du gisement de déchets à traiter.

En parallèle, l'industrie se décarbone peu à peu, notamment en France, pour respecter les engagements pris sur la scène internationale (Accords de Paris, …) et qui se déclinent en droit français notamment par l'obligation d'utiliser des matières premières alternatives dans tout procédé de fabrication.

Preuve du développement de l'économie circulaire, elle dispose désormais d'une instance pour défendre ses valeurs au plus haut niveau de l'État avec la création du Conseil National de l'Economie Circulaire (CNEC). Ce dernier va « intégrer les enjeux qui portent sur l'amont de la filière déchet comme la réparation, le réemploi, l'écoconception, l'économie de fonctionnalité… », précise sa présidente, Véronique Riotton. Le Conseil national de l'économie circulaire est une instance consultative créée en 2021 en remplacement du Conseil national des déchets (CND), mis en place en 2001 et portant uniquement sur le domaine des déchets.

Fabriqué à partir de pétrole, le plastique est issu de ressources non renouvelables. En outre, le plastique met entre 100 et 1000 ans à se dégrader dans la nature et pose ainsi des problèmes considérables de pollution lors de la fin de vie. Cela entraîne des conséquences graves sur la biodiversité, mais aussi sur la santé humaine.

Le plastique est, après le ciment et l'acier, le troisième matériau le plus fabriqué au monde. La production mondiale est passée de 1,5 million de tonnes en 1950 à 368 millions de tonnes en 2019 (source : PlasticEurope).

Ses propriétés et son faible coût de production font qu'aujourd'hui il est présent dans presque tous les objets de notre quotidien et représente environ 11 % des déchets. Pourtant, en France, si l'on considère l'ensemble des secteurs (emballages, BTP, équipements électriques et électroniques, ameublement...) son taux de recyclage n'est estimé qu'à 24% (source : ADEME). Le reste est soit valorisé énergétiquement (43%), soit enfoui dans des décharges (33%).

D'après le document « The Circular economy for plastics – A European Overview (2022 edition) » de PLASTICS EUROPE, la France se classe parmi les cinq plus mauvais élèves européens.

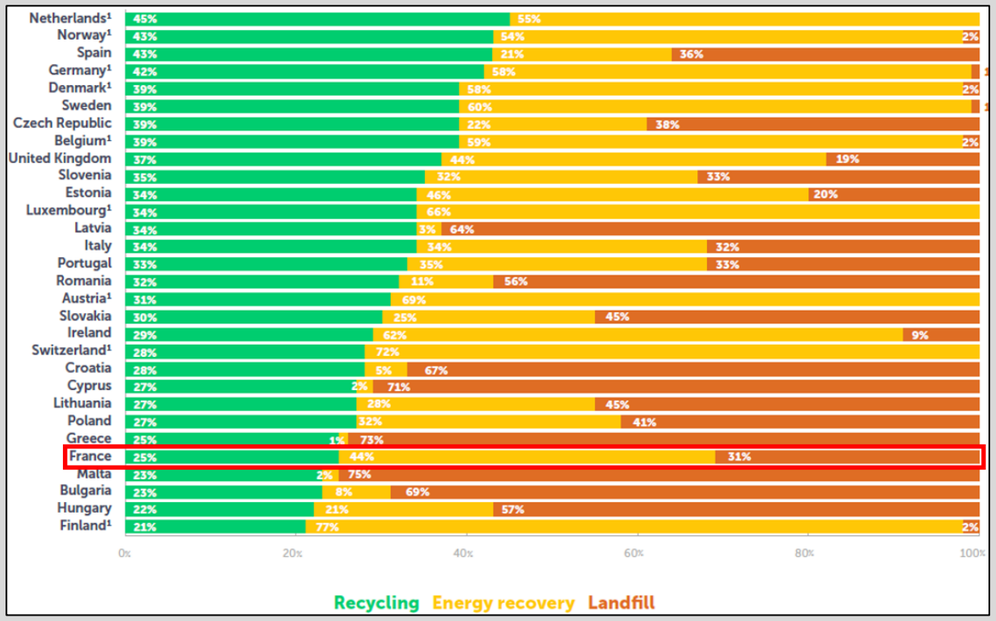


Figure 31 : Devenir des déchets plastiques par pays de l'union européenne (source PLASTICS EUROPE)

Selon une étude publiée en janvier 2022 par l'institut d'analyse économique, la production de plastique recyclée connait une hausse de 12% par an, soit une progression de 515 000 t en 2021 à 810 000 t en 2025.

Le projet FLOOR TO FLOOR s'inscrit pleinement dans cette dynamique puisqu'il vise à traiter des déchets de plastiques pour les valoriser (valorisation matière) principalement en nouveaux revêtements de sols (recyclage en boucle fermée).

Une évolution planifiée

Depuis le lancement de la coentreprise « Floor to Floor », une chaîne localisée à Trémentines est entièrement dédiée à la régénération des chutes de production ou de pose du leader des sols techniques. L'objectif de ce site était qu'à terme, une fois le process stabilisé et les volumes suffisants atteints, une usine dédiée soit construite plus près des sites de production de Gerflor.

Cet objectif ayant été rempli, la société FLOOR TO FLOOR souhaite pérenniser et développer cette activité sur le site de Salaise-sur-Sanne.

Choix de l'implantation

Une position centrale

FLOOR TO FLOOR, société éponyme du projet, résulte d'une joint-venture (coentreprise) entre les groupes GERFLOR et PAPREC.

En 2005, GERFLOR décide de développer de manière plus significative le recyclage de ses chutes de production et en 2012 de ses chutes de pose. En 2016, la société FLOOR TO FLOOR voit le jour, issue de l'association de GERFLOR et de PAPREC, et l'investissement de la première ligne de production est lancée à Trémentines (49).

Les sites de production de sols PVC de la société GERFLOR sont situés, par ordre d'importance, à Tarare (69), Saint-Paul-Trois-Châteaux (26), Grillon (84).

La commune de Salaise-sur-Sanne est donc située au cœur de l'implantation géographique des usines de production de GERFLOR.

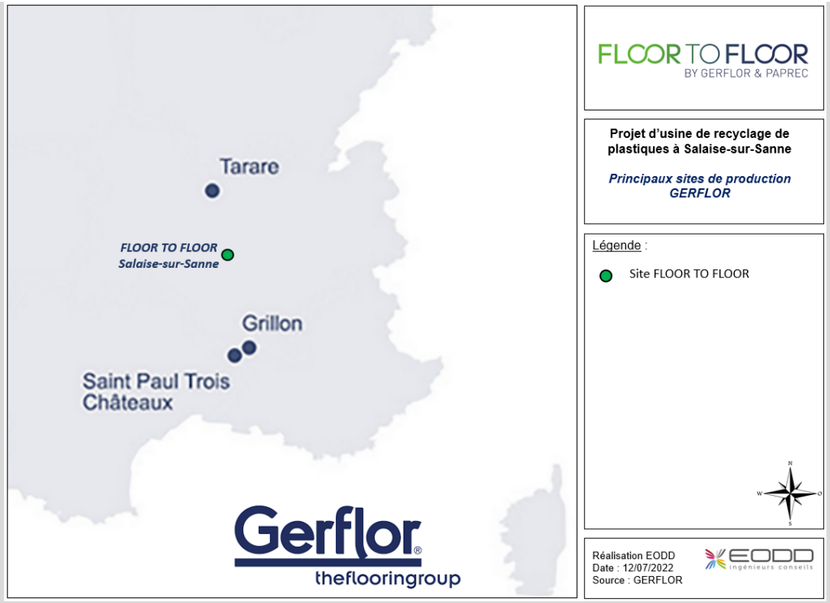


Figure 32 : Implantations des sites de production de la société GERFLOR

Ainsi, l'implantation du projet FLOOR TO FLOOR à Salaise-sur-Sanne s'avère être une position idéale, tant en termes d'origine des déchets entrants que de destination des matières valorisées sortantes.

Le recentrage du site de recyclage des sols PVC au cœur de son rayon d'action permettra de mieux répondre aux besoins de collecte et de valorisation des déchets plastiques.

Cette position centrale permet de mieux maitriser les flux, donc d'optimiser le transport, réduisant ainsi les nuisances y étant associées (bruit, pollution atmosphérique).

Un site favorable

En plus de sa centralité, le site de Salaise-sur-Sanne est proche des axes de circulation structurants de la vallée du Rhône.

Le site retenu est enfin favorable sur de nombreux autres critères :

- La superficie, d'abord, convient au projet ;
- Il s'inscrit également dans la volonté du syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (Communauté de communes du pays roussillonnais, Conseil départemental de l'Isère et Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes) de développer cette zone industrielle, dans la continuité de la plateforme chimique de Roussillon ;
- L'existence d'équipements et réseaux adaptés aux besoins de l'usine ;
- La maitrise foncière du site.

4.1.10. JUSTIFICATION DU PROJET HYMPULSION

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.

Grâce à sa gouvernance publique et privée, ZEV embrasse toute la chaîne de valeur nécessaire à la création d'un marché de mobilité propre et économiquement viable à l'échelle du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes. Le déploiement simultané des infrastructures de production, de stockage, de distribution d'hydrogène et des véhicules à hydrogène permettra d'offrir un système opérationnel, inspirateur d'un nouveau marché rentable et pérenne.

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).

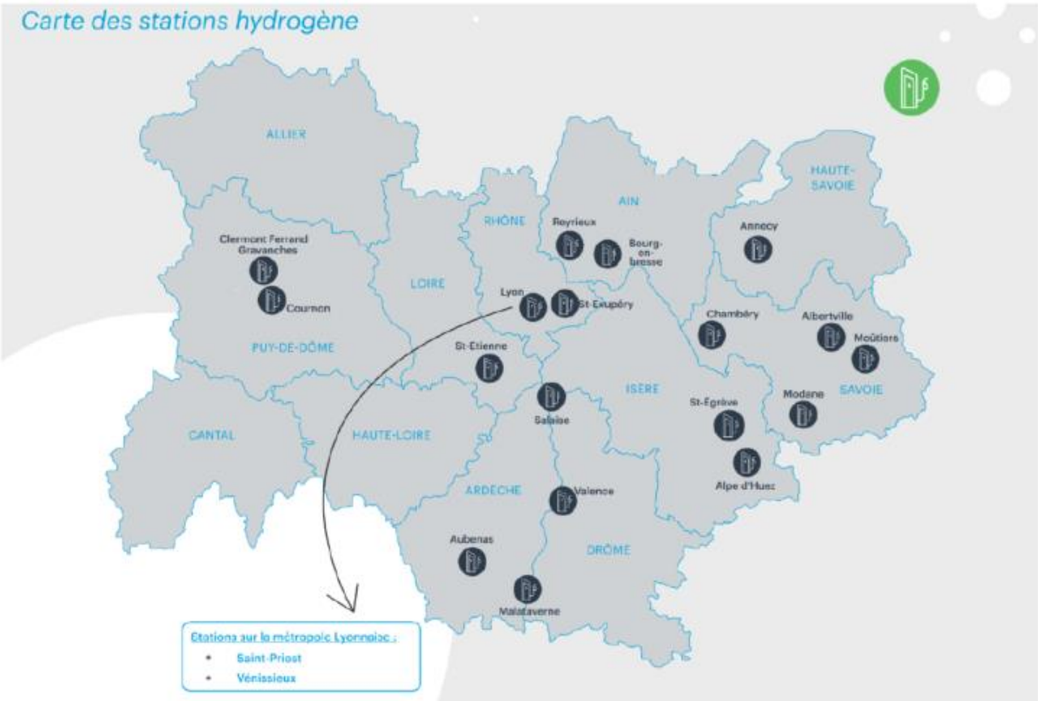


Figure 33 : Carte de localisation des stations d'hydrogène du projet ZEV

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…

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.

4.1.11. JUSTIFICATION DU PROJET D'EXTENSION FERROVIAIRE CNR

La zone Industrialo-portuaire INSPIRA, à proximité des métropoles de Lyon et Grenoble, bénéficie d'une implantation stratégique sur les corridors européens Méditerranée-Mer du Nord. Avec 3,5 millions de tonnes de marchandises transportées, dont près de 300 000 tonnes par voie ferrées et 850 000 tonnes par voie fluviale, il constitue le second site portuaire du bassin Rhône-Saône.

En 2012, une étude de marché a mis en évidence un potentiel de trafics ferroviaires validé par un comité d'experts, avec une projection de 6 à 8 trains par jour à l'horizon 2025 sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée du Réseau Ferré National (RFN), correspondant à 2,7 millions de tonnes de marchandises transportées par rail.

L'Installation Terminale Embranchée (ITE) CNR de Salaise-sur-Sanne et la zone d'aménagement INSPIRA ont également fait l'objet depuis 2010 de plusieurs études prospectives de potentiels de trafic et de développement. Ces études ont fait ressortir un fort potentiel de développement pour le mode ferroviaire, reposant à la fois sur des trafics conventionnels d'amodiataires mais aussi sur la création à terme d'une plateforme combinée trimodale. Le Syndicat Mixte INSPIRA a lancé en 2016 une étude de faisabilité technico-économique, juridique et financière pour caractériser des scenarii de développement, qui a permis la définition d'un schéma fonctionnel du futur faisceau d'échanges à horizon de développement maximal de la plateforme trimodale.

En parallèle, SNCF Réseau a effectué des études préliminaires d'aménagement sur le RFN visant à faciliter l'accès ferroviaire à la zone INSPIRA.

Les objectifs étaient pour des trains de fret pouvant aller jusqu'à une longueur de 1050 ml :

- de permettre les entrées et sorties directes des trains du RFN vers le faisceau de voies de service d'INSPIRA, en supprimant les manœuvres des trains qui sont actuellement obligatoires pour accéder à l'Installation Terminale d'Embranchement (ITE) de CNR ;
- par ces suppressions de manœuvres, de libérer de la capacité sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée du RFN.

Plusieurs solutions ont été proposées. Celles comprenant le raccordement sud d'INSPIRA au RFN, ainsi que la banalisation de la voie 2 du RFN entre l'entrée d'INSPIRA et Saint-Rambert-d'Albon, a été validée par courrier du Syndicat Mixte INSPIRA en date du 17 juillet 2015.

Afin de faire bénéficier d'économies d'échelles (estimées à 20% du projet) pour l'État, Région et INSPIRA, SNCF Réseau a proposé une réalisation concomitante du raccordement sud d'INSPIRA et de l'opération de modernisation de la signalisation ferroviaire sur l'axe Paris-Lyon-Méditerranée, nommée « CCR étape 5 ». La condition associée est une adéquation complète des plannings des différentes phases de ces deux opérations.

L'objectif de mise en service visé par SNCF Réseau est le premier trimestre 2026 avec des travaux réalisés sur 2024 et 2025.

Au regard de cet objectif de concomitance avec le projet SNCF Réseau « CCR5 », le projet d'extension ferroviaire CNR, initialement prévu lors de la phase 2 « 2026-2030 » de l'aménagement d'INSPIRA, a ainsi été décalé en phase 1 « 2020-2025 » afin de permettre une réalisation des travaux sur 2025-2026 et d'atteindre un objectif de mise en service en 2027.

4.2. JUSTIFICATION DES PRINCIPES DU PLAN GUIDE D'AMÉNAGEMENT RETENU

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 de définition 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,
- 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 :
  - La contribution du premier Scénario Eco+ validé en 2011 à la définition des grandes orientations d'aménagement de la zone industrialo-portuaire,
  - La vérification de la faisabilité environnementale et urbaine du plan masse du dossier de de création de la ZAC qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale le 27 septembre 2013 préalablement à la création de la ZAC le 14 mars 2014,
  - L'optimisation du foncier et des fonctionnalités multimodales à travers le projet INSPIRA qui a fait l'objet du dossier de DUP et d'autorisation unique.

4.2.1. MISE EN ÉVIDENCE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

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

- Étude de définition des contraintes environnementales et urbaines dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de la ZAC (Territoires 38, Inddigo, Setis Ingerop),
- Étude de développement et de gestion ferroviaire de la ZIP (Ecomodal, 2013),
- Étude de circulation et de déplacements tous modes (Egis, 2013),
- Étude d'intégration paysagère de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise Sablons (Atelier Vincent Moineau, Inddigo, 2013),

- Étude de pré-implantation d'activités économiques : confirmation des orientations économiques et de la pérennisation des objectifs de développement de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise – Sablons. Motivation et justification de l'investissement public (CTS – Avril 2013).
- Projet de zone industrialo-portuaire de Salaise / Sablons (projet INSPIRA) - Étude hydraulique décembre 2017, rapport RM213101, Ingerop ;
- Gestion de la nappe alluviale du Rhône court-circuité de Péage-de-Roussillon conduite par le SMIRCLAID (Rapport phases 1 à 4 – 2014 - 2015 Hydrofis – BRLi) ;
- ZIP SALAISE SABLONS – maitrise d'œuvre voirie et réseaux divers - Étude de l'adéquation entre les besoins en eau et la ressource – Rapport n° 81760/A – Novembre 2015 ANTEA ;
- Diagnostic des réseaux pluviaux existant – V3 Avril 2016, Ingerop ;
- Projet de zone industrialo-portuaire de Salaise / Sablons - Note hydraulique - Réseau eaux pluviales – Projet – V8 Juillet 2016 – Ingerop ;
- Rapport d'étude géotechnique référence C.16.51016, 2016, Hydrogéotechnique sud-est ;
- Biodiversité : réalisation d'inventaires complémentaires en 2014 (11 passages toutes espèces), et en 2015 spécifiquement pour une espèce de libellule ; approfondissement de l'analyse des impacts et des mesures dans le cadre du dossier de dérogation à la protection des espèces, et de l'analyse et de la définition des principes paysagers et biodiversité (plan-guide – BAU – mai 2016) ;
- Étude de trafic liée au projet INSPIRA, Egis, juin 2016 ;
- Étude du potentiel de développement en énergies renouvelables et élaboration d'une stratégie énergie innovante et exemplaire – SOFIES BG Septembre 2015 ;
- Étude historique documentaire et de vulnérabilité à l'échelle de la ZIP INSPIRA, ERG, 2018 ;
- Étude de trafic, TRANSITEC, 2020 ;
- Étude de mobilité, Egis, 2020,
- Étude air et santé, étude des émissions des Gaz à Effet de Serre (GES), étude acoustique, Egis, 2020.
- Etude faune-flore, EODD, inventaires 2020-2021-2022 ;
- Élaboration d'un état initial olfactif de la zone INSPIRA_IRH, Aout 2021 ;
- Surveillance de la qualité des eaux souterraines de la zone industrielle INSPIRA Campagne de juin 2022, IDEES EAUX, juin 2022 ;
- Campagne acoustique_Evolution 2019/2022_ACOUSTB, mars 2022 ;
- Évaluation de la qualité de l'air sur le secteur INSPIRA, ATMO, septembre 2022
- Expertise zones humides du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR – ECOSPHERE, janvier 2023
- Étude acoustique – Modification de faisceau de voies ferrées, ACOUSTB, février 2023.

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

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

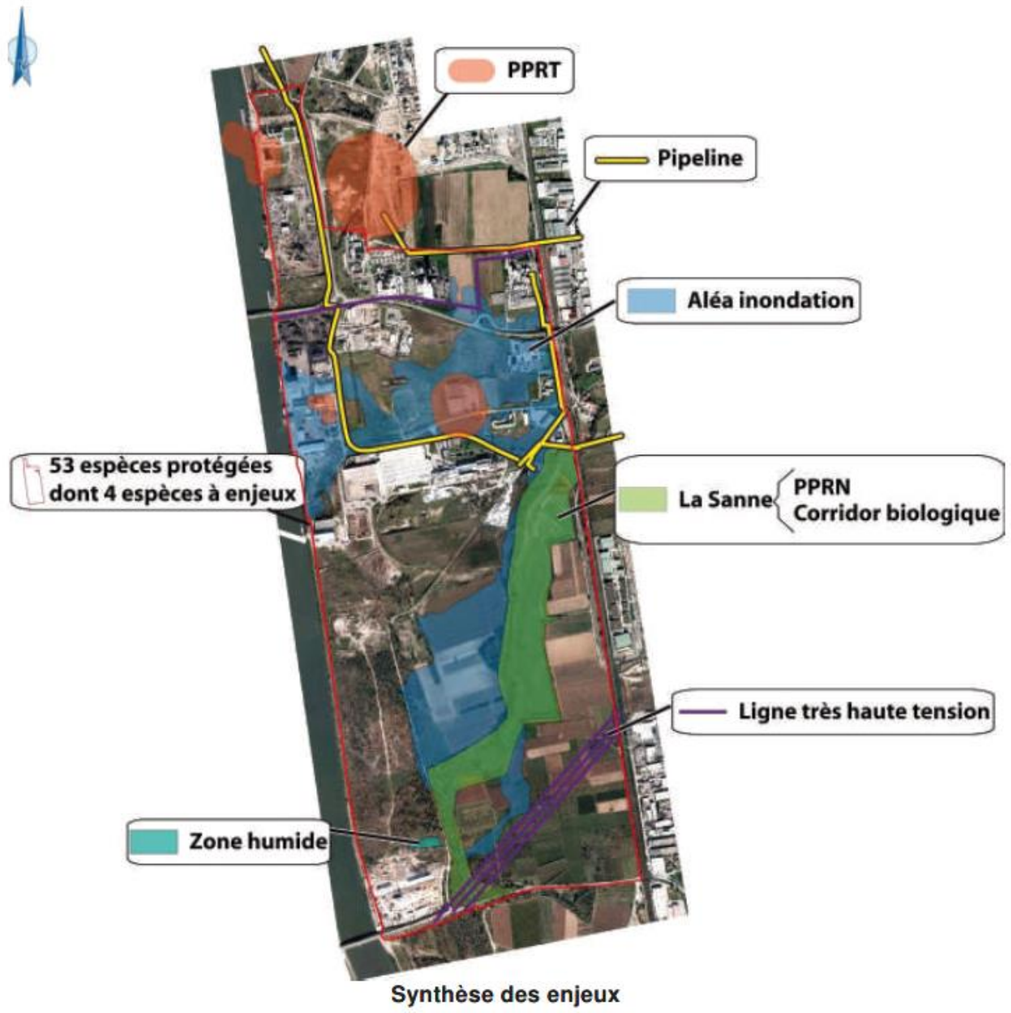


Figure 34 : Synthèse des enjeux

Prise en compte du risque inondation

L'évolution de la règlementation relative à la rupture de digue nécessite d'anticiper la modification de l'aléa inondation qui sera appliquée à l'arrière des digues dans le PPRi révisé. Les secteurs urbanisables soumis à risque inondation représentent 22.3% de la superficie à aménager du projet selon la carte de synthèse de l'aléa inondation réalisée dans le cadre de la modélisation hydraulique du projet et intégrant les hypothèses du porté à connaissance du PPRi. L'aménagement du périmètre INSPIRA nécessite de compenser les volumes soustraits à l'expansion des crues, et de ne pas aggraver la ligne d'eau au droit du projet et en aval, afin de se conformer aux règles du PPRI en vigueur et aux prescriptions du SDAGE et du PGRI.

L'aménagement devra par ailleurs respecter les conditions particulières liées à la garantie de pérennité des aménagements hydrauliques proposés et aux modalités d'adaptation de l'urbanisation au risque.

Afin de sécuriser le fonctionnement du bassin de la Fontanaise pour les crues exceptionnelles le projet prévoit également l'aménagement d'un évacuateur de crues en partie aval de ce bassin. Le déversement via ce déversoir interviendrait à partir de la crue millénale uniquement. La réalisation de ce déversoir de sécurité est à corréler de manière étroite avec le projet de renaturation de la Sanne.

La prise en compte du risque inondation et le traitement du ruissellement résultant de l'augmentation des surfaces imperméabilisées, font l'objet d'une gestion à travers des ouvrages et aménagements distincts (voir chapitre 0).

Dans le cadre de la démarche Éviter Réduire Compenser (ERC), Le Syndicat Mixte et le SIRRA (Syndicat Isérois des Rivières Rhône Aval) par sa compétence de GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations) ont décidé d'anticiper la renaturation de la Sanne dès la phase 1 de la ZAC INSPIRA et de ne pas réaliser de chenaux tel qu'il était prévu initialement. Des études (Schéma d'aménagement pour la prévention des inondations et la restauration des milieux naturels du bassin versant Dolon-Sanne, PAPI d'intention Dolon-Sanne et diagnostic plan de gestion sédimentaire, PAPI complet, étude de renaturation de la Sanne) sont en cours et permettront d'apporter des éléments techniques sur le projet de renaturation de la Sanne. L'étude d'impact sera actualisée au fil de l'eau sur ce sujet (corridor écologique de la Sanne et biodiversité).

Ainsi, la gestion des risques inondations sera gérée dès la phase 1 de la ZAC par la suppression des digues et la renaturation de la Sanne.

La Sanne et ses milieux associés sont identifiés par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) comme corridor d'intérêt régional à remettre en bon état.

Ce corridor, ainsi que les habitats voisins de l'île de la Platière sont sensibles au dérangement ainsi qu'à la pollution lumineuse que pourraient induire l'artificialisation résultante de l'aménagement de la zone industrialo portuaire.

La mosaïque d'habitats présents sur le périmètre contribue également à l'observation d'un grand nombre d'espèces animales, dont certaines, telles que l'alouette lulu, le bruant proyer, le hibou petit duc et le crapaud calamite sont en reproduction dans certains habitats et ont une sensibilité plus affirmée.

La conservation du corridor doit constituer un des principes du projet d'aménagement afin de maintenir sa fonctionnalité. L'aménagement devra par ailleurs limiter ses incidences indirectes afin d'éviter les

perturbations fonctionnelles des espaces naturels préservés sur le site ou présents en périphérie du périmètre.

La préservation d'un corridor noir et le confortement de corridors annexes via des plantations est un enjeu au sein du site pour préserver la biodiversité.

Risques technologiques

La présence de trois lignes Très Haute Tension dans la partie Sud ainsi que la présence de risques technologiques signalés par le PPRT dans la partie Nord doivent être considérés à travers l'organisation urbaine retenue, afin de considérer les risques sanitaires et technologiques qui leur sont liés.

D'autre part, des sites SEVESO existants ont fait l'objet d'étude de dangers qui ont abouti à des cartes d'aléas qui seront intégrées dans la révision du PPRT. C'est le cas notamment de :

- HLOG et ESV qui ont l'objet d'une prescription modification simplifiée du PPRT en 2017,
- TREDI : Dans l'attente de la révision du PPRT pour notamment prendre en compte l'établissement TREDI, la DREAL précise qu'il conviendra de faire preuve de prudence dans les décisions relatives à l'urbanisme et notamment de considérer les préconisations proposées par la DREAL.
- THOR qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral n°DDPP-IC-2018-07-28 en date du 17 août 2018 fixant le périmètre et les servitudes d'utilité publique à mettre en œuvre autour du site industriel THOR.
- ADIPEX qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral n°DDPP-DREAL-2019-12-01 en date du 3 décembre 2019 fixant le périmètre et les servitudes d'utilité publique à mettre en œuvre autour du site industriel ADIPEX sur la commune de Salaise-sur-Sanne.

L'aménagement d'INSPIRA a pris en compte ces risques technologiques

Risques sanitaires

Le périmètre INSPIRA est jouxté par plusieurs grands axes de transport terrestre et par une importante activité industrielle au Nord qui influencent fortement l'ambiance sonore et la qualité de l'air de ce territoire. La zone industrialo-portuaire s'engage à limiter l'impact des futures activités industrielles sur les milieux et à prévenir toute pollution en créant un paysage sonore agréable et en travaillant sur les aspects qualité de l'air, acoustique et odeurs.

Risques sur la ressource en eau

La nappe alluviale du Rhône, dont dépend l'alimentation des milieux alluviaux de la réserve naturelle nationale de l'île de la Platière située à proximité du site, est fortement exploitée et présente un déficit quantitatif important. Les volumes totaux de prélèvement déjà autorisés sur cette nappe dépassent l'enveloppe des volumes prélevables pour les secteurs « Terrasse Nord » et « Terrasse Sud », comprenant le site INSPIRA.

Les entreprises existantes sur la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons et les futures entreprises qui souhaiteront s'installer sur le site INSPIRA auront nécessairement des besoins en eau potable pour le fonctionnement de leurs process, l'enjeu étant de trouver des solutions pour réduire ces consommations.

Plusieurs actions sont menées dont la principale est l'élaboration d'un Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE). Tout prélèvement brut directement dans la nappe en l'absence de PGRE est interdit.

Prise en compte des GES et optimisation de l'énergie

Le projet d'INSPIRA s'engage à valoriser la multimodalité fleuve-fer-route comme solution logistique.

La ZIP adapte ses infrastructures (présence d'un port public) et les services proposés dans son périmètre (chargement/déchargement des bateaux par la CCI Nord Isère, embranchement de parcelles au fer...) afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs et réduire en conséquence les émissions de gaz à effet de serre.

L'enjeu principal du projet est de développer des solutions alternatives au transport routier de marchandises et d'optimiser le report modal par des aménagements fluviaux et ferroviaires, afin de réduire les nuisances associées et également de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Le développement des modes actifs et doux permet de réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Il engendre également une amélioration du cadre de vie via un apaisement des zones urbanisées (diminution du trafic routier, de la congestion et du bruit), répond à des besoins de santé publique (confort, activité physique et réduction des polluants locaux) et de sécurité routière.

Dans le cadre du projet, la promotion d'une approche alternative de la mobilité individuelle est un enjeu important, au regard de la création d'emplois directs générés sur le site.

Concernant l'optimisation énergétique, l'enjeu est de chercher à optimiser au mieux les besoins énergétiques des industries, voire à mettre en synergie les industriels et mettre en place un système de gestion d'énergie à l'échelle du périmètre du projet.

Plusieurs actions peuvent être menées (sobriété énergétique et une conception bioclimatique du bâti, rechercher des process industriels optimisés, mettre en synergie les industriels, …)

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.

4.2.2. DÉMARCHE DE CONCERTATION PARTENARIALE

Élaboration historique (1977-2010)

Les habitants, les entreprises, les associations et de manière générale la société civile n'ont pas été associés en 1977 à l'inscription de la Zone Industrialo-Portuaire.

Un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple a pris en charge ce projet au cours des années 80 puis la Communauté de Communes.

Lors de la création du Syndicat Mixte, les collectivités et l'Etat souhaitent créer un cadre d'élaboration du projet plus élargi.

En 2009, les statuts initiaux du Syndicat Mixte prévoient un comité d'orientations stratégiques. Ce comité vise à associer l'ensemble des acteurs du site. Il est ainsi composé des collectivités territoriales concernées, l'Etat, la CNR, les gestionnaires des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières, l'agence de développement économique de l'Isère, des acteurs économiques.

Deux dispositifs cohabitent :

- Un Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire doté d'un comité d'Orientations Stratégiques : élabore un projet d'aménagement et de développement économique
- Un Grand Projet Rhône Alpes aux visions transverses et doté d'un comité scientifique, éthique, environnemental et social : vise à définir les actions à soutenir pour le rayonnement du territoire élargi.

Concertation obligatoire (2011-2013)

Cette démarche s'articule autour de la concertation obligatoire liée à la procédure de ZAC, et d'un processus d'échange conduit avec l'ensemble des acteurs du territoire.

La création de la ZAC Zone Industrialo-Portuaire de Salaise Sablons, a donné lieu à une première phase de concertation obligatoire de 2 ans. Cete dernière a été clôturée par le bilan de la concertation approuvé le 20 décembre 2013 à l'issue de l'ensemble des échanges suivants :

- La tenue de 4 réunions publiques : le 14 juin 2011 à Sablons et le 29 juin 2011 à Salaise-sur-Sanne puis le 13 mai 2013 à Salaise-sur-Sanne et le 4 juin 2013 à Sablons,
- Trois commissions de travail dans le cadre du GPRA qui se sont tenues en 2011-2012 sur les thèmes de l'innovation et la recherche, l'économie, l'emploi et la formation, l'aménagement et le développement du territoire,
- Des expositions dans les deux communes et à la Communauté de communes du Pays Roussillonnais et des registres à disposition des habitants,
- Un site internet,
- Une réunion avec les salariés des entreprises de la ZIP, le 21 mai 2013,
- Une réunion avec les acteurs du territoire régional dans le cadre du GPRA, le 21 mai 2013.

Lancement d'INSPIRA (2013-2015)

Une grande phase de consultation et de réunions publiques ancre les éléments clé du projet INSPIRA. Le Comité d'Orientations Stratégiques valide une Charte pour un espace industriel responsable et multimodal prenant en compte les vœux de la société civile.

Le Syndicat Mixte s'engage auprès des habitants et de la société civile au travers de documents-cadres pour un espace industriel responsable et multimodal (fin 2013), jointe à tout contrat passé avec le Syndicat Mixte :

- Traité de concession, Convention avec la CNR, mise à disposition de terrain… ;
- La création d'un comité d'agrément défini dans la charte ;
- Le recours à une Société Publique Locale ;
- La tenue de 2 réunions publiques le 10 novembre 2015 et le 15 décembre 2015 ;
- Des réunions semestrielles avec les associations de citoyens, environnementales, des organisations syndicales de salariés et INSPIRA Entreprises ;

- Une réunion annuelle d'information ainsi que la mise en place d'une communication digitale ;

- La mise en place d'un Système de Management Environnemental certifié ISO 14001 et dont la politique environnementale est en correspondance avec la Charte et les vœux des acteurs socio-économiques et associatifs.

En parallèle, le Syndicat Mixte et la CNR ont conduit l'ensemble des procédures réglementaires en matière de concertation préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté.

En complément, le Syndicat Mixte a sollicité l'État pour participer aux Commissions Locales d'Information, au Commissions de Suivi de Site, au CODERST lorsqu'un projet sur INSPIRA est concerné et au Suivi Environnemental Global.

Pendant ces 3 années, il n'y a pas eu d'implantations sur INSPIRA mais un travail de montée en qualité du projet avec notamment la désignation d'un architecte-urbanisme offrant une vision du futur.

Le comité d'Orientations Stratégique devient un comité de pilotage stratégique puis de manière plus opérationnelle, la CNR, l'Etat et la CCI Nord Isère sont directement conviés aux séances du comité syndical.

Consolidation d'INSPIRA par un processus d'échanges interactifs (2016-2018)

Ce processus d'échange a permis de partager et d'approfondir les orientations et les solutions d'aménagement envisagées sur des thématiques à enjeux spécifiques tout au long des études d'approfondissement du projet.

- Les associations de protections de la nature ainsi que les personnes référentes de la réserve Naturelle de la Platière et du Parc Naturel Régional du Pilat, ont été associées au cours de 3 rencontres, afin de cibler des sites de nature à présenter une réelle plus-value écologique pour les espèces impactées par le projet Inspira, puis de valider les solutions compensatoires proposées.

- Des ateliers ont été organisés avec les acteurs économiques du territoire, ainsi que les collectivités locales, pour concerter sur les intentions d'aménagement et leur déclinaison opérationnelle telle que les services aux entreprises et clustering, les principes de mutualisation et de densité, d'identité ou d'éclairage, les objectifs de modalité,

- Un accompagnement a par ailleurs été assuré par les Services de l'État tout au long de la définition du projet. Cet accompagnement se traduit tout à la fois par :
  - la confirmation des grands enjeux de cette zone d'activités par un Comité d'Orientation Stratégique co-présidé par le Sous-Préfet de Vienne et le Président du Syndicat Mixte, qui associe également le Secrétaire Général aux affaires Régional, le député de la 7ème et de la 8ème circonscription de l'Isère, le Président du Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes, le président du Département de l'Isère, le Président de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, le bureau du Syndicat Mixte, la Présidente de la CNR ainsi que la Directrice générale de Voie Navigable de France,
  - La vérification de la faisabilité environnementale et règlementaire de l'aménagement par l'ensemble des Services de l'État, DREAL et DDT, notamment vis-à-vis des enjeux relatifs aux risques inondation et technologique.

La qualification du risque inondation ainsi que son intégration à travers le projet INSPIRA a plus particulièrement fait l'objet d'échanges réguliers et documentés avec les services Sécurité et Risques de la DDT, et Prévention des risques naturels et hydraulique de la DREAL. Les hypothèses hydrauliques nécessaires à la conduite des réflexions, puis ensuite les résultats des différents scénarii d'aménagement ont ainsi été concertés préalablement au choix du scénario retenu pour le projet INSPIRA.

Les évolutions règlementaires ont conduit à approfondir de nouvelles études suspendant le travail d'échanges, de productions avec les partenaires et la mise à jour du Système de Management.

Les besoins techniques dans le cadre des dossiers règlementaires prennent le dessus sur les échanges globaux sur la gouvernance du projet et la réponse aux préoccupations des associations ou des industriels.

Les premiers projets font l'objet d'une présentation en comité de sélection de façon anonyme, des porteurs de projet présentent aussi spontanément leurs projets aux habitants ou en conseils municipaux.

Le SCOT est associé pour élargir les sujets traités dans le cadre du groupe de travail sur la biodiversité aux sujets de l'air et de la santé avec les acteurs associatifs.

Enquête publique de 2018

Une enquête publique unique a été ouverte du 30 avril au 13 juin 2018 dans le cadre des procédures suivantes :

- Procédure DUP avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

- Autorisation dite unique, au titre du code de l'environnement valant autorisation au titre de la loi sur l'eau, dérogation à la destruction d'espèces protégées et autorisation de défrichement,

- Autorisation au titre du code de l'énergie sollicitée par la CNR (travaux d'exécution des ouvrages de voirie et des réseaux de desserte sur le domaine concédé).

Une étude d'impact globale a été réalisée sur l'intégralité du périmètre du projet d'aménagement.

À la demande de la commission d'enquête, une réunion publique a été organisée le 16 mai 2018. Au total, en sus des 12 interventions lors de cette réunion, la commission a recueilli 64 observations du public, dont 15 observations orales.

Concertation et échanges

L'évolution du champ de compétences des collectivités territoriales et l'avancée du projet INSPIRA conduit à adapter la gouvernance du projet et à développer plus finement les interfaces entre les différentes instances mises en place sur le territoire tant par les collectivités, les services de l'Etat, les acteurs socio-économiques ou les entreprises.

Les porteurs du projet INSPIRA constatent que plusieurs instances ne sont pas encore opérationnelles dans l'appropriation de thématiques clé, c'est pourquoi ils s'engagent à :

- Maintenir les réunions semestrielles avec les associations environnementales,
- Maintenir les réunions semestrielles avec les syndicats de salariés et les organisations patronales,
- Organiser une journée annuelle de présentation des indicateurs de suivi du projet à destination de l'ensemble des partenaires et des habitants,
- Communiquer l'ensemble des indicateurs de suivi du projet sur le site Internet, sur des publications thématiques et via des évènements spécifiques,
- Organiser en mairie des expositions itinérantes sur le projet d'aménagement ou les appels à projet ou manifestation d'intérêt,
- Organiser en mairie la présentation des projets en amont des permis de construire et sous réserve de confidentialité aux acteurs socio-économiques,
- Participer, sous réserve d'accord des services de l'Etat, aux comités de suivi de site, du suivi environnemental global, comité local d'information, CODERST lorsque les projets concernés ont un impact sur INSPIRA,
- Organiser une rencontre technique annuelle dans le cadre du SME,
- Co-construire avec les associations environnementales et un écologue la conception et le plan de suivi des mesures de compensations biodiversité,
- Concerter avec les associations environnementales, la finalisation des cahiers de prescriptions et recommandations environnementales, la charte chantier vert, la charte de bonne pratique pour l'éclairage des espaces privatifs, la charte de bonne conduite écologique en vue de favoriser l'intégration de la biodiversité dans les espaces privatifs.

En complément, la CCEBER dans le cadre de la fusion dispose d'un Comité Local de Développement qui pourra être saisi sur l'évaluation d'INSPIRA.

De même, dans le cadre du PCAET, le Syndicat Mixte a indiqué son souhait que le partage du diagnostic avec la société civile fasse l'objet d'une continuité lors de la préparation des actions puis leur suivi grâce à une instance spécifique regroupant : institutions, entreprises, associations.

La mise à jour de la charte INSPIRA a fait l'objets d'ateliers avec les acteurs socio-économiques en juin 2019. Elle a été approuvée en octobre 2019.

4.2.3. DÉFINITION ET ÉVOLUTION DU PROJET

Scénario Eco+

Une première étude stratégique de développement de la ZIP de Salaise/Sablons (2011 – CATRAM INDDIGO) a précisé le positionnement économique de la Zone Industrialo-Portuaire à travers la définition de 5 trajectoires d'activités d'avenir à privilégier :

- Techniques et énergie durable,
- Matériaux renouvelables,
- Distribution intelligente,
- PME international,
- Nouveaux Métiers et Services.

La configuration du site ainsi que les possibilités de valorisation de sa desserte multimodale ont par ailleurs orienté la répartition des vocations envisagées à l'intérieur du périmètre de la zone industrialo-portuaire :

- Grands projets structurants,
- Entreprises de transformation,
- Logistique,
- Tertiaire/Ingénierie,
- PME / PME zones vertes/paysagère,
- Réserve foncière/futur terminal conteneurs,
- Confortement du Port,
- Zones de service.

Afin qu'elles puissent bénéficier de la multimodalité fleuve, rail, route, ces grands types d'activité ont ensuite été positionnés sur le périmètre en fonction de leur spécificité.

Un 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.

Figure 35 : Plan masse du scénario Eco+

À travers ce scénario, une première structuration des équipements de desserte routière et ferroviaire a ainsi été proposée.

Ces principes d'aménagement du scénario Eco+ ont été retenus à l'issue du comité stratégique du Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons du 7 décembre 2010.

Les grands principes du plan masse sont donc les suivants :

- **Corridor de la Sanne et bassin de pluie de la Fontanaise préservé ;**
- **Équipement intermodal à l'Ouest d'Eurofloat en lien avec le Rhône et la voie ferrée ;**
- **Entreprises de transformation et grands projets structurants principalement au bord du Rhône ;**
- **Enterprise de logistique au centre du site au Sud d'Eurofloat ;**
- **PME, entreprises tertiaires ou d'ingénierie et services communs majoritairement au Sud de la Sanne**

Projet d'aménagement au stade du dossier de création de la 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 (groupement Territoires 38, Indiggo, Ingerop, Setis) a été adapté pour intégrer les différents enjeux environnementaux qui s'appliquent au périmètre et garantir ainsi sa faisabilité environnementale et règlementaire.

Les orientations du plan masse sont sensiblement identiques à celui d'ECO+ à l'exception :

- **De la mise en place d'une réserve foncière (2 ha) pour un futur terminal à conteneur dans le prolongement du port public et pour développer ainsi une escale fluviale locale conteneurisée sur le site,**
- **Du développement des infrastructures ferroviaires pour permettre d'une part le chargement ou le déchargement de conteneurs via un chantier de transport combiné et d'autre part la desserte des nouvelles implantations industrielles et logistiques.**

Les équipements intermodaux sont désormais localisés plus au Sud en lien avec le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Les activités sont ainsi sectorisées avec la définition d'un schéma multimodal qui permet de garantir l'efficience nécessaire à la vocation multimodale de la zone.

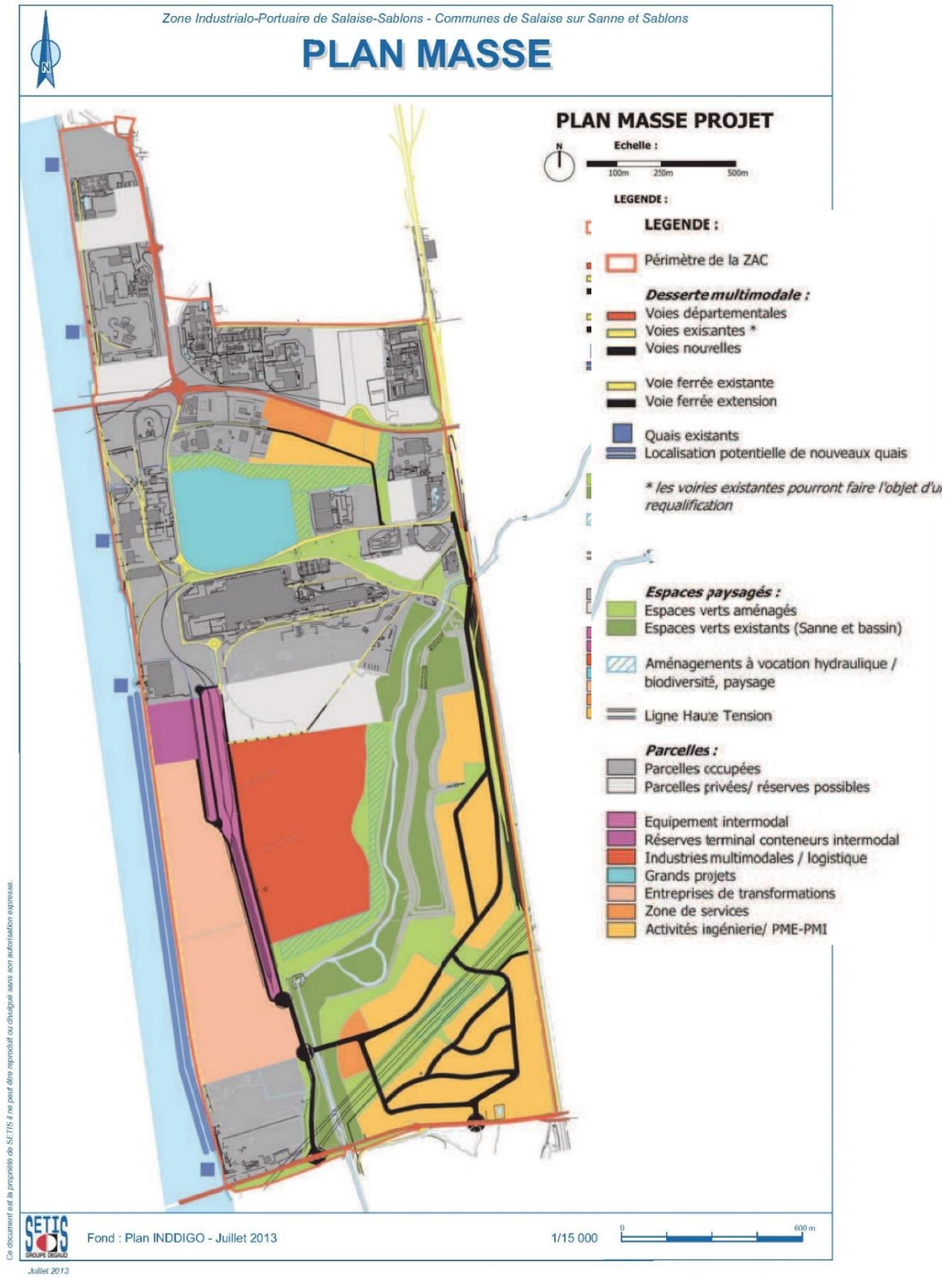


Figure 36 : Plan masse du dossier de création de ZAC

Projet au stade de l'autorisation environnementale et du dossier de réalisation de la ZAC en 2018

Le plan guide a pour objectif d'inscrire le développement de la zone industrialo-portuaire dans le territoire roussillonnais sur le très long terme, il intègre à ce titre les évolutions urbaines en périphérie. Le projet INSPIRA, s'inscrit dans cette stratégie, et constitue la vision à moyen terme du plan guide d'aménagement.

Une équipe de maitrise 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 maitrise 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.

	Groupement n°1	**Groupement n°2**	**Groupement n°3 retenu** **Equipe BAU**
Biodiversité et corridor de la Sanne	Constitution d'un vaste corridor autour de la Sanne en accompagnement des zones d'inondation du PPRI. Prolongation de cette trame verte par des bandes boisées brise vent perpendiculaires au Rhône. Positionnement d'une des voiries structurantes en rive droite de la Sanne.	Conservation très localisée d'habitats d'espèces au droit des espaces verts créés perpendiculairement au Rhône. Considération du corridor de la Sanne plutôt comme un espace paysager. Disposition des deux voiries structurantes de part et d'autre du corridor.	Valorisation du corridor de la Sanne et connexion avec des trames vertes transversales de 13 m de large. Disposition des voiries structurantes le long des voies ferrées.
Optimisation du foncier	Découpage foncier défini lors de chaque implantation pour éviter les délaissés inutiles	Densification au sol de l'existant et optimisation foncière par mutualisation d'espaces entre les nouvelles entreprises (espaces verts, stationnement, énergie solaire en toiture). Partage des services et des fonctions	Disposition du maillage viaire qui garantit une flexibilité et une réversibilité du découpage des lots
Les +	Intégration de l'aléa inondation au sein d'un projet hydraulique et biodiversité ambitieux	Intégration de l'ensemble des enjeux de développement durable et non pas seulement des enjeux inondation / biodiversité	Prise en compte des risques technologiques à travers la répartition des espaces

Tableau 3 : Comparaison de la conception du plan guide au stade de l'autorisation environnemental

Le plan guide proposé par l'équipe urbaine BAU retenue, intègre le corridor de la Sanne en tant qu'espace naturel. L'aménagement permet ainsi la conservation d'un espace de tranquillité autour du corridor de la Sanne en le préservant des perturbations que pourraient occasionner la proximité d'axes routiers structurants.

Au-delà de la valorisation du corridor de la Sanne, l'organisation des espaces publics garantit également :

- Une modularité du foncier en fonction des demandes des entreprises, évitant une prédestination des lots et des aménagements. Cette optimisation du foncier est également de nature à faciliter la reconversion des lots après le départ d'entreprises.
- Une optimisation des possibilités de mise en réseau entre les entreprises, conformément au principe d'écologie industrielle.

Le projet structure également le schéma déplacement viaire autour de deux accès qui permettent la maitrise des entrées / sorties de la zone industrialo-portuaire, et intègre une plateforme de transport combiné de 20 ha, conforme aux objectifs d'optimisation de la tri modalité.

Le plan du projet présenté par BAU est visible page suivante.

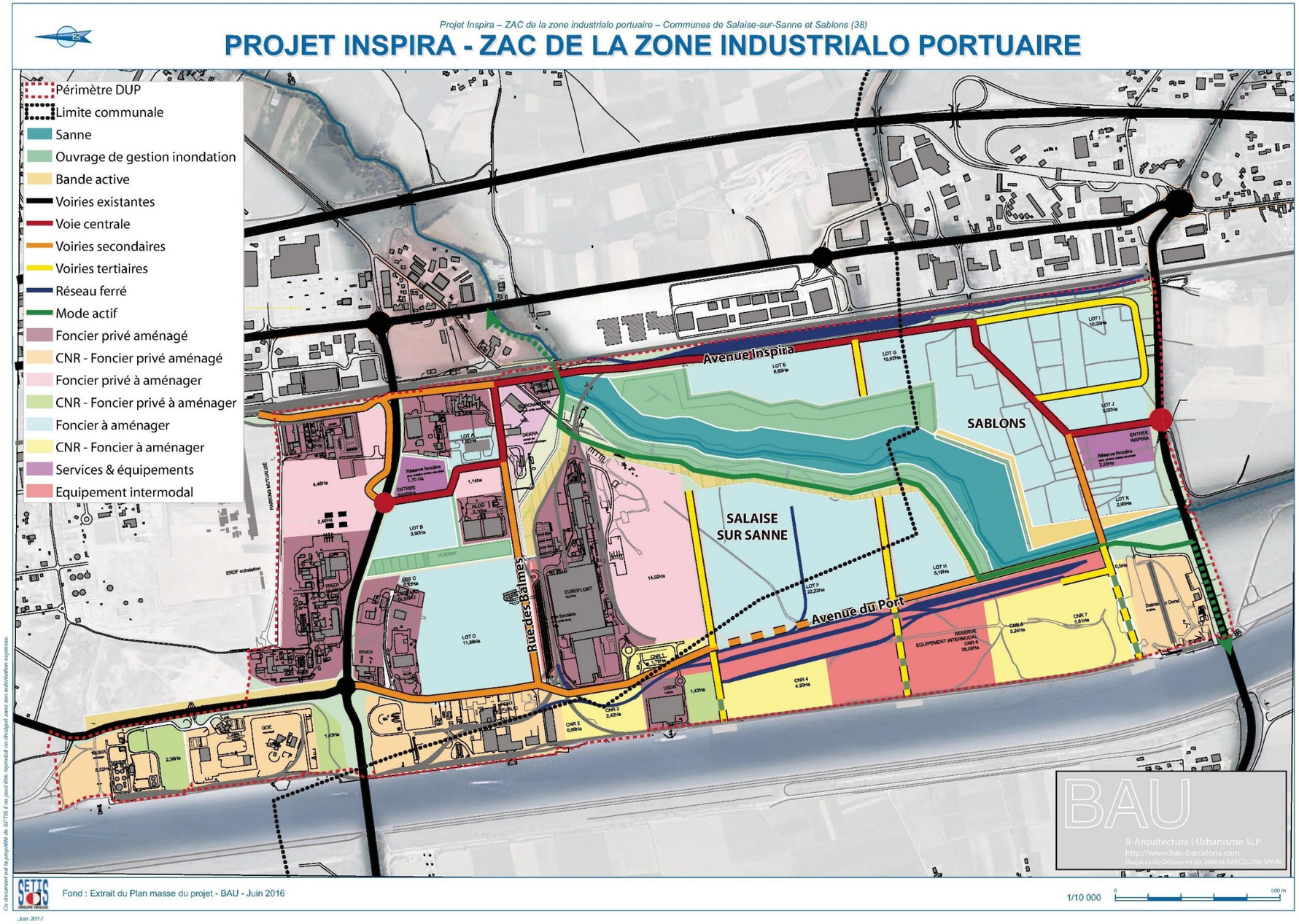


Figure 37 : Plan masse du dossier d'autorisation environnementale présenté par BAU en 2018

Arrêté de DUP et arrêté d'autorisation unique en 2018

L'arrêté de DUP et l'arrêté d'autorisation environnementale unique de l'aménagement de la ZAC Inspira ont été obtenus en décembre 2018.

Dossier de réalisation et compléments à l'étude d'impact en 2021 (complément d'information et intégration des réponses à l'autorité environnementale à la suite du premier avis) :

L'article R. 311-7 du Code de l'urbanisme prévoit que « le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création ».

Les précisions et compléments ont essentiellement porté sur les thèmes suivants :

- Les adaptations du phasage lié au projet de plateforme logistique le long du Rhône porté par la CNR et GCA.
- Le renforcement de certaines mesures environnementales faisant suite au rapport et conclusions de la Commission d'enquête publique.
- De nouvelles expertises qui prennent en compte la mise à jour de l'état initial prescrit par les arrêtés : Acoustique ; Multimodalité ; Trafic et déplacements ; Air et santé ; Inventaires orthoptères et mollusques ; Démarrage des mesures de compensation liées à la biodiversité.

Des compléments sur les données d'entrée : rapports archéologiques, mise à jour des données INSEE, du SCOT, des documents d'urbanisme, du foncier.

Le dossier de réalisation comprenant l'étude d'impact actualisée a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, rendu le 5 mai 2021. Une réponse aux différentes remarques a été apportée par un mémoire en avril 2022. Le dossier de réalisation comprenant l'étude d'impact actualisée, l'avis de l'Autorité Environnementale, l'avis des collectivités intéressées, le mémoire en réponse ont fait l'objet d'une mise à disposition du public par l'intermédiaire de la procédure de participation du public par voie électronique du 20 mai 2022 au 20 juin 2022.

Au cours de cette procédure, des observations et suggestions ont été formulées. Une synthèse de ces observations a été établie et figure en annexe au présent rapport.

En résumé, 16 contributions ont été transmises par voie dématérialisée, qui montrent de fortes craintes des inquiétudes ou des oppositions au projet, relatives à son utilité l'utilité du projet, aux conditions de circulation, au recours effectif à la multimodalité, à la consommation foncière, aux impacts environnementaux (biodiversité, ressource en eau, qualité de l'air…), à la bonne prise en compte de l'inondabilité des terrains et des risques technologiques…La synthèse jointe apporte des réponses sur l'ensemble des thématiques. La prise en compte des observations se caractérise par 3 engagements complémentaires :

1. Le Syndicat mixte rappelle que le projet INSPIRA, comme tout projet de long terme, sera mis en œuvre de façon séquencée et progressive. Des évolutions de celui-ci seront possibles en fonction du résultat de certaines réflexions en cours. A ce titre, répondant à ces observations, le Syndicat Mixte projette dans un premier temps :
    a. De restreindre l'aménagement sur les deux secteurs suivants :
        i. L'achèvement du secteur Nord situé au droit du Port Public et du tissu industriel existant.
        ii. Les terrains bord à voie d'eau du Domaine Public Fluvial gérés par la Compagnie Nationale du Rhône.
    b. De renforcer le faisceau d'accueil ferroviaire et créer la liaison routière Nord Sud.

L'aménagement des secteurs Central et Sud ne sera réalisé que dans un second temps.

2. Le Syndicat mixte s'engage à poursuivre la réflexion sur la vocation et les principes d'aménagement de ces secteurs.
3. Le Syndicat mixte s'engage à renforcer le suivi des consommations en eau par la mise en place d'un indicateur mensuel analysé à partir du recueil des consommations journalières aux entreprises.

III) Le Syndicat mixte s'engage à promouvoir la mise en œuvre de constructions bas carbone par l'étude, l'assistance à la mise en place et la promotion de filières d'approvisionnement locales de matériaux bas carbone ».

Le dossier de réalisation de ZAC a été approuvé en juillet 2022.

Annulation des arrêtés

L'arrêté de DUP et l'arrêté d'autorisation environnementale unique, cités ci-dessus, 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 31 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.

Évolution du phasage et nouvelle demande d'autorisation environnementale sur la partie Nord de la ZAC INSPIRA

En raison de l'annulation de l'autorisation environnementale unique de la ZAC INSPIRA et des contraintes opérationnelles évoquées ci-dessus, le maître d'ouvrage dépose une nouvelle demande d'autorisation environnementale sur la partie Nord de la ZAC et de faire évoluer le phasage général de la ZAC : la zone Nord puis le solde de la ZAC, dont les phases seront déterminées progressivement lors de prochaines demandes d'autorisation environnementales. À l'échelle du projet, les impacts sont conservés avec des points d'étapes entre chaque phase pour permettre une évaluation intermédiaire des impacts.

Pour mémoire, le phasage initial était le suivant avec les conditions et une évaluation des impacts entre chaque phase :

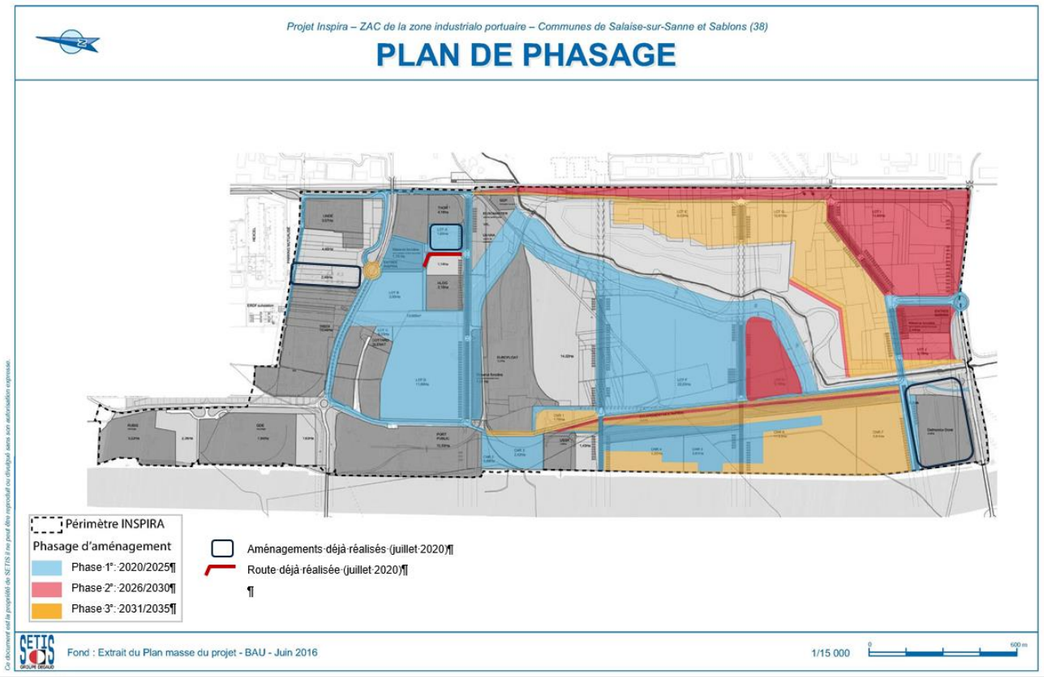
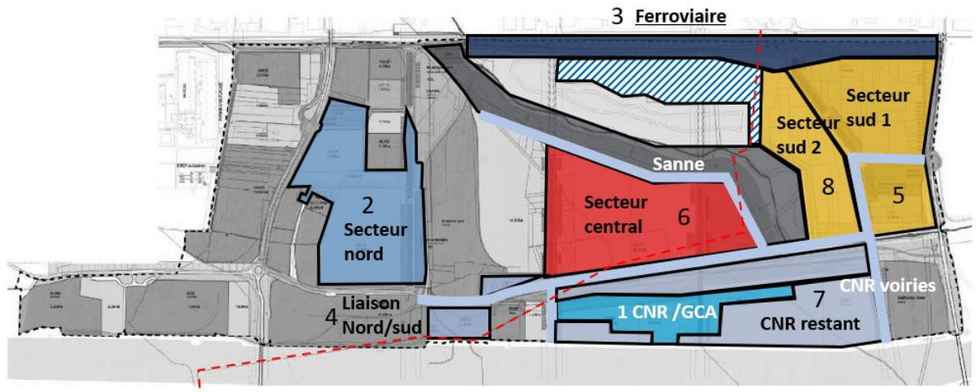


Figure 38 : Plan de phasage initial

Les réflexions actuelles se portent sur une évolution du phasage suivant :



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	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

Figure 39 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC

D'autre part, des mesures de compensation 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.

Le présent document s'efforce de développer la description du secteur Nord et du solde de la ZAC, mais l'ancien phasage a été maintenu pour permettre d'expliquer les calculs intermédiaires et sera repris dans les prochaines actualisations avec une modification progressive du phasage.

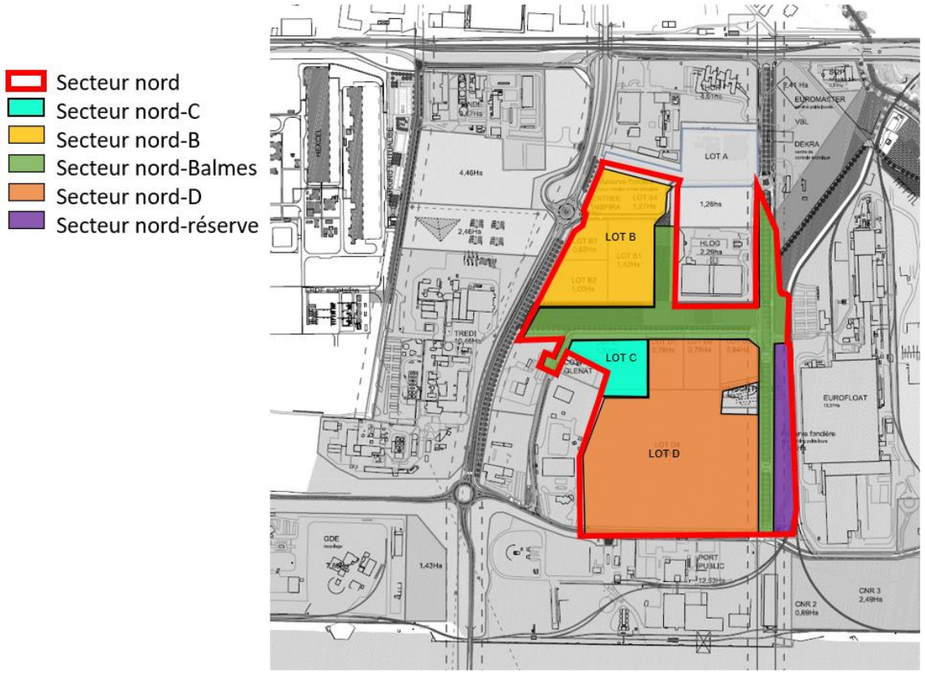


Figure 40 : Aménagement du secteur Nord, objet de la présente demande d'autorisation environnementale

◎ L'intégration des projets lots C et lot B au secteur Nord

L'entreprise Cottard Glénat (le lot C) a besoin que des travaux hydrauliques soient réalisés par l'aménageur, conformément au PC obtenus en septembre 2020. Une partie de la gestion des eaux pluviales des lots est mutualisée sur le domaine public, à l'échelle de périmètre de la ZAC sur le domaine public

L'entreprise Floor to Floor (FTF - projet d'installation de recyclage de matières et déchets plastiques) envisage de s'implanter sur la partie Nord de la ZAC inscrite dans la phase 1 de la ZAC présentée dans l'étude d'impact (sur le lot B). Floor to Floor a déposé un dossier ICPE et un Permis de Construire (PC). Le volet espèces protégées ne peut être traité à l'échelle de son lot. En effet, l'analyse des impacts sur les espèces protégées est abordée à l'échelle du périmètre de la ZAC.

Intégration d'HYMPULSION à la phase 1 de la ZAC INSPIRA

La société Hympulsion soumise à déclaration ICPE souhaite s'implanter au sein du lot CNR 1 de la ZAC INSPIRA. Elle fait partie des terrains du domaine concédés intégrés dans la phase1.

Demande d'autorisation de travaux en domaine concédé pour le projet d'extension ferroviaire CNR

En application de l'article L.521-1 du Code de l'énergie, les travaux dans le périmètre des concessions relatifs à la construction qui sont soumis à évaluation environnementale nécessitent un dossier d'autorisation de travaux en domaine concédé et sont instruits selon les procédures indiquées à l'article R.521-38 du Code de l'énergie.

Le projet d'extension ferroviaire CNR a nécessité la coordination entre CNR, SNCF Réseau et INSPIRA.

4.3. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

4.3.1. SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS DE LA ZAC

4.3.1.1. PRÉSENTATION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS DE SUBSTITUIONS À L'ÉCHELLE DE LA VALLÉE DU RHÔNE

Présentation des solutions de substitutions

À l'échelle de la vallée du Rhône, les seuls sites possédant une superficie importante et susceptible de fournir une offre multimodale (fleuve/fer/route) sont les suivants :

- Port de Lyon et Vallée de la Chimie à la Lyon : site sans espace commercialisable disponible ;
- Zone industrielle de l'Islon à Chasse-sur-Rhône : site de moyenne superficie (50 ha) et sans espace commercialisable ;
- SIP (Site Industrialo Portuaire) de Loire sur Rhône : site de 115 ha à caractère trimodal (fleuve, fer, route) qui est néanmoins contraint par des raccordements routiers difficiles à l'A47 et à l'A7 (traversée de centre-ville nécessaire).
- Plateforme chimique Saint-Clair Les Roches : site de 150 ha dédié aux activités chimiques avec un terrain foncier privé viabilisé (GIE Osiris). Ce site est à caractère trimodal (fleuve, fer, route) mais l'A7 se révèle assez éloignée avec un raccordement contraint ;
- Zone industrielle de la Motte à Valence et Portes-les-Valence : site possédant une taille à peu près similaire au site INSPIRA/GIE OSIRIS actuel et disposant des mêmes atouts pour la multimodalité (port, voie ferrée et sortie d'autoroute à proximité). Toutefois ce site, coincé entre le Rhône, l'A7 et la RD96 est quasi plein et il ne reste que 6000 m² à commercialiser, La zone restant non urbanisée de ce parc d'activités d'environ 50 000 m², restera vide de toute entreprise pour préserver la zone humide et la biodiversité du site.
- Zone industrielle du Gournier à Montélimar. Ce site de 106 ha dispose d'une voie ferrée à proximité mais sans embranchement.et d'un potentiel de développement sur des zones agricoles à proximité immédiate d'habitations isolées. Il est donc peu propice à une extension.

Comme indiqué au chapitre 4.1.3, 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.

Ce site est en plus présent dans l'ensemble des plans et programmes d'aménagement du territoire (SCOT, schéma portuaire lyonnais, Grand Projet Rhône médian).

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.

Comparaison à l'échelle de la vallée du Rhône

A l'échelle de la Vallée du Rhône, le seul site possédant une superficie et des avantages logistiques similaires à INSPIRA est la ZAC de la Motte au Sud de Valence. Toutefois, ce site ne dispose plus que de 0,6 ha commercialisable et ne peut de ce fait répondre à long terme d'implantations d'entreprises basées sur la trimodalité.

INSPIRA possède également l'avantage d'être adossé à un tissu industriel d'importance (GIE OSIRIS).

4.3.1.2. SOLUTION ALTERNATIVE 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.

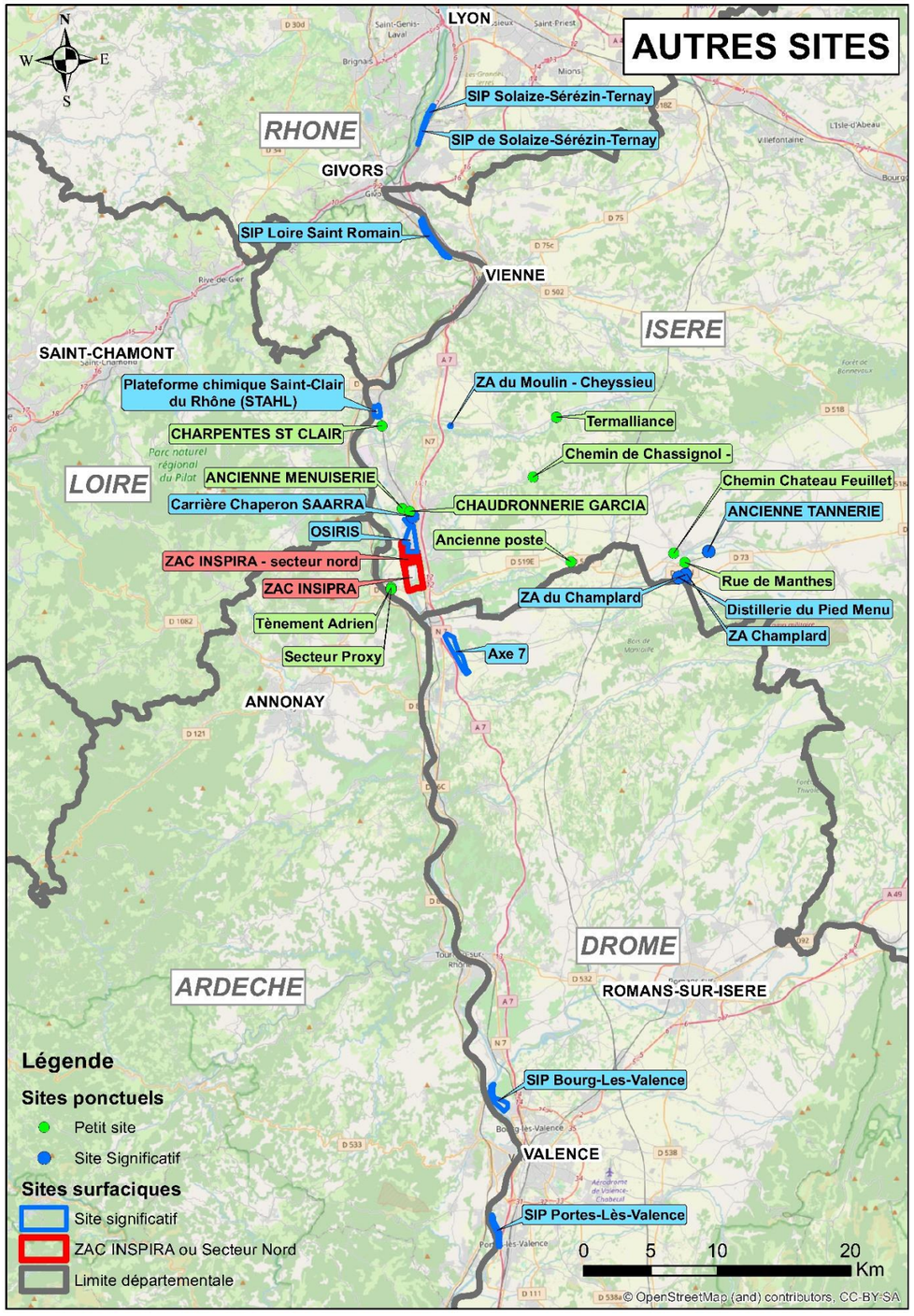
Un travail comparatif a été mené entre ces différents sites sur la base des critères suivants :

- 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).



Sites étudiés	Intérêt écologique stratégique (se référer à l'analyse détaillée dans les tableaux ci-après[1])	Intérêt économique	Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces	Intérêt de multimodalité	Intérêt régional et national
INSPIRA	+ Enjeu écologique global faible à modéré sur la partie nord + à -- Enjeu écologique global faible à fort sur la partie sud (enjeu fort essentiellement lié à la Sanne et sa ripisylve)	++ 2 000 nouveaux emplois directs, qui s'ajouteraient aux 900 emplois existants + emplois indirects attendus	++ ZAC de 340 ha de surface dont 160 ha disponibles aménageables	++ Trimodalité (route-fer-fleuve)	++ En cohérence avec les politiques publiques et les besoins identifiés sur le territoire (demandes de foncier économique et création d'emplois associés).
OSIRIS **Plateforme chimique des Roches – Roussillon**	+ Enjeu écologique global faible à modéré	0 Près de 1450 salariés. Vocation à accueillir uniquement des entreprises qui ont un lien technique direct avec la plateforme et ses usagers, soit des activités qui auront recours aux services : activités à risques nécessitant un environnement Seveso (zonage PPRT). Synergies existantes avec Inspira pour la mutualisation des services	- 150 ha dont 20 ha de surfaces disponibles non attenants	++ Trimodalité (route-fer-fleuve)	+ Un des acteurs clé de la plateforme Industrielle « Vallée de la Chimie de Rhône-Alpes ». Productions de chimie de base alimentant de nombreux sites chimiques Rhônalpins.

[1] Négligeable à faible : ++ / Faible à modéré : + / Modéré uniquement : -/ Modéré à fort : --

Sites étudiés	Intérêt écologique stratégique (se référer à l'analyse détaillée dans les tableaux ci-après[1])	Intérêt économique	Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces	Intérêt de multimodalité	Intérêt régional et national
AXE 7	- Enjeu écologique global modéré	++ Accueillant déjà près de 1 000 emplois au sein d'entreprises à dimension nationale et internationale, le parc d'activités Axe 7 contribue grandement au dynamisme économique du territoire et au rayonnement régional. Projet d'extension permettant à moyen terme la création de près de 2 000 emplois directs supplémentaires + emplois indirects attendus. La vocation de ce parc se centre sur la valorisation des activités et productions agricoles locales.	++ Projet d'extension d'environ 115 hectares aménagés en deux phases.	-- Desserte par l'autoroute A7 - nouvel échangeur autoroutier sur St-Rambert d'Albon, au cœur du parc.	++ Reconnu comme un Parc d'Activités d'Intérêt Régional par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. En cohérence avec le SCOT des Rives du Rhône, le projet d'aménagement du parc Axe 7 s'inscrit dans la perspective de répondre à la forte augmentation des demandes de foncier économique.
Plateforme chimique Saint-Clair du Rhône (STAHL)	-- Enjeu écologique global jugé modéré à fort	- Site dédié aux activités chimiques, en lien avec ADISSEO (PPRT – uniquement les activités liées autorisées).	0 Site de 150 ha (terrain foncier privé viabilisé) Ancien site Stahl (friche), site de 40 ha faisant déjà l'objet d'un projet économique.	+ Trimodalité (route-fer-fleuve) mais raccordement contraint à l'autoroute A7	+ Plateforme Industrielle localisée dans la « Vallée de la Chimie de Rhône-Alpes ».
ZA Champlard - Beaurepaire	-- Zone concernée par une dérogation espèces protégées Busard cendré et œdicnème criard (champs agricoles). Enjeu écologique global jugé modéré à fort	+ Pôle économique mixte avec une économie présentielle importante et une industrie stratégique aujourd'hui déjà localisée dans les ZAE. Le renforcement des zones existantes sur le territoire de Beaurepaire permet de conforter les entreprises existantes et apporte une complémentarité entre l'Est et l'Ouest du territoire d'EBER. Vocation du site : Industriel, activités économiques (hors commerces et grandes surfaces).	+ 23 ha de maîtrise publique non viabilisés Taux de remplissage 0%. Terrain maîtrisé par la collectivité. Projet en cours de construction. Dossier de réalisation pas encore délibéré.	-- Uniquement accessibilité par route	0 Intérêt « territorial » à l'échelle de la plaine de la Bièvre pour éviter la concentration des activités uniquement sur la vallée du Rhône ou sur Grenoble. Il s'agit d'un pôle secondaire nécessaire au territoire.

Sites étudiés		Intérêt écologique stratégique (se référer à l'analyse détaillée dans les tableaux ci-après[1])	Intérêt économique	Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces	Intérêt de multimodalité	Intérêt régional et national
Distillerie – Beaurepaire		- Enjeu écologique global jugé modéré	- Pôle d'activité à vocation d'artisanat, en limite du centre urbain de Beaurepaire, inséré dans le tissu agricole et des espaces naturels. Friche en mauvais état.	- Superficie de 1,8 ha	-- Voie de desserte secondaires	-- Intérêt principalement local à l'échelle communale
ZA du Moulin – Cheyssieu		-- Enjeu écologique global jugé modéré à fort	- Zone d'activités proche de la centralité à vocation d'artisanat	- 1,1 ha disponibles	-- Voie de desserte secondaires	-- Intérêt principalement local à l'échelle communale
Carrière Chaperon SAARRA – Le Péage-Roussillon		+ Enjeu écologique global jugé faible à modéré	- Zone urbaine - Tissu résidentiel Carrière en activité.	- Superficie de 2,5 ha	-- Voie de desserte secondaires	-- Intérêt principalement local à l'échelle communale
Sites portuaires voisins de la Vallée du Rhône	**Site Industrialo Portuaire de la Loire sur Rhône**	- Enjeu écologique global jugé modéré	Sur près de 1000 hectares le long du Rhône, la CNR a créé et aménagé une trentaine de sites industriels et portuaires favorisant le développement industriel et logistique de la vallée du Rhône.	-- Plus de foncier multimodal disponible.	++ Trimodalité (route-fer-fleuve)	Ces sites, situés en bordure ou à proximité du fleuve et de Lyon à Arles, sont en interconnexion avec le port autonome de Marseille-Fos. Ces 4 sites constituent des ports publics directement connectés au système portuaire lyonnais.
	Site Industrialo Portuaire de Solaize-Sérézin-Ternay	+ Enjeu écologique global jugé faible à modéré		-- Plus de foncier disponible	++ Trimodalité (route-fer-fleuve)	
	Site Industrialo Portuaire de Bourg les Valence	-- Enjeu écologique global jugé modéré à fort		-- Une parcelle de 5.5 ha pour une activité fluviale mais contraintes concernant les typologies d'implantations permises par l'arrêté préfectoral de la station de captage d'eau potable.	+ Site bi-modal (route-fleuve)	
	Site Industrialo Portuaire de Portes-les-Valence	-- Enjeu écologique global jugé modéré à fort		-- Plateforme de 45 ha dont une parcelle de 6 ha ouverte à la commercialisation mais marquée, comme l'ensemble de la zone, par des enjeux de biodiversité forts.	++ Trimodalité (route-fer-fleuve)	

Sites étudiés	Intérêt écologique stratégique (se référer à l'analyse détaillée dans les tableaux ci-après[1])	Intérêt économique	Intérêt foncier par rapport à des besoins de grandes surfaces	Intérêt de multimodalité	Intérêt régional et national
Échelle du Pays Roussillonnais : ○ *Chemin Château Feuillet – Beaurepaire* ○ *Rue Manthes – Beaurepaire* ○ *Chemin Chassignol – La Chapelle de Surieur* ○ *Ancienne Menuiserie* ○ *Chaudronnerie Garcia* ○ *Charpentes St Clair* ○ *Termalliance* ○ *Ancienne poste* ○ *Ténement Adrien* ○ *Secteur Proxy*	Enjeu écologique variable selon le site, se référer au tableau suivant.	- Intérêt économique réduit en raison de la mauvaise desserte de ces sites et du faible foncier disponible. Sites principalement localisés en secteur urbain et résidentiel donc non adapté à l'implantation d'industries.	-- Surfaces disponibles réduites.	-- Voie de desserte secondaires	-- Intérêt principalement local à l'échelle communale

Tableau 4 : Analyse écologique des sites alternatifs / Analyse de l'intérêt écologique stratégique

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
INSPIRA	Le périmètre de la ZAC n'est pas inclus dans un périmètre de protection, ni dans un site Natura 2000. Il 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 de la ZPS de l'Île de la Platière se situe à environ 230 m du périmètre de la ZAC et à 580 m du secteur nord. La pointe nord de la ZAC est incluse dans la ZNIEFF de type II n° 820000351 « Ensemble fonctionnel formé par le moyen-Rhône et ses annexes fluviales ». Le secteur nord n'est pas inclus dans cette ZNIEFF.	Le corridor de la Sanne est signalé dans le SCoT comme étant à préserver. La Sanne et sa ripisylve sont identifiées dans le SRADDET comme corridor de la trame verte et bleue. Le Secteur nord est considéré comme un espace perméable relais. Le reste de la ZAC est identifié comme zone industrielle ou zone agricole.	La ripisylve de la Sanne correspond à une zone humide	La Sanne est un cours d'eau de classe 1	Ail rocambole identifiée en 2012 au centre de la ZAC (hors périmètre du secteur nord). Richesse faunistique importante à l'échelle de la ZAC. Cortège des milieux ouverts / semi-ouverts : Bruants (à noter que le Bruant proyer n'était pas cité dans les données biblio), Fauvettes, Linotte mélodieuse, Hypolaïs polyglotte, Perdrix, etc. Cortège des milieux bocagers ou arborés : Pics, Mésanges, etc. Rapaces, reptiles (6 espèces connues sur la ZAC), bonnes potentialités pour les mammifères et insectes à l'échelle de la ZAC.	Une grande partie de la ZAC (dont le secteur nord) est identifiée comme systèmes culturaux complexes Plus au nord se retrouvent également des zones industrielles et plus au sud une zone de vergers est présente.	L'analyse par orthophotographies aériennes montre que la partie nord du périmètre de la ZAC est industrialisée. Le secteur nord correspond à une friche (cultures abandonnées) qui s'ancre au sein de zones industrielles. La partie sud est concernée par le corridor de la Sanne et de grandes surfaces agricoles. Des zones boisées sont présentes au sud-ouest et ne correspondent pas à des espaces boisés très denses.	Le périmètre de la ZAC fait l'objet d'une OAP : la zone industrialo-portuaire - ZIP
SYNTHÈSE INSPIRA	Les données bibliographiques à l'échelle de la ZAC sont assez riches. Le principal secteur à enjeu correspond au linéaire de la Sanne et de sa ripisylve. Des habitats propices au cortège des milieux semi-ouverts apparaissent au niveau des milieux culturaux / bocagers et zones en friche. Néanmoins, certaines cultures intensives diminuent les potentialités d'accueil sur la partie sud de la ZAC. La partie nord de la ZAC est essentiellement industrielle et ne présente que peu d'enjeu. La partie sud inclue la Sanne et quelques milieux bocagers ce qui lui confère plus d'enjeu. Le niveau d'enjeu global peut être divisé en deux : faible à modéré pour la partie nord et faible à fort sur la partie sud. **L'enjeu fort étant presque essentiellement lié à la Sanne et sa ripisylve et l'enjeu faible est lié aux cultures intensives.**							
Axe 7 St Rambert d'Albon Anneyron	ZNIEFF de type II (à 850m) « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » ZPS et ZNIEFF de type I (à 1,1km) respectivement « Ile de la Platière » et « Ile de la	Le SCoT situe le site sur un secteur à dominante d'espaces agricoles stratégiques et à l'intersection d'une coupure verte du SCoT Selon le SRADDET, le site se trouve dans de grands espaces	« Rhône courcircuité de l'aménagement CNR du Péage de Roussillon » (à 1,5km)	« Le Rhône naturel et ses dérivations » (à 1,3km)	La richesse faunistique est importante avec 105 espèces d'oiseaux : Alouette des champs et lulu, Bergeronnettes, Fauvettes, Bruants, Pouillots, Pipits, Hypolaïs, grives, Pie-	Les sols correspondent essentiellement à des zones agricoles, industrielles et commerciales. Des terres arables hors périmètre d'irrigation	Quelques parcelles avec des haies sont recensées ainsi que des zones de friches de petites superficies. Ces espaces se situent pour certaines en bords de route et	Le site correspond à une zone à urbaniser et une zone urbaine d'activités économiques. Le secteur est dédié aux

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
	Sainte et restitution de Sablons »	agricoles et des zones artificialisées			grièches, Tariers, Combattant varié, Bouscarle de Cetti, Moineau friquet Œdicnème criard, Grand Gravelot Rapaces : Bondrée apivore, Busards, Chevêche d'Athéna, Circaète Jean le Blanc, Faucons, Hibou moyen duc	et des vergers et petits fruits sont également présents.	pour d'autres au milieu des parcelles agricoles Des vergers sont également présents.	activités économiques
SYNTHÈSE Axe 7	Le site est situé dans une plaine agricole recouverte en majorité par des cultures céréalières reliées par des chemins et des routes. Aucun milieu boisé n'est recensé dans le périmètre du site mais des linéaires comme les haies ou des strates arborées se trouvent le long des chemins ou des parcelles. Ils forment des corridors écologiques utilisés par la faune pour se déplacer et sont essentiels à certaines espèces pour se nourrir ou se reproduire (avifaune, Chiroptères, Hérisson d'Europe…). L'enjeu écologique majeur sur le site réside au niveau des haies et dans les petites zones de friches clairsemées qui offrent des milieux semi-ouverts favorables pour une faune spécifique de ces habitats : cortège avifaunistique des milieux ouverts, mammifères terrestres, entomofaune, etc. Ces milieux sont croisés avec les milieux agricoles qui présentent des opportunités d'habitats pour une faune inféodée à ces milieux : passereaux (Alouettes, Bruants, etc.), rapaces en alimentation, circulation des mammifères terrestres, etc. En parallèle, le site est localisé à proximité d'un site Natura 2000 classé selon la Directive Oiseaux. Des liens écologiques fonctionnels sont possibles notamment pour les oiseaux qui peuvent s'alimenter sur le site concerné. L'enjeu écologique global est jugé modéré.							
OSIRIS Salaise sur Sanne Roussillon Le Péage de Roussillon	ZNIEFF de type II (à 50m) « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » ZPS, ZNIEFF de type I, RNN et ZICO (500m à 1km) « Ile de la Platière »	Le site est placé dans une zone d'agglomération et à proximité d'un grand axe de déplacement de la faune selon le SCoT. Le SRADDET mentionne une localisation au sein de zones urbanisées proche de voies ferrées. Le site comprend dans une moindre mesure des espaces perméables de petite surface liés au milieu terrestre.	« Rhône courcircuité de l'aménagement CNR du Péage de Roussillon » (à 500m)	« Le Rhône naturel et ses dérivations » (à 300m)	Cisticole des joncs Cigogne blanche Faucon crécerelle Martinet noir et à ventre blanc Milan noir Fauvette à tête noire et Rossignol philomèle Gobemouche noir Choucas des tours	Le site est situé dans des zones industrielles et commerciales au sein d'un tissu urbain discontinu à continu.	La majorité du site est en zone urbanisée (faible couverture végétale) avec quelques zones avec des strates arborées et arbustives en bordure de site. Un bassin de rétention se situe au cœur d'une zone végétalisée et stratifiée. Des haies et des petites friches sont localisées en bordure de routes au sud.	L'emplacement du site correspond à une zone réservée aux activités économiques et aux installations soumises à déclaration et autorisation. Certaines zones du site sont inclues à un espace urbain à vocation dominante d'activités industrielles
SYNTHÈSE OSIRIS	Le site se scinde en 2 parties : -un site industriel en exploitation au Nord -une zone urbanisée au sud comprenant des zones industrielles. L'enjeu écologique est centré à l'ouest du site qui se trouve à proximité de ZNIEFF et du parc naturel régional du Pilat. Un bassin de rétention et une zone naturelle sont également existants dans le périmètre du site sur cette même zone. Cette partie regroupe donc des habitats favorables à la faune notamment avec la zone de friche qui offre des strates arbustives et arborées dans un contexte urbain. De nombreuses espèces des milieux semi-ouverts peuvent occuper ces habitats : avifaune, mammifères, amphibiens, entomofaune. Les ZNIEFF à proximité du site appuient notamment cette richesse potentielle, la ZNIEFF la plus proche se situant à seulement 50 m. De plus, les nombreux bâtiments présents pourraient s'avérer propices aux espèces de chauves-souris anthropophiles. L'enjeu écologique global varie de faible à modéré.							
STAHL St Clair du Rhône	PNR « Pilat » (150m) ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » (inclus)	Le SCoT indique que le site se trouve dans une zone urbaine au niveau d'une plateforme chimique et dans un axe de déplacement de la faune. Au niveau du SRADDET, il se situe dans une zone artificialisée qui	« Le Val qui rit » (600m)	/	Milan noir Potentialités pour les espèces des milieux ouverts et semi-ouverts.	Les sols sont occupés par des-terres arables hors périmètre d'irrigation situés dans des zones industrielles et commerciales au	La couverture végétale est moyenne sur le site avec un phénomène de fermeture du milieu visible. On retrouve des superficies importantes d'espaces verts à	Le site est localisé dans une zone économique à caractère industriel et une zone à vocation d'habitat.

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
		comprend des espaces perméables liés aux milieux terrestres à l'ouest de son emprise				sein d'un tissu urbain discontinu	proximité du PNR et du Rhône.	
SYNTHÈSE STAHL	Le site regroupe des milieux ouverts et une strate arbustive caractérisée par des haies et des fourrés disséminés sur tout le site. Il se situe à proximité du PNR du Pilat dont les espèces peuvent potentiellement fréquenter le site pour de l'alimentation (rapaces, Chiroptères) ou de la reproduction dans le cas de certains passereaux des milieux semi-ouverts. Le Rhône est limitrophe au site et constitue une voie de déplacement privilégiée par la faune. Étant donné la surface propice à la faune des milieux ouverts et semi-ouverts, une assez bonne diversité peut être présente. L'enjeu écologique global est jugé modéré à fort.							
ZA du Champlard Beaurepaire	ZNIEFF de type II « Chambarans » (2km)	Selon le SCoT, le site se situe dans un secteur à dominante d'espaces agricoles stratégiques au niveau d'une zone d'activités. Un axe majeur de déplacement de la faune longe le site au Nord. Selon le SRADDET, le site s'inscrit dans des grands espaces agricoles à la limite de zones artificialisées.	/	« L'Oron du seuil de Chantabot » (1,3km)	Alouette des champs, Bergeronnette printanière, Bruants Rapaces : Busard Saint Martin et cendré, Faucon crécerelle et émerillon Œdicnème criard Pipit des arbres et farlouse, Linotte mélodieuse, Martinet noir, Vanneau huppé	Les sols correspondent à des terres arables hors périmètre d'irrigation	L'espace est occupé en majorité par des milieux ouverts représentés par des parcelles agricoles. Une bande boisée est située au nord du site, jouant un rôle de corridor écologique.	Le site est implanté sur une zone à urbaniser à vocation d'activités ouverte à l'urbanisation.
SYNTHÈSE ZA CHAMPLARD	Le site se situe dans une plaine agricole, il est caractérisé exclusivement par des habitats ouverts et très peu stratifiés. De ce fait, il représente un enjeu écologique important au vu des espèces observées dans son périmètre et pouvant nicher au sol come le Busard Saint Martin ou l'Œdicnème criard. L'ouverture du milieu est également propice à l'alimentation de la faune puisque l'ensemble du site est une zone de chasse potentielle et une zone de transit pour l'avifaune et les mammifères. Le linéaire boisé localisé au nord du site constitue un réservoir biologique local pour la faune dite « forestière » en reproduction et un corridor écologique local pour les espèces en transit. L'enjeu écologique global est jugé modéré à fort.							
Distillerie du pied Menu Beaurepaire	ZNIEFF de type II « Chambarans » (2,5 km)	D'après le SCoT, le site fait partie d'un axe de déplacement de la faune qui traverse un secteur à dominante d'espaces agricoles stratégiques D'après le SRADDET, le site constitue un espace perméable lié aux milieux terrestres ancré dans de grands espaces agricoles	/	« L'Oron du seuil de Chantabot » (860m)	Geai des chênes Pic vert Pinson des arbres	Les sols correspondent à des terres arables hors périmètre d'irrigation.	Le site est végétalisé dans un contexte agricole. Il est pourvu d'une bande boisée et les haies sont majoritaires à l'échelle du site	Le site s'inscrit dans un secteur agricole
SYNTHÈSE DISTILLERIE	La Distillerie du Pied Menu regroupe du bâti propice aux espèces anthropophiles et un corridor écologique de la trame verte dans un contexte agricole. L'enjeu écologique réside dans le boisement inclus au site qui abrite une faune inféodée aux habitats forestiers (Pic vert, Pinson des arbres…). Le linéaire représente un axe de déplacement de la faune à l'échelle locale nécessitant de le préserver. L'enjeu écologique global est jugé modéré.							
ZA du Moulin Cheyssieu	ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par la Varèze et ses affluents » (10m)	D'après le SCoT, le site se trouve dans un secteur mélangeant secteur à dominante d'espaces agricoles stratégiques et espaces naturels. Il est encadré	« La Varèze » (inclus)	/	Bihoreau gris Bouscarle de Cetti Bruant zizi Cisticole des joncs Fauvettes (nidification probable)	Le site est inclus dans un tissu urbain discontinu	La partie Nord du site est caractérisé par un milieu ouvert (friche avec une strate arbustive) tandis que la partie sud	Le site comprend à la fois une zone bâtie et une zone artisanale ou industrielle.

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
		en son Nord et son sud par deux axes de déplacements de la faune. D'après le SRADDET, le site se situe à la jonction entre une zone artificialisée et des zones humides. Il jouxte également un corridor surfacique de la trame verte.			Hirondelles Pic vert et épeiche Pouillot véloce Lézard des murailles		présente une zone boisée avec des arbustes en émergence (zone artificialisée laissée à l'abandon)	
SYNTHÈSE ZA MOULIN	Le site est caractérisé par une diversité d'habitats avec un plan d'eau à proximité, une zone de friche semi-ouverte, une prairie et du bâti. L'ensemble offre des potentialités écologiques nombreuses pour la faune à la fois pour l'alimentation et pour la reproduction. La diversité des habitats est illustrée par les différents cortèges avifaunistiques des milieux semi-ouverts, des zones humides et du bâti. De plus, l'enjeu autour des espèces protégées est important. L'enjeu écologique global est jugé modéré à fort.							
Carrière Chaperon SAARRA	/	Le site se trouve dans une zone urbanisée à proximité de grands axes routiers (SCoT et SRADDET). Aucun élément constitutif de la trame verte et bleu n'est recensé à proximité.	/	/	Tourterelle turque	Le site est inclus dans un tissu urbain continu	Le milieu ouvert au sein de la carrière semble se fermer et induit la présence probable d'une zone de friche et de milieux semi-ouverts. Une zone compacte fermée est située au centre de la carrière formée d'une strate arborée ou arbustive. Des haies sont aussi présentes autour du site.	Le site est compris dans une zone d'urbanisation future à long terme
SYNTHÈSE SAARRA	Le site correspond à une ancienne carrière en activité dans laquelle une friche semble s'être développée. Située au sein d'une zone très urbanisée, le milieu est favorable à l'accueil de la faune anthropophile nichant dans le bâti mais aussi à l'alimentation de l'avifaune ou des mammifères. Des milieux semi-ouverts sont probablement présents avec une zone arborée et arbustive au centre du site qui offre des potentialités de reproduction, de refuges et d'alimentation. L'enjeu global est jugé faible à modéré.							
SIP Solaize Solaize Sérézin du Rhône Ternay	ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » (inclus) ZNIEFF de type I « Vieux Rhône entre Pierre Bénite et Grigny » (100m) ENS « Iles et lônes du Rhône aval » (100m) APB « Ile de la Table Ronde » (640m)	Le site est placé sur une zone artificialisée en limite d'une autoroute. Un corridor surfacique de la trame verte traverse le site en son centre. Quelques espaces perméables liés aux milieux terrestres sont également présents au sein du site. Selon le SCoT, le site est inclus dans un corridor écologique de	« Espace Nature des Iles et Lones du Rhône a l'aval de Lyon » (200m)	/	Buse variable Chardonneret élégant Milan noir Serin cini, Fauvette à tête noire Castor d'Eurasie	L'occupation du sol est celle d'une zone industrielle et commerciale	Une ripisylve au bord du Rhône et un linéaire boisé le long de la route sont présents sur le site qui comprend aussi probablement des habitats de type prairies de petite superficie. Il est séparé de zonages environnementaux réglementaires par le Rhône.	Le site est placé dans une zone urbaine à vocation économique, équipée et dédiée à l'accueil de l'ensemble des activités économiques, bureau, industrielle….

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
		la trame verte longeant le Rhône.						
SYNTHÈSE SIP SOLAIZE	Le site se trouve à proximité de zonages réglementaires impliquant la présence d'un patrimoine naturel riche pouvant occuper le site. Les éventuels milieux ouverts de faible superficie sur le site peuvent offrir des zones d'alimentation et de nidification lorsque les strates arbustives et boisées le permettent. De même, la proximité avec le Rhône implique le transit d'espèces inféodées à ce milieu pouvant s'alimenter sur le site ou y transiter. Les nombreuses haies à l'interface avec les axes routiers et la ripisylve au niveau du fleuve sont des éléments attractifs pour la faune dans ce secteur très urbanisé. L'enjeu écologique global est jugé faible à modéré.							
SIP Loire sur Rhône Loire sur Rhône Saint Romain en Gal	PNR « Pilat » (inclus) ENS et ZNIEFF de type I « Côtière de Saint Romain en Gal » et « Ile Barlet (limitrophe) ZNIEFF de type II « Ensemble des vallons du Pilat Rhodanien » (inclus)	D'après le SCoT, le site intersecte une coupure verte et jouxte un réservoir de biodiversité à protection forte. L'emprise du site se trouve dans une zone considérée comme urbanisée. À l'échelle du SRADDET, le site se situe uniquement dans une zone artificialisée où aucun élément constitutif des trame verte et bleue n'est recensé.	« L'Ile Barlet » (20m)	/	Bihoreau gris Milan noir et royal Martin pêcheur Chardonneret élégant Hirondelle rustique Pouillot véloce Castor d'Eurasie Couleuvre verte et jaune	L'occupation du sol est celle d'une zone industrielle et commerciale	Le site se compose de quelques zones de milieux ouverts avec des plantations d'arbres, une ripisylve, des linéaires boisés et des haies qui entourent le site. Il est aussi limitrophe à un massif forestier.	Le site est inclus dans une zone industrialo-portuaire.
SYNTHÈSE SIP LOIRE SUR RHÔNE	L'enjeu écologique du site est très important par sa localisation puisqu'il est inclus dans ou limitrophe à de nombreux zonages environnementaux pour certains réglementaires. Il se situe de plus à l'interface entre le Rhône et un massif forestier inclus dans le PNR du Pilat. Il constitue donc un lieu de transit privilégié pour les espèces à forte capacité de dispersion comme les oiseaux. De rares milieux ouverts sont présents au sein du site et forment avec les haies des micro-habitats pour la faune locale : passereaux des milieux semi-ouverts, espèces des zones humides en transit, reptiles. L'enjeu écologique global est jugé modéré.							
SIP Portes les Valence	ZNIEFF de type I « Lône de l'Ove » (300m) « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » (inclus)	Le SRADDET indique que le site se trouve sur la majorité de sa surface dans une zone artificialisée. Le nord-ouest de l'emprise intègre de grands espaces agricoles ainsi que des espaces perméables liés aux milieux terrestres le long du Rhône. Le SCoT montre que le site se trouve dans l'enveloppe urbaine principale de la ville et qu'il regroupe des espaces verts de faible surface.	/	« Le Rhône naturel et ses dérivations » (170m)	Diversité faunistique importante 67 espèces d'oiseaux : Bouvreuil pivoine Bouscrale de Cetti Bruants fou et zizi Cisticole des joncs Rapaces : Epervier, Faucon crécerelle, Bondrée apivore, Milans Pie grièche écorcheur Rousserolle effarvate et turdoïde Lapin de Garenne Gomphe à pattes jaunes Azuré du Serpolet	L'occupation du sol est celle d'une zone industrielle et commerciale comprenant aussi des vergers.	Le site, limitrophe au Rhône, se compose de zones semi-ouvertes de superficie moyenne ainsi que d'espaces naturels avec : -des pelouses et de la plantation d'arbres - des prairies et une strate arbustive dense (type landes dans le faciès) -une strate arborée dense -des habitats type fourrés le long de la voie ferrée (milieu en fermeture)	Le site est inclus dans une zone industrialo-portuaire ou zone à vocation économique à dominante artisanale et industrielle

SITES > 1 HA (analyse comparative plus approfondie)								
SITE	**ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX**	**CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (SCOT RIVES DU RHÔNE, GRAND ROVALTAIN, AGGLOMÉRATION LYONNAISE ; SRADDET AUVERGNE RHÔNE ALPES)**	**ZONES HUMIDES**	**COURS D'EAU CLASSÉE EN LISTE 1**	**BIBLIO FAUNE FLORE À ENJEU**	**OCCUPATION DU SOL (CLC 2018)**	**ANALYSE DES PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**	**PLU**
SYNTHÈSE SIP PORTES LES VALENCE	Il s'agit du site alternatif avec l'enjeu faune le plus important avec 67 espèces d'oiseaux observées dans son emprise selon la bibliographie. Au regard des différents habitats englobés par le site, tous les cortèges avifaunistiques sont représentés. Des espèces protégées ont été recensées dans divers groupes faunistiques : Azuré du serpolet, Gomphe à pattes jaunes ainsi que des espèces rares à l'échelle régionale. Le site confère en effet des potentialités écologiques essentielles à l'échelle locale puisqu'il dispose de zones de friches, de haies, de fourrés, d'espaces verts pouvant répondre aux différentes exigences écologiques de la faune (alimentation, reproduction/nidification et refuges). L'enjeu écologique global est jugé modéré à fort.							
SIP Bourg les Valence	ZNIEFF de type I « Ile sablières et roselières de la basse Isère » (inclus) ZNIEFF de type I « Vieux Rhône à Bourg-lès-Valence » (220m) ZNIEFF de type II « Zone fonctionnelle de la rivière Isère à l'aval de Meylan » (inclus) ZNIEFF de type II « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen Rhône et ses annexes fluviales » (inclus)	Le SRADDET met en évidence un réservoir de biodiversité de la trame verte sur l'extrémité nord du site qui est un secteur également compris dans un corridor surfacique de cette même trame verte. Le reste du site est intégré à une zone artificialisée. Le SCoT indique que le site se trouve dans l'enveloppe urbaine principale de la ville où des espaces verts de petite surface sont présents. Le nord du site intersecte un corridor écologique de la trame verte et se situe à la limite d'un espace naturel remarquable.	/	« Le Rhône naturel et ses dérivations » (100m)	Hypolaïs polyglotte Milan noir Moineau friquet Huppe fasciée Alouette des champs Nidification Mésange bleue, charbonnière, Orite à longue queue Richesse en odonates : Agrion de Mercure	L'occupation du sol est celle d'une zone industrielle et commerciale comprenant aussi des vergers.	Le site présente des linéaires d'arbres en bordure de la zone urbaine, des sous-boisements de petite superficie et des zones de friche probables au Nord et au Sud	Le site s'inscrit dans un secteur urbain d'activité associé à un secteur naturel et forestier à protéger.
SYNTHÈSE BOURG LES VALENCE	L'enjeu écologique du site réside dans la partie nord qui est inclue à des zonages environnementaux. Ses secteurs comprennent de probables zones de friches ou des milieux ouverts pourvus de haies et de linéaires d'arbres propice à la faune des milieux semi-ouverts et à la faune commune. Le site se démarque par la richesse entomologique en particulier chez les odonates où une espèce protégée est mentionnée en bibliographie : l'Agrion de Mercure. Les interactions avec les espaces naturels remarquables au nord en font un corridor écologique associé au Rhône. L'enjeu écologique global est jugé modéré à fort.							

ÉCHELLE DU PAYS ROUSSILLONNAIS < 1 ha (analyse succincte)	
Chemin Château Feuillet	Les sous boisements à proximité du chemin peuvent constituer des réservoirs de biodiversité locales pour la faune. De plus, des strates arborées continues se situent à l'interface entre les jardins et le chemin créant ainsi des corridors de déplacement et des refuges pour certains groupes comme les mammifères, l'avifaune ou les Chiroptères. Le rôle de ces linéaires est prépondérant en période de nidification de l'avifaune. Le contexte urbain du site limite les enjeux écologiques à une importance faible.
Rue de Manthes	Situé au cœur d'une zone périurbaine, le site ne présente pas d'enjeu écologique particulier. La présence de bâti peut être favorable aux Chiroptères et à l'avifaune anthropophile. Les jardins environnants ainsi que les haies peuvent abriter des mammifères terrestres comme le Hérisson d'Europe et l'avifaune protégée du cortège des parcs et jardins. Les haies peuvent constituer des corridors locaux de déplacement de la petite faune.
Chemin de Chassignol	Le secteur est concerné par des habitats naturels type prairies, boisements et bocages qui présentent un fort enjeu écologique. La connectivité des sous boisements (corridors écologiques) autour du chemin permet le déplacement de la faune de part et d'autre du chemin et au travers des bocages. Du bâti est également présent à proximité du chemin induisant des potentialités de gîte et de refuges pour les Chiroptères et l'avifaune anthropophile. Le tissu urbain est peu présent autour du site. Le site se situe donc dans un contexte naturel où l'implantation d'un projet peut constituer un obstacle pour la faune en particulier entre les réservoirs de biodiversité locaux.
Ancienne menuiserie (Péage-en-Roussillon)	L'ancienne menuiserie de Péage en Roussillon est un bâtiment qui semble inoccupé et dont la structure s'est détériorée avec le temps. Les éventuelles anfractuosités et décollements des matériaux peuvent représenter des gîtes pour les Chiroptères voire même abriter des colonies compte tenu de la taille du bâtiment. Il se situe de plus à l'interface entre une zone résidentielle et des milieux ouverts comme des parcelles agricoles et une friche. L'ensemble forme un site très favorable aux Chiroptères mais aussi à d'autres groupes faunistiques : • Avifaune : des espèces anthropophiles peuvent occuper le bâtiment et des espèces du cortège des milieux ouverts sont aussi susceptibles de s'alimenter ou de se reproduire sur la friche selon les strates présentes. • Mammifères : les refuges peuvent être nombreux en considérant le bâti et la zone de friche, des espèces en reproduction et en alimentation pourraient occuper le site. Entomofaune : la friche et les parcelles agricoles sont des milieux favorables à la reproduction et à l'alimentation
Chaudronnerie GARCIA	Le site comprend un bâtiment ancien situé dans une zone périurbaine. Peu de linéaires sont existants à proximité et peu d'arbres se trouvent dans un périmètre proche. A l'exception de potentialités de gîtes pour les Chiroptères et de nidification pour l'avifaune au sein du bâti, les enjeux écologiques sont faibles à l'échelle du site.
Charpentes Saint Clair	Le site est constitué d'un bâtiment abandonné entouré par une friche laissée en libre évolution où des déchets verts et anthropiques ont été déposés. Deux habitats majeurs propices à la faune se dégagent du site : • un bâtiment avec des caractéristiques favorables pour des gîtes de Chiroptères (anfractuosités, etc) et pour des oiseaux inféodés au bâti. • une zone de friche à enjeu modéré entourée de haies avec une strate herbacée dense et l'émergence progressive d'une strate arbustive. Elle peut abriter une avifaune liée aux milieux ouverts et semi-ouverts capable de se reproduire dans cet habitat : Fauvettes, Hypolaïs polyglotte, Fringillidés, …. Elle peut aussi constituer une zone de chasse pour les rapaces ou les mammifères carnivores comme le Renard. La proximité du site avec des parcelles agricoles induit la probabilité de présence de cortèges d'oiseaux des milieux agricoles : Alouettes, Rapaces… qui peuvent transiter par le site pour s'y nourrir. Les déchets verts autour du bâtiment sont des refuges pour les reptiles ou certains micromammifères.
Termalliance	Le site correspond à un bâtiment de type usine situé dans une zone périurbaine. Un boisement linéaire formant un corridor écologique terrestre est recensé à quelques mètres derrière lequel se trouvent des parcelles agricoles. L'ensemble des habitats naturels, agricoles et anthropiques sont favorables à la faune : Chiroptères, avifaune, mammifères. En effet, ils regroupent des habitats de reproduction potentiels (milieux boisés, bâti…), des corridors de déplacement et des zones d'alimentation. L'enjeu écologique semble donc fort sur le site.
Ancienne poste	Le bâtiment est localisé dans la zone urbaine d'une commune où peu d'éléments constitutifs des trames vertes et bleues sont présentes. De plus, très peu d'espaces verts sont situés à proximité du site et le bâtiment ne présente pas de caractéristiques favorables pour les Chiroptères et l'avifaune. Les enjeux écologiques sont jugés comme faibles à l'échelle du site.
Tènement Adrien	Le site est localisé dans une zone périurbaine à proximité de milieux ouverts qui comprennent des parcelles agricoles. Les bâtiments inclus dans le site ne semblent pas favorables pour les Chiroptères compte tenu de leur architecture. De plus, peu de linéaires sont présents à proximité du site (nombre de corridors écologiques faible). L'enjeu écologique faible du site réside potentiellement dans l'avifaune puisque des milieux ouverts et anthropiques se croisent au niveau du site.
Secteur Proxy	Le site correspond à un parking artificialisé. Aucune haie ou zone naturelle ne se trouvent à proximité. Aucun enjeu écologique n'a été identifié sur ce site

La comparaison des sites économiques et des projets de développement de zones d'activités économiques a été réalisée à l'échelle du territoire. Il apparait 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.

4.3.1.3. PRÉSENTATION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION À L'INTÉRIEUR DU SITE INSPIRA

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.

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.

Les schémas suivants présentent le profil actuel de la Sanne.

Figure 41 : Localisation des profils en travers de la Sanne

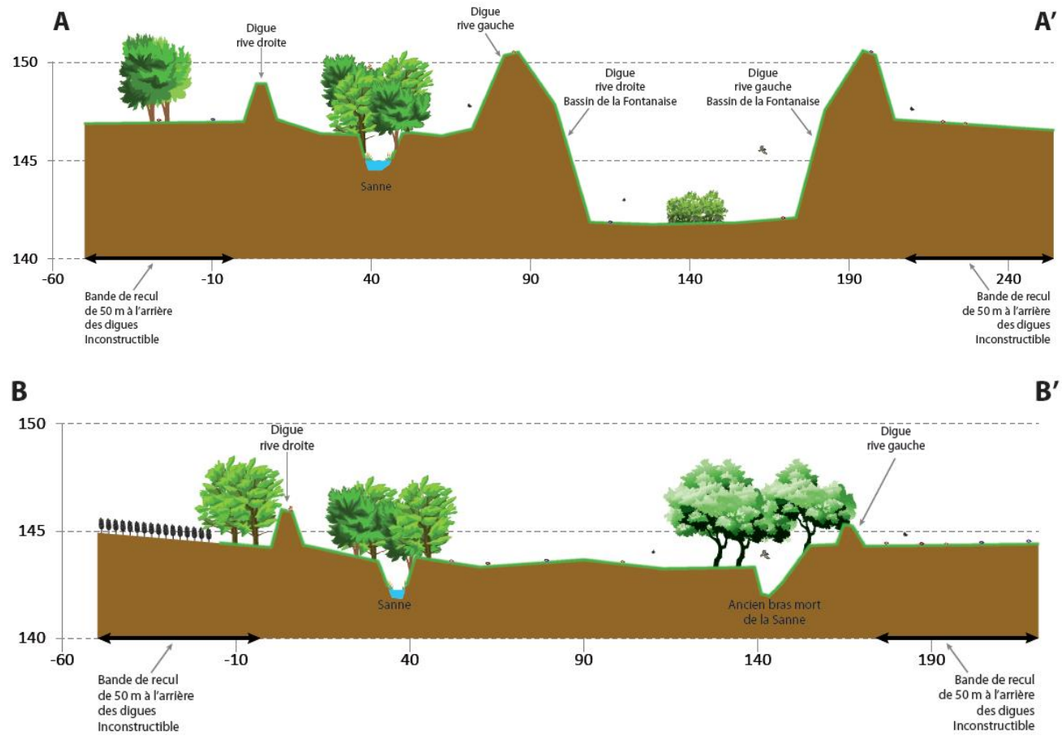


Figure 42 : Caractéristiques du profil actuel de la Sanne et de ses abords

4.3.1.3.1. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS

Au stade du dossier de Déclaration d'Utilité Publique et de la demande d'autorisation environnementale de 2018

Au stade du dossier DUP et de demande d'autorisation environnement de 2018, 3 scénarios ont été envisagés pour la gestion du risque inondations :

- Compensations localisées des surfaces soustraites à l'expansion des crues : scénario 1,
- Chenalisation des écoulements de crues à l'arrière des digues : scénario 2,
- Renaturation de la Sanne : scénario 3,

Ces scénarios sont présentés ci-après.

◎ Compensations localisées des surfaces soustraites à l'expansion des crues : scénario 1

Le scénario 1 prévoit :

- La conservation de la répartition des écoulements de crues liés à une rupture de digue de la Sanne,
- La mise en place de compensations localisées des volumes soustraits à l'inondation du fait des nouveaux remblais induits par l'aménagement,
- Le confortement de digues de la Sanne sur les secteurs le nécessitant,
- La conservation du bassin de la Fontanaise en l'état.
- La mutualisation des espaces dédiés aux compensations inondation et à la gestion pluviale des nouvelles surfaces imperméabilisées.

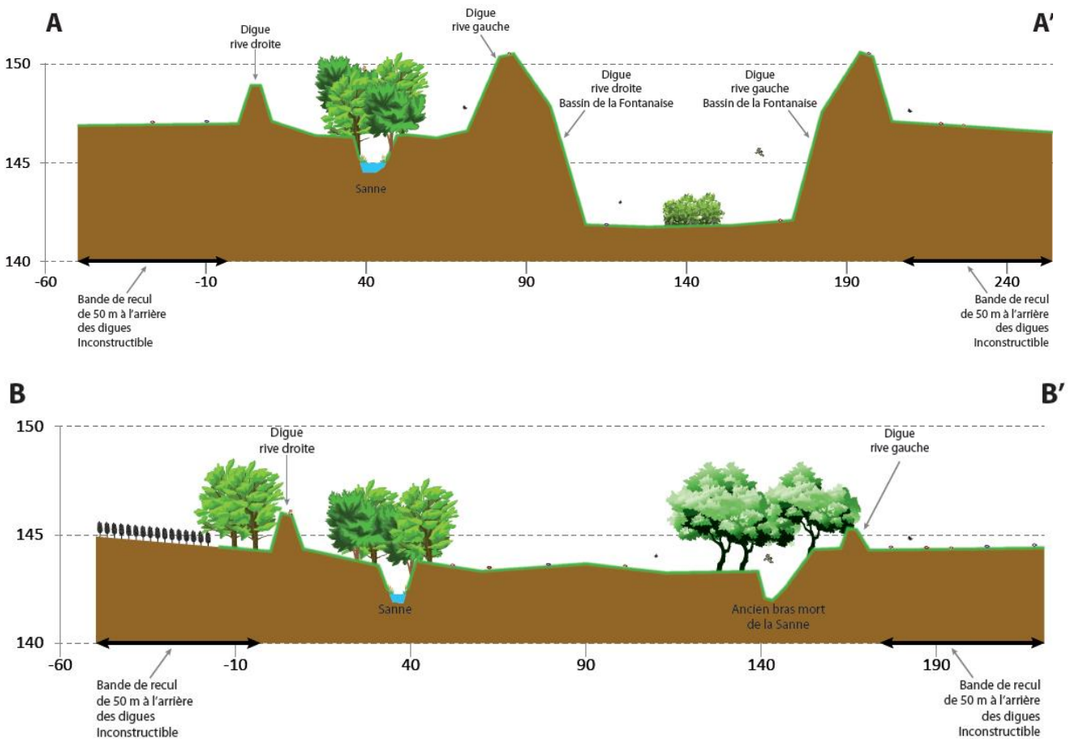


Figure 43 : Conservation du profil actuel de la Sanne et de ses abords – scénario 1

◎ Chenalisation des écoulements de crues à l'arrière des digues : scénario 2

Le scénario 2 prévoit :

- La modification de la répartition des écoulements de crues liés à une rupture de digue par l'aménagement de chenaux à l'arrière des digues de la Sanne. Ces chenaux ont vocation à reprendre les écoulements liés à une rupture de digue afin de mettre hors d'eau les futurs secteurs urbanisables en partie centrale et sud du projet.
  - Chenal en rive droite : 45 m de large sur 1400 m de long (soit 63 000 m² = 6.3 Ha), implanté en recul de 5 m par rapport au pied de digue (chemin d'entretien) ;
  - Chenal en rive gauche : 9 m de large sur 500 m de long (soit 4 500 m² = 0,45 Ha), implanté en recul de 5 m par rapport au pied de digue (chemin d'entretien).
- La réduction partielle de l'expansion des écoulements sur la zone nord via la mise en œuvre :
  - D'un fossé d'interception des écoulements de crues ;
  - La création d'un bassin de rétention des volumes de crues s'écoulant sur la zone ;
  - La création d'un accompagnement des écoulements de débordement du bassin de rétention vers le canal d'amenée du Rhône, via la noue et la voirie créées puis par expansion sur les terrains CNR dans une emprise équivalente à l'actuelle et pour des lames d'eau, soient équivalentes soient localement légèrement inférieures.
- Le confortement des digues de la Sanne sur les secteurs le nécessitant.
- La conservation du bassin de la Fontanaise en l'état.
- La gestion des eaux pluviales liées aux nouvelles surfaces imperméabilisées via des ouvrages et espaces spécifiquement dédiés.

Figure 41 : Localisation des profils en travers de la Sanne

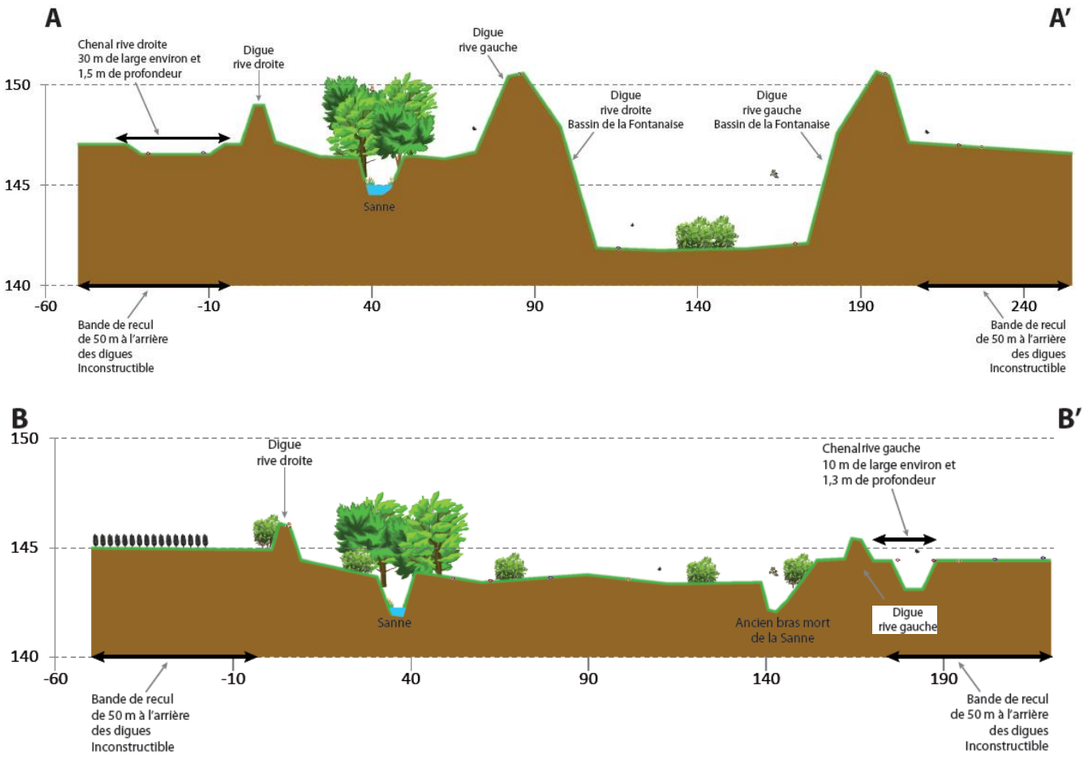


Figure 44 : Modification du profil actuel de la Sanne et de ses abords – Scénario 2

◎ Renaturation de la Sanne : scénario 3

Le scénario 3 prévoit :

- L'effacement des digues de la Sanne au droit du projet INSPIRA.
- La conservation du lit actuel de la Sanne jusqu'à une crue décennale.
- La création de risbermes par surcreusement de 30 m de large de part et d'autre du lit décennal de la Sanne pour préserver de l'expansion des crues, les nouveaux secteurs urbanisables en parties centrale et sud du projet.
- La réduction partielle de l'expansion des écoulements sur la zone nord via la mise en œuvre :
  - d'un fossé d'interception des écoulements de crues ;
  - la création d'un bassin de rétention des volumes de crues s'écoulant sur la zone ;
  - la création d'un accompagnement des écoulements de débordement du bassin de rétention vers le canal d'amenée du Rhône, via la noue et la voirie créée puis par expansion sur les terrains CNR dans un emprise équivalente à l'actuelle et pour des lames d'eau soient équivalente voire localement légèrement inférieures.
- La conservation du bassin de la Fontanaise en l'état.
- La gestion des eaux pluviales liées aux nouvelles surfaces imperméabilisées via des ouvrages et espaces spécifiquement dédiés.

Figure 41 : Localisation des profils en travers de la Sanne

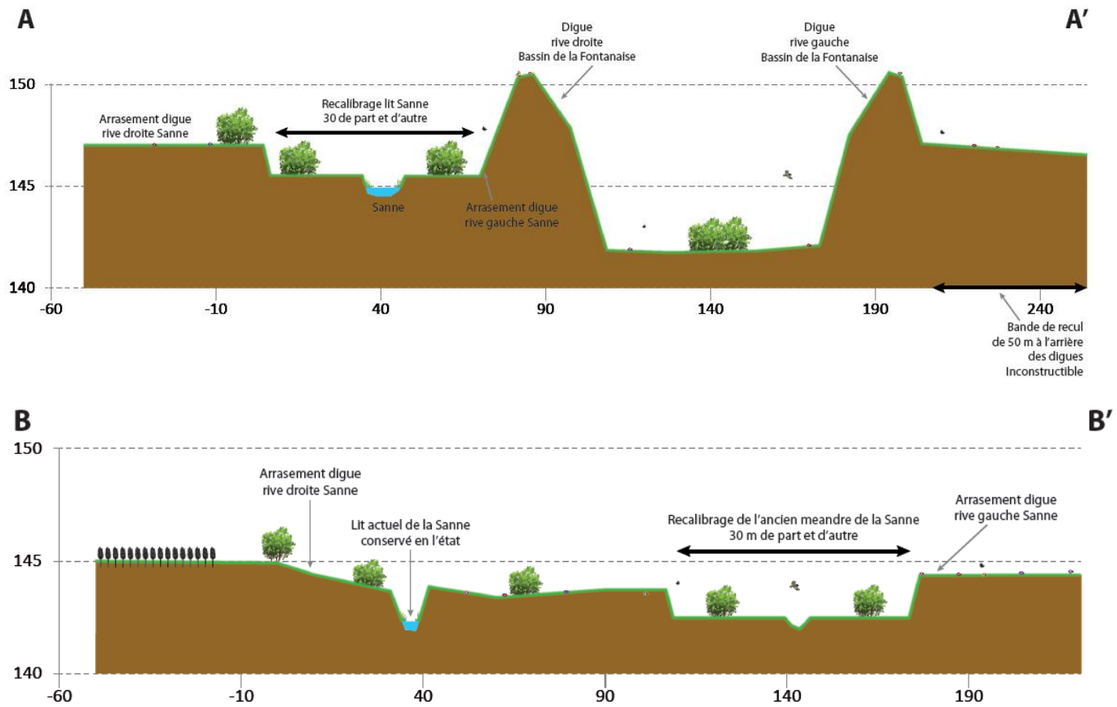


Figure 45 : Modification du profil actuel de la Sanne et de ses abords – Scénario 3

◎ Comparaison des incidences environnementales des solutions de substitution à l'intérieur du site INSPIRA au stade du dossier DUP et du dossier de demande de l'autorisation environnementale de 2018

À l'intérieur du site d'INSPIRA, les scénarii étudiés ne sont pas de nature à engendrer des variations significatives des incidences des thèmes de l'environnement autres que celles relatives aux eaux superficielles et aux espèces animales protégées. En conséquence, la comparaison des solutions de substitution porte uniquement sur les eaux superficielles et les espèces.

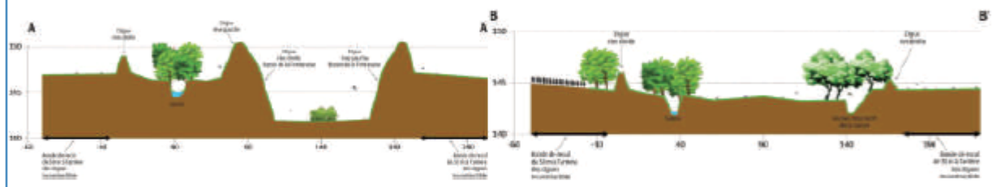
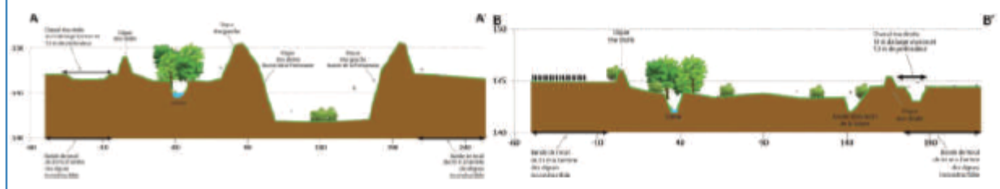
Ils sont présentés dans le tableau page suivante.

Au travers la mise en place de chenaux de 45 mètres de large en rive droite et 9 mètres de large en rive gauche, à l'arrière des digues de la Sanne, **le scénario 2 retenu à court terme permet de concilier la réduction du risque inondation avec un élargissement significatif du corridor de la Sanne**. Par ailleurs ce projet n'obère pas ainsi la possibilité de conduire le projet de renaturation de la Sanne.

En effet, la renaturation de la Sanne constitue un projet à forte plus-value écologique et hydraulique, néanmoins sa réflexion est encore en cours pour approfondir toutes les composantes nécessaires à sa mise en œuvre :

- La renouée du japon, qui envahit les digues de la Sanne doit faire l'objet d'un protocole d'éradication afin d'éviter tout risque de dissémination,
- Le profil en travers de la Sanne doit être établi en fonction d'une gestion optimisée du cours d'eau à l'échelle de son bassin versant et des habitats souhaitant être recréés, en cohérence avec la protection contre le risque inondation.
- La maîtrise d'ouvrage et le financement doivent également être définis, afin de garantir la pérennité du projet de renaturation.

Ainsi au stade du dossier DUP et du dossier de demande d'autorisation environnementale de 2018, c'est le scénario 2 qui a 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 annulé

Scénario 1 : COMPENSATIONS LOCALISEES DES SURFACES SOUSTRAITES A L'EXPANSION DES CRUES	**Incidences sur les eaux superficielles**	**Incidences sur le milieu naturel**
Conservation de la répartition des écoulements de crues liés à une rupture de digue de la Sanne. Mise en place de compensations localisées des volumes soustraits à l'inondation par l'aménagement. Confortement de digues de la Sanne sur les secteurs le nécessitant. Conservation du bassin de la Fontanaise en l'état. Mutualisation des compensations inondations et des mesures de gestion pluviale. 	Pas de modification de l'inondabilité locale liée à une rupture de digue. Conservation du caractère endigué de la Sanne. Pas d'expansion naturelle des écoulements de crue. Pas d'incidence sur la ligne d'eau en amont/aval du projet et sur l'aggravation du risque d'inondation.	**Incidences négatives :** Renforcement des digues, qui nécessite la destruction des boisements au droit de ces ouvrages, et sur 4 mètres de part et d'autre des digues : suppression de la plupart de la végétation arborée le long de la Sanne (1,1 ha). Absence de traitement des massifs de renouées du Japon sur les berges de la Sanne dans le cadre du projet Inspira. **Incidences positives :** Renforcement des fonctionnalités du corridor de la Sanne par épaississement des espaces verts de part et d'autre de la Sanne via la compensation possible des habitats d'espèces (milieux semi-arbustifs et mares temporaires) : – au droit des zones rouges d'aléas fort, hors boisements conservés : possibilité de compenser 14,4 ha à proximité de la Sanne ; – au sein des ouvrages de gestion des compensations inondations et de gestion pluviales.
	➔préservation de la majeure partie des habitats naturels et épaississement du corridor de la Sanne, sans réelle amélioration du risque inondation ni gestion des espèces invasives	
Scénario 2 : CHENALISATION DES ECOULEMENTS DE CRUES A L'ARRIERE DES DIGUES DE LA SANNE	**Incidences sur les eaux superficielles**	**Incidences sur le milieu naturel**
Modification de la répartition des écoulements de crues liés à une rupture de digue par l'aménagement de chenaux à l'arrière des digues de la Sanne. Réduction partielle de l'expansion des écoulements sur la zone nord via la mise en œuvre : d'un fossé, d'un bassin de rétention et d'un accompagnement des écoulements de crue vers le canal d'amenée Confortement des digues de la Sanne sur les secteurs le nécessitant. Conservation du bassin de la Fontanaise en l'état. Gestion dissociée des eaux pluviales et des compensations inondation. 	Réorganisation des écoulements de crues liés à une rupture de digue au moyen d'aménagements hydrauliques. Suppression de l'inondation sur les secteurs urbanisables en parties centre et sud du projet. Réduction, voire suppression de l'inondation sur les secteurs urbanisables en zone nord du projet. Réduction locale de la hauteur d'inondation sur les terrains CNR en zone nord. Conservation du caractère endigué de la Sanne. Pas d'expansion naturelle des écoulements de crue. Pas d'incidence sur la ligne d'eau en amont/aval du projet et sur l'aggravation du risque d'inondation.	**Incidences négatives :** Renforcement des digues, qui nécessite la destruction des boisements au droit de ces ouvrages, et sur 4 mètres de part et d'autre des digues : suppression de la plupart de la végétation arborée le long de la Sanne (1,1 ha). Absence de traitement des massifs de renouées du Japon sur les berges de la Sanne dans le cadre du projet Inspira. **Incidences positives :** Renforcement des fonctionnalités du corridor de la Sanne par épaississement des espaces verts de part et d'autre de la Sanne via la compensation possible des habitats d'espèces (milieux semi-arbustifs et mares temporaires) : – au sein des chenaux et ouvrages de gestion inondation sur 12 ha Dimensionnement de la chenalisation et des bandes actives qui tient compte de la possibilité future de renaturation de la Sanne.
	➔ce scénario permet de réduire le risque inondation sur les secteurs centre et sud du périmètre INSPIRA. Il présente également une réelle plus-value écologique au droit de la Sanne via l'épaississement des milieux naturels de ce corridor.	

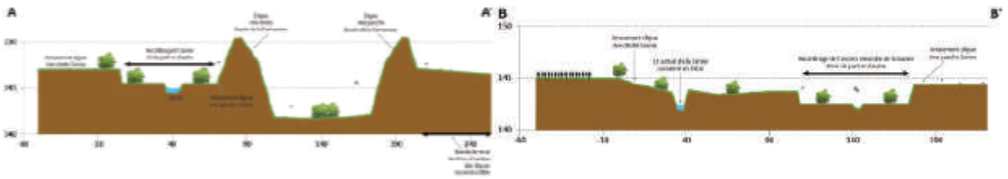
Scénario 3 : RENATURATION DE LA SANNE	Incidences sur les eaux superficielles	Incidences sur le milieu naturel
Effacement des digues de la Sanne au droit du projet INSPIRA. Conservation du lit actuel de la Sanne jusqu'à une crue décennale. Création de risbermes par surcreusement de 30 m de large de part et d'autre du lit décennal de la Sanne Réduction partielle de l'expansion des écoulements sur la zone nord via la mise en œuvre : d'un fossé, d'un bassin de rétention et d'un accompagnement des écoulements de crue vers le canal d'amenée Conservation du bassin de la Fontanaise en l'état. Gestion dissociée des eaux pluviales et des compensations inondation. 	Réorganisation des écoulements de crues par renaturation de la Sanne et rétablissement d'un Espace de Bon Fonctionnement naturel. Suppression de l'inondation sur les secteurs urbanisables en parties centre et sud du projet. Réduction, voire suppression de l'inondation sur les secteurs urbanisables en zone nord du projet. Réduction locale de la hauteur d'inondation sur les terrains CNR en zone nord. Pas d'incidence sur la ligne d'eau en amont/aval du projet et sur l'aggravation du risque d'inondation. Décalage du pic de crue qui arrive plus vite (~ 1 h) en aval sans aggravation des débordements existants. Réduction de la ligne d'eau dans le bassin de la Fontanaise qui reste inférieure à la cote du terrain naturel à l'arrière des digues du bassin. Réduction du volume de crue envoyé vers le bassin en lien avec la rétention qui s'opère préférentiellement dans le nouveau lit de la Sanne.	**Incidences négatives :** Destruction de tous les habitats forestiers de part et d'autre de la Sanne, soit 6,8 ha de boisements rivulaires, dont certains sont d'intérêt communautaire prioritaires. Impact fort sur les espèces associées : petit duc et cortège d'espèces forestières. Impacts en phase travaux sur la faune associée à la Sanne : faune piscicole, chiroptères, Castor, … **Incidences positives :** Éradication possible des massifs de Renouée du Japon présents sur les berges de la Sanne. Néanmoins, et compte tenu des risques de dissémination de cette espèce lors des travaux en bord d'eau, la politique actuelle en la matière étant de ne pas intervenir, il sera nécessaire de prendre des dispositions rigoureuses afin d'éviter l'emport de fragments de renouées dans la Sanne. Création d'une zone de transition entre la Sanne et les berges plus douce qu'actuellement, favorable à la création d'habitats naturels d'intérêt (zone humide) Développement d'habitats semi-arbustifs en lien avec la dynamique de végétation associée, avec mares temporaires sur 8,4 ha environ (pas de boisements envisageables en zone rouge). Création d'un large espace homogène favorable aux déplacements de la faune, sur l'intégralité du linéaire de la Sanne au droit du projet.
	➔ la renaturation de la Sanne supprime quasiment le risque inondation sur l'ensemble du périmètre INPSIRA. En contrepartie il modifie significativement les caractéristiques des habitats naturels actuels présents aux abords de la Sanne. Les espaces recréés de part et d'autre de la Sanne constituent potentiellement des habitats favorables à la faune des milieux ouverts et semi-ouverts sur des superficies importantes, et représentent un espace homogène favorable aux déplacements faunistiques.	

Tableau 5 : Synthèse de la comparaison environnementale des solutions de substitution

Évolution de la solution de substitution retenue au stade du dossier DUP et de la demande d'autorisation environnementale de 2018

Jusqu'à aujourd'hui, il était prévu un scénario « mixte » pour la gestion du risque d'inondation associant deux opérations lourdes :

- La création de chenaux destinés à récupérer les écoulements de crue de la Sanne en cas de rupture de digue dans un premier temps
- Suivi, dans un deuxième temps, de la renaturation de la Sanne avec la suppression des digues.

La solution des chenaux imaginée en 2016 avait pour objectif de permettre de s'affranchir des restrictions d'urbanisme. Aujourd'hui, avec l'annulation de la DUP et donc des mises en compatibilité des PLU de Salaise-sur-Sanne et des Sablons, les zones inondables non urbanisées sont inconstructibles.

De plus, cette solution par les chenaux ne permet plus d'atteindre cet objectif au regard des dispositions du décret du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques d'inondation concernant les aléas de débordement de cours d'eau et submersion marine.

Ainsi, le maître d'ouvrage s'est requestionné sur le choix de la solution la plus intéressante pour gérer le risque d'inondation.

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 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, aujourd'hui, la solution retenue dès la réalisation de la phase 1 de la ZAC INSPIRA pour gérer le risque inondation.

Cette évolution du projet est une avancée importante dans la gestion du risque d'inondation qui est traité sur l'ensemble de la ZAC dès la phase 1 de la ZAC.

Les premières études ont été menées dans le cadre du schéma d'aménagement Dolon-Sanne. Des scénarios d'interventions sur l'ensemble du bassin versant de la Sanne sont à l'étude et leur validation permettra de poursuivre les études de renaturation de la Sanne. À ce stade des études, la renaturation de la Sanne dans sa partie aval, au niveau de la ZAC INSPIRA, comprend l'arase des digues, le reméandrage et la mise en place d'un lit emboité. L'élargissement de la Sanne dans l'emprise actuelle des digues et de la bande des 50 m permettra de laisser passer les crues de période de retour 100 ans sans débordement et de restaurer un fonctionnement plus naturel du cours d'eau : divagation et processus naturels d'érosion et de dépôt, implantation de végétation rivulaire, création d'annexes hydrauliques, préservation d'un lit mineur pour les périodes d'étiages.

Les aménagements envisagés pour la poursuite des études de renaturation, à dimensionner en lien avec les scénarios validés en amont sont :

- Suppression digue rive droite après pont CNR et rive gauche en aval du bassin de la Fontanaise,
- Élargissement du lit dans l'emprise des bandes de recul (50m),
- Arase partielle du seuil CNR en aval,
- Reméandrage,
- Adaptation du bassin de la Fontanaise : abaissement déversoirs d'alimentation 30 cm, obturation 2 buses de vidange sur 3, création d'un déversoir de sécurité 80 ml, uniformisation de la crête de digue pour revanche Q1000, proposition revanche au vent pour réduire le risque de « vagues » par-dessus la digue (muret).

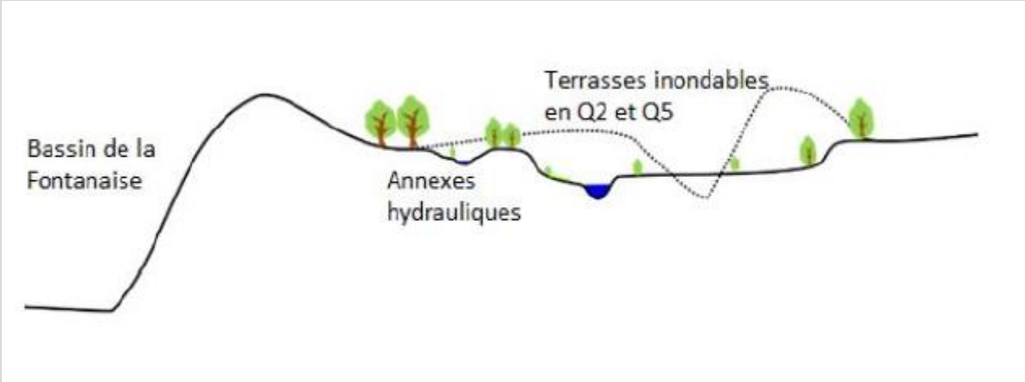


Figure 46 : Schéma de renaturation de la Sanne (source SIRRA)

Les études de renaturation de la Sanne ne sont à ce jour pas réalisées et ne permettent pas de décrire de manière plus détaillée le projet de renaturation de la Sanne. Néanmoins, cette renaturation de la Sanne n'est pas nécessaire à l'aménagement du secteur Nord, objet du présent dossier de demande d'autorisation.

L'étude d'impact de la ZAC sera mise à jour lors des étapes ultérieures d'aménagement de la ZAC INSPIRA notamment sur le projet de renaturation de la Sanne et ses impacts comme évolution des mesures d'évitement.

4.3.2. SOLUTIONS ALTERNATIVES 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.

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 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 du secteur nord : l'entreprise Thor et des entreprises de transports (Euromaster, SECHE transports, VBL), un centre de contrôle technique DEKRA pour les Poids-Lourds, une parcelle utilisée par les transports Cottard et l'entreprise HLOG,
- Au Sud : 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 47 : 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.

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

- le lot C (projet Cottard 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. **L'objectif du projet est d'agrandir le site de Cottard Glénat afin de stationner les véhicules sur le domaine privé, à l'intérieur du site, mais également d'améliorer le confort de travail et de sécurité du personnel.** Cette extension est donc nécessairement réalisée en prolongement du site actuel. Le Permis de Construire a déjà été obtenu en 2020 (avant annulation de l'autorisation environnementale unique de la ZAC) et est valable jusqu'en septembre 2023, la clôture a été posée début 2023, le décapage a été réalisé et le terrain est actuellement utilisé pour faire du stockage de camions citernes an attendant le démarrage des travaux dont une partie de la gestion des eaux pluviales doit réglementairement être faite dans les espaces publics de la ZAC. Le nombre de poids-lourds (PL) et véhicules légers (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 sont alignés dans l'axe Nord-Sud. Les bâtiments seront similaires, de formes simples et classiques. Cette orientation permet d'avoir une travée de bureaux au Nord et au Sud avec, entre les deux bâtiments, l'accès définitif afin de limiter la circulation des piétons.

- le lot B (projet de Floor to Floor). Le projet Floor To Floor est 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. Ce projet est issu de l'association du fabricant de revêtements de sol GERFLOR avec le recycleur PAPREC. Selon une étude publiée en janvier 2022 par l'institut d'analyse économique, la production de plastique recyclée connait une hausse de 12% par an, soit une progression de 515 000 t en 2021 à 810 000 t en 2025. Le projet FLOOR TO FLOOR s'inscrit pleinement dans cette dynamique puisqu'il vise à traiter des déchets de plastiques pour les valoriser (valorisation matière) principalement en nouveaux revêtements de sols (recyclage en boucle fermée).

  L'implantation du projet Floor to Floor à Salaise-sur-Sanne s'avère être une position idéale, tant en termes d'origine des déchets entrants que de destination des matières valorisées sortantes. Le recentrage du site de recyclage des sols PVC au cœur de son rayon d'action permettra de mieux répondre aux besoins de collecte et de valorisation des déchets plastiques. Cette position centrale permet de mieux maitriser les flux, donc d'optimiser le transport, réduisant ainsi les nuisances y étant associées (bruit, pollution atmosphérique).

- le lot D (non commercialisé, prospects en étude suivant le processus de commercialisation) ;
- une réserve foncière programmée pour l'aménagement d'un parking mutualisé ;
- la rue des Balmes avec les ouvrages hydrauliques.

D'un point de vue écologique, le secteur nord est une zone jugée propice à l'accueil de l'aménagement de la phase 1 de la ZAC INSPIRA. En effet, il s'ancre en zone industrialisée et les continuités écologiques sont restreintes.

Il s'agissait initialement d'une zone en monoculture intensive non propice à la faune. Suite à l'abandon des pratiques agricoles il y a plusieurs années et à l'absence de gestion, le secteur nord s'est transformé en une prairie post-culturale puis en friche.

En ce qui concerne la trame verte et bleue, le secteur nord est seulement identifié comme espace perméable relais. Il n'est concerné par aucun corridor écologique. Le corridor le plus proche correspond à la Sanne et sa ripisylve, plus au sud et identifié dans le SRADDET et le SCoT.

Par définition, les espaces perméables relais permettent d'assurer la cohérence de la trame verte et bleue en complément des corridors écologiques et sont situés pour leur part dans les espaces contraints. Comme le montre le présent dossier de dérogation espèces protégées, les continuités écologiques seront améliorées à l'échelle du secteur nord par la création de bandes actives. Les habitats seront également diversifiés. Ainsi, le secteur nord permettra toujours d'assurer la cohérence de la trame verte et bleue locale et ce rôle sera même amélioré par la création de bandes actives. Ces dernières correspondent à des mesures de compensation de la ZAC qui sont réalisées in situ. Le secteur nord comprend donc des zones non aménagées restaurées, à vocation d'accueil de la biodiversité. Un regroupement d'éléments propices in situ a été réfléchi lors de la conception du projet pour obtenir une meilleure cohérence et fonctionnalité écologique.

Le secteur nord est donc une zone de choix pour l'aménagement de la phase 1 de la ZAC INSPIRA. L'aménagement du secteur nord permet de répondre aux objectifs du SRADDET et du SCoT concernant le renforcement de la trame verte et bleue.

4.3.3. 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.

4.3.4. 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 Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons et la possibilité de valoriser un terrain à vocation industrielle. Il apparait comme un bon compromis entre budget, investissement, et transport, en offrant des perspectives de développement de l'intermodalité à travers la ZAC INSPIRA.

4.3.5. SOLUTIONS ALTERNATIVES D'HYMPULSION

Comme vu précédemment, la station hydrogène sur Salaise-sur-Sanne a pour objet, au sein du projet ZEV porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes, ENGIE, MICHELIN, le Crédit Agricole et la Banque des Territoires, d'offrir un maillage du territoire suivant les axes forts nord-sud (Lyon – Valence) et ouest-est (Clermont-Ferrand – Chambéry).

La localisation du projet Hympulsion a été dictée par 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).

L'objectif est bien, en positionnant une station de distribution H2 au sein d'INSPIRA, 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. D'ailleurs, à ce jour, 100 % des potentiels clients ayant fait une demande d'avitaillement sur la station de Salaise-sur-Sanne le font pour des véhicules circulant sur Salaise-sur-Sanne. Ce qui a motivé l'implantation de la station 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.

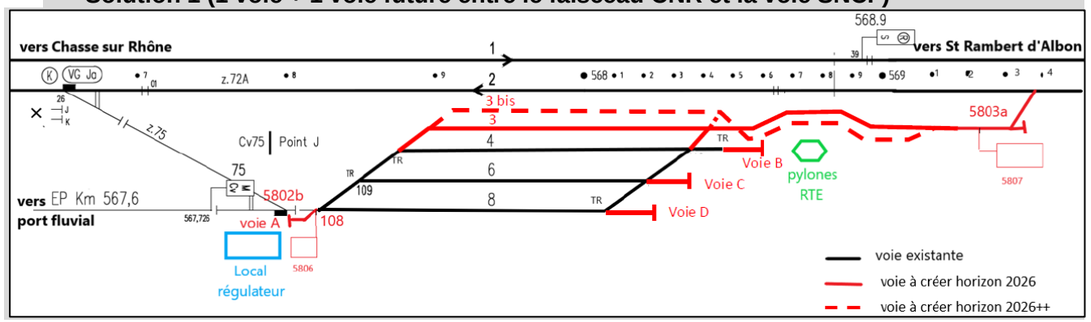
Enfin, outre le rayonnement local, la localisation de la société Hympulsion sur la ZAC INSPIRA aura un rayonnement national, par le passage des véhicules sur toute la vallée du Rhône et International avec les véhicules qui circulent sur l'axe Italie - Belgique.

4.3.6. SOLUTIONS ALTERNATIVES DU PROJET D'EXTENSION FERROVIAIRE CNR

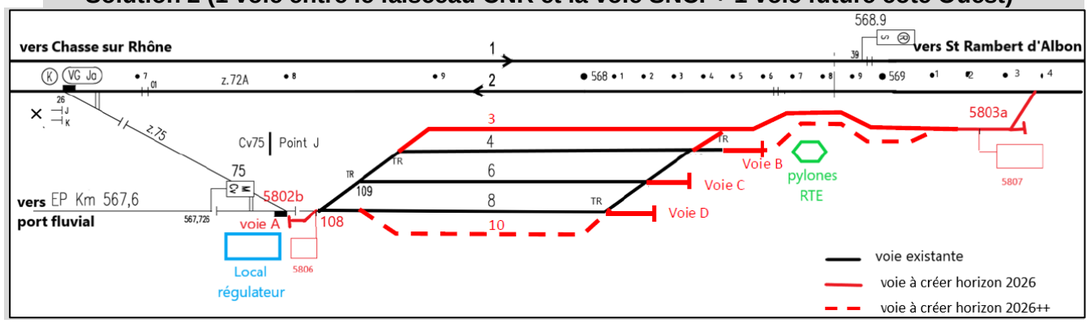
Les critères qui ont influencé le choix de la solution retenue pour le projet d'extension ferroviaire CNR ont été le positionnement des voies au plus près du faisceau existant, une recherche de solutions sans déplacement de support RTE (ligne électrique THT) à court terme, une extension à long terme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

Dans ce cadre, plusieurs solutions ont été étudiés :

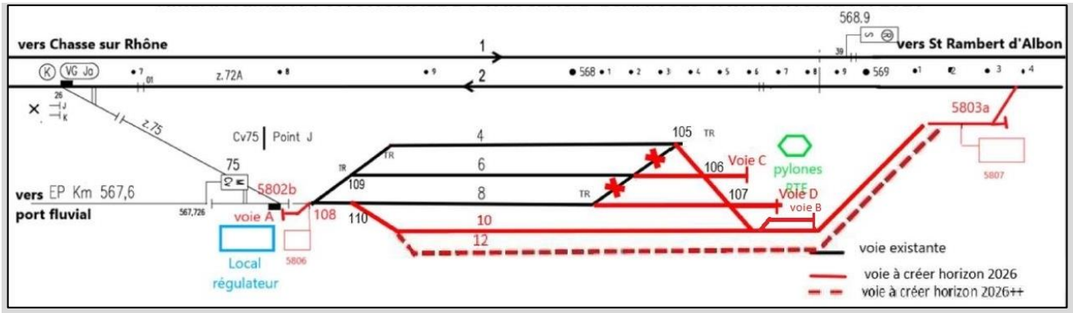
- **Solution 1 (1 voie + 1 voie future entre le faisceau CNR et la voie SNCF)**



- **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 Ferrée 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 entrainait un impact sur les surfaces commercialisées par INSPIRA (lot G : réduction de 4 100 m² ; lot I : réduction de 2 320 m²) alors que les solutions 1 et 2 n'entrainaient, quant à elles, aucun impact sur les lots commercialisables de la ZAC.

L'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.

Critères	Solution 1	Solution 2	Solution 6
Longueur utile des voies du faisceau	1813 ml disponibles	1813 ml disponibles	2146 ml disponibles
Commercialisation	Aucun impact	Aucun impact	Impact sur les surfaces cessibles
Planning / opérationnalité	Aucun impact	Aucun impact	Aucun impact
Impact sur la ligne PLM	Dispositions constructives pour éviter le tassement	Précautions constructions	Précautions constructives limitées
Impact sur les pylônes	Déplacement pylône nécessaire	Déplacement pylône nécessaire	Aucun impact
Anticipation de la vision 2026++	Soutènement à anticiper au droit des supports RTE et passage inférieur	Soutènement à anticiper au droit des supports RTE et passage inférieur	Anticipation de deux voies au niveau du passage inférieur
Coût aménagement	Fort impact financier	Impact financier modéré	Impact financier non significatif

Tableau 6 : Analyse multicritères des solutions proposées (source : INGEROP)

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

4.4. SYNTHÈSE DE LA JUSTIFICATION ENVIRONNEMENTALE

La démarche de conception itérative conduite depuis l'origine du projet a permis d'intégrer l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés sur le secteur, et d'améliorer la qualité environnementale globale du projet INSPIRA.

Gestion du risque inondation

Le projet se conforme au porté à connaissance de décembre 2017, et anticipe l'évolution de ces documents pour intégrer la règlementation relative à la rupture de digue.

Les aménagements hydrauliques intégrés au projet INSPIRA apportent une compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues dans le cadre du projet. Ils permettent également de ne pas aggraver la ligne d'eau au droit du projet et en aval. Le projet respecte ainsi le principe de compensation en volume et cote pour cote évoqué par le SDAGE et le PGRI.

La suppression d'une partie des digues, la renaturation de la Sanne prévue au stade de la phase 1 de la ZAC INSPIRA et la création une digue secteur plein sud permettent une suppression de l'inondabilité liée à la crue de référence du PPRi au droit des secteurs urbanisables en parties centrale et sud du projet.

En partie Nord, les mesures de gestion et d'accompagnement des écoulements de crue permettent de supprimer localement l'inondabilité et de la réduire sur une partie des secteurs actuellement exposés. Sans parvenir à supprimer totalement l'inondation sur ce secteur, les aménagements mis en œuvre contribuent à sa réduction.

La mise en œuvre d'un évacuateur de crue en partie aval du bassin de la Fontanaise contribue à la sécurisation de cet ouvrage pour les crues exceptionnelles. Il permet également d'orienter les eaux vers un exutoire apte à les recevoir en cas de dysfonctionnement des organes de vidange de l'ouvrage. Une marge de recul de 50 m est conservée inconstructible à l'arrière des digues de cet ouvrage.

L'arrêté préfectoral du 27 juillet 2022 portant autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 et suivants du code de l'environnement concernant la régularisation des systèmes d'endiguement de la Sanne aval situé sur les communes de Salaise sur Sanne, Sablons dont le SIRRA est bénéficiaire indique l'abrogation des précédentes dispositions de classement notifié par le Préfet le 18 juin 2013. Dans ce cadre, les digues « En ventebrant » et « Gué ZIP RG », concernées par ces autorisations et non repris dans le système d'endiguement, devront faire l'objet d'une neutralisation.

En ce qui concerne la digue « En Ventrebrant » située au Sud de la Sanne, cette dernière est en fait un merlon de terre qui protège un secteur uniquement concerné par des enjeux agricoles. C'est notamment pour cette raison que ce merlon n'a pas été régularisé en tant que digue. Le devenir de ce merlon n'est aujourd'hui pas acté (neutralisation ou suppression, rendre transparent le merlon) et dépend des études liées à l'aménagement d'un déversoir de sécurité. En effet ; les études du déversoir de sécurité permettront de connaître plus précisément le rôle de ce merlon « En Ventrebrant ».

Il est aussi à noter que ce déversoir de sécurité sera réalisé lorsque des aménagements seront prévus sur la ZAC au-delà de cette digue. De plus, la réalisation de ce déversoir de sécurité est à corréler de manière étroite avec le projet de renaturation de la Sanne et des scénarios qui seront validés dans le schéma d'aménagement Dolon-Sanne (création d'une digue secteur plein sud + volumes et débits dépendant des travaux en amont).

En conclusion, le choix du devenir de ce merlon sera affiné dans le cadre des études du déversoir de sécurité et de renaturation de la Sanne.

Gestion des eaux pluviales

La rétention et le traitement d'une partie de la première pluie (pluie décennale), permettent de sensibiliser et d'impliquer les preneurs de lot dans la gestion des eaux pluviales avec :

- L'incitation à la réduction des surfaces imperméabilisées (par ex les toitures) pour limiter les volumes de rétention,
- La responsabilisation vis-à-vis des risques de pollution chronique et accidentelle (SMES).

Les ouvrages disposés sur l'espace public mutualisent la gestion des eaux de ruissellement par infiltration, des espaces publics et des lots privés au-delà d'une pluie décennale. Le risque de pollution accidentelle est traité par la mise en place d'ouvrage de confinement de la pollution accidentelle. Ce système permet de :

- Garantir l'efficacité des ouvrages et leur entretien par une gestion mutualisée,
- Optimiser les surfaces nécessaires aux ouvrages au bénéfice d'une densification de l'espace aménagé pour l'accueil des entreprises.

L'ensemble de ces ouvrages participent également à la création d'espace à forte valeur biologique et paysagère.

Le dimensionnement des collecteurs du réseau pluvial proposé dans le cadre du projet est basé sur une période de retour de 30 ans. Le calcul des débits caractéristiques de chaque bassin versant a été réalisé par application de la méthode dite « méthode rationnelle ».

Cette méthode fait partie des standards d'hydrologie urbaine d'évaluation du débit de pointe tels que le préconisent les Services de l'État. Le retour d'expérience montre que cette méthode fournit des débits de pointe sécuritaires (plus forts que par l'application de modèles pluie-débit notamment).

Végétation et biodiversité

L'aménagement a intégré dès sa conception la nécessité de préserver et de renforcer le corridor de la Sanne, par ailleurs identifié par le SRCE. La renaturation de la Sanne permet l'élargissement du corridor de la Sanne ce qui garantit ainsi son intégrité.

Les deux franchissements de la Sanne nécessaires à la mise en place du maillage viaire, évitent les perturbations des continuités :

- Au Nord la traversée est réalisée parallèlement à la traversée ferroviaire existante,
- Au Sud, la traversée est localisée sur un secteur où la végétation associée à la Sanne présente la plus faible largeur.

Les habitats naturels recréés sur les espaces de gestion hydraulique et pluviale permettent de compenser une partie des habitats détruits par l'aménagement en proposant des habitats de substitution pour les espèces actuellement présentes sur le périmètre. Ces milieux participent à l'amélioration de la biodiversité autour de la Sanne et contribuent également à améliorer le potentiel écologique de l'ensemble du secteur.

L'intégrité de ces habitats est par ailleurs respectée par la stratégie lumineuse du projet INSPIRA qui permet de préserver totalement le corridor de la Sanne de tout éclairage, et réduit la pollution lumineuse à l'échelle de l'ensemble de l'aménagement.

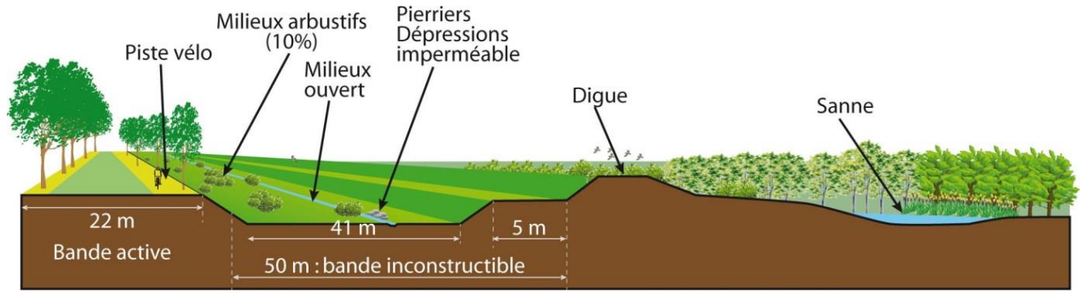


Figure 48 : Diversité d'habitats recréés à destination de la faune

Ressources en eau

Le projet s'inscrit dans la démarche de concertation conduite par l'État, pour définir la répartition des besoins en fonction de la ressource en eau disponible, via l'élaboration d'un Plan de Gestion de la Ressource en Eau.

La faisabilité de solutions d'alimentation alternatives au prélèvement dans la nappe d'accompagnements du Rhône a été étudiée dans le cadre du projet.

Isère Aménagement et la CNR s'engagent à prendre des mesures strictes tant que le Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) n'est pas approuvé et mis en œuvre :

- Aucun prélèvement brut dans la nappe alluviale n'est autorisé (aucune demande présentée), interdiction retranscrite dans la convention d'occupation temporaire du domaine concédé (pour CNR) et dans le cahier des charges de cession de terrain (pour Isère Aménagement).

- Maitriser les demandes d'eaux industrielles vers le réseau d'eau potable à une hauteur maximum de 2 000 m³/j,

- 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 afin d'éviter toute aggravation du déficit quantitatif existant.

Les nouvelles entreprises venant s'implanter sur la zone devront détailler dans le cadre du protocole d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation des projets « volet ressource en eau », leurs besoins en eau (consommations prévisionnelles), à partir du réseau d'eau potable ainsi qu'à partir des solutions alternatives qu'ils souhaitent mobiliser dans leur dossier de demande d'installation. Les solutions neutres de pompage – réinjection envisagées demeurent acceptables compte tenu de leur neutralité vis-à-vis du déficit de la ressource.

Les implantations ne remplissant pas les critères fixés seront refusées.

Parallèlement à cette démarche de contrôle, le Syndicat mixte et la CNR participent au financement des études préalables au PGRE et ont à cet effet signé des conventions de financement.

Après approbation du PGRE, 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.

La question de la résorption du déficit de la nappe au droit de la forêt alluviale de la réserve naturelle nationale de l'île de la Platière constitue un enjeu de territoire qui dépasse le cadre de l'aménagement de la ZAC INSPIRA. Ce déficit n'est pas lié au volume d'eau global de la nappe mais à la localisation de prélèvements réalisés à proximité des sites sensibles qui crée un rabattement de nappe localisé.

Cette situation est principalement due aux prélèvements des entreprises présentes au sein de la plateforme OSIRIS qui représentaient 160 000 m³ jour en 2018 contre 95 000 m³ jour en 2021.

À titre de comparaison, les prélèvements prévus pour l'ensemble du projet INSPIRA représentent 2000 m³ jour ce qui est très peu par rapport au volume global des prélèvements de la plateforme OSIRIS.

En tant qu'enjeu de territoire, la question du déficit quantitatif au droit des milieux alluviaux sensible est appréhendée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE).

Initié en 2017,En 2018, trois études technico-économique (ETE) ont été lancées en 2018 :
➢ Une étude de réalimentation de la nappe réalisée par le CEN 38,
➢ Une étude d'augmentation de la ligne d'eau dans le Vieux Rhône réalisée par la CNR,
➢ Une étude de substitution des prélèvements dans la nappe de l'île de la Platière réalisée par la Communauté de communes EBER (CCEBER).

Une quatrième étude portée par la CCEBER a été diligentée afin de comparer les différentes solutions sur la base d'un indicateur commun prenant en compte le gain piézométrique, la surface de la zone Natura 2000 impactée par ce gain et le coût de l'opération.

Sur la base des résultats de ces études, trois scénarios préférentiels ont été identifiés :
➢ La remise en eau des paléochenaux,
➢ Le maintien de l'eau de refroidissement à 15,5°C par géothermie,
➢ La substitution des prélèvements industriels.

Après avoir testé ces trois scénarios, il a été décidé de modéliser le scénario de la remise en eau des paléochenaux, combiné avec celui de substitution des prélèvements industriels. Trois hypothèses de substitution ont été modélisées et ont conduit à la validation d'un scénario et les modalités de son financement par l'ensemble des parties prenantes du comité de pilotage du 20/09/2022.

Le PTGE validé lors du COPIL de septembre 2023 a été approuvé le 23 novembre 20232 par la Préfète coordinatrice du bassin Rhône Méditerranée. La seule réduction des prélèvements ne suffisant pas à résorber le déséquilibre quantitatif et à atteindre le bon état de la nappe, trois études technico-économiques ont été réalisées afin de déterminer les actions à mettre en œuvre en priorité :

- Étude de réalimentation de la nappe réalisée par le CEN 38 ;

- Étude d'augmentation de la ligne d'eau dans le Vieux Rhône réalisée par la CNR ;

- Étude de substitution des prélèvements dans la nappe de la Platière réalisée par la CCEBER.

Une quatrième étude portée par la CCEBER a été conduite afin de comparer les différentes solutions. Un indicateur commun prenant en compte le gain piézométrique, la surface de la zone Natura 2000 impactée par le gain piézométrique, et le coût, a été défini.

Ainsi, les actions structurelles retenues dans le cadre des comités de pilotage sont les suivantes :

Intitulée de l'action	Maîtrise d'ouvrage	Coût d'investissement
Remise en eau des paléochenaux	CEN 38	6,1 M€
Substitution partielle des prélèvements de la plateforme chimique de Roussillon	OSIRIS	2 M€
Substitution des prélèvements de l'ASA d'irrigation de Salaise-sur-Sanne	ASA d'irrigation de Salaise-sur-Sanne	3 M€
Étude d'optimisation de la ressource en eau pour les industriels	Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise Sablons	190 k€

Les volumes prélevables pris en compte dans la modélisation PTGE intègrent 24 000 m3/j pour l'alimentation en eau potable dont 2 000 m3/j pour les futurs besoins en eau industrielle du projet d'INSPIRA.

Sur le secteur Nord, la consommation en eau industrielle depuis le réseau d'adduction en eau potable est limitée à 149 m³/j pour le lot D. Les lots C et B ne sont pas consommateurs d'eau industrielle.

Le projet Hympulsion ne sera pas à l'origine de consommation d'eau industrielle.

Le projet d'extension ferroviaire CNR ne sera pas consommateur d'eau industrielle ou domestique. Aucun raccordement au réseau AEP ne sera nécessaire durant la phase exploitation.

Gaz à effet de serre

INSPIRA adapte ses infrastructures (présence d'un port public) et les services proposés dans son périmètre (chargement/déchargement des bateaux par la CCI Nord Isère, embranchement de parcelles

au fer…) afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs et réduire en conséquence les émissions de gaz à effet de serre.

L'enjeu principal du projet est de développer des solutions alternatives au transport routier de marchandises et d'optimiser le report modal par des aménagements fluviaux et ferroviaires, afin de réduire les nuisances associées et également de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Effets sanitaires

Le périmètre INSPIRA est jouxté par plusieurs grands axes de transport terrestre et par une importante activité industrielle au nord qui influencent fortement l'ambiance sonore et la qualité de l'air de ce territoire. La zone industrialo-portuaire s'engage à limiter l'impact des futures activités industrielles sur les milieux et à prévenir toute pollution en créant un paysage sonore agréable et en travaillant sur les aspects qualité de l'air, acoustique et odeurs.

La présence de trois lignes à très haute tension induit des nuisances électromagnétiques dont les effets sanitaires sur les populations sont aujourd'hui mal connus. Le plan guide réduit les possibilités de construction à leur aplomb, en positionnant préférentiellement les voies de desserte sous leur emprise.

Risques technologiques

Le projet respectera les contraintes en termes d'urbanisation liées au PPRT et aux cartes d'aléas et aux servitudes d'utilité publiques des sociétés TREDI, THOR et ADIPEX qui seront intégrées à la révision du PPRT.

Comme pour la ressource en eau et les émissions atmosphériques, un protocole spécifique d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation existe par rapport aux risques technologiques des futures implantations.

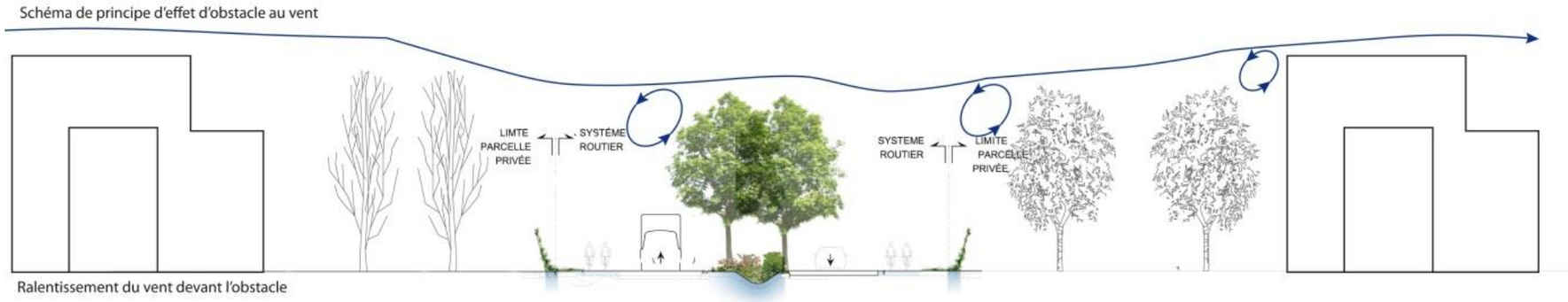
Les implantations ne remplissant pas les critères fixés (Cf. chapitre 3.5) seront refusées quel que soit le stade d'instruction du dossier.

Qualité de l'air et dispersion des poussières

Le projet intègre les aménagements de nature à inciter à l'utilisation des Transports en Commun et à la pratique du vélo pour limiter les déplacements en véhicules particuliers, source de polluants : piste cycle, parking vélo, arrêt de bus.

L'espacement entre les connexions est suffisant pour bénéficier de la ventilation naturelle observée dans la vallée du Rhône.

Dans le même temps, la végétation disposée de part et d'autre des chaussées (haies buissonnantes et noues végétalisées) permet de limiter la dispersion des poussières soulevées par les camions.



Comme pour la ressource en eau, un protocole spécifique d'analyse des impacts, d'accompagnement et de validation existe par rapport aux émissions atmosphériques des futures implantations.

Les implantations ne remplissant pas certains critères atmosphériques seront refusées quel que soit le stade d'instruction du dossier.

Le Syndicat Mixte, Isère Aménagement et la Compagnie Nationale du Rhône étudieront le profil des émissions de polluants des entreprises souhaitant s'installer sur la zone INSPIRA en s'appuyant sur des documents de référence tels que les inventaires nationaux des émissions atmosphériques (OMINEA) disponibles auprès du CITEPA, la réglementation imposant le suivi des paramètres en fonction des activités ou des diagnostics déjà effectués autour du même type d'installation (notamment auprès du réseau ATMO).

L'analyse de la faisabilité d'implantation de chaque nouvelle entreprise s'appuiera sur le bilan des émissions globales identifiées sur la zone et permettra de classer les entreprises postulantes dans différents profils d'entreprises en fonction de leurs émissions canalisées et diffuses.

Selon la fiche d'identité qui aura été établie, des actions concrètes de sélection des entreprises (tableau suivant) seront mises en œuvre :

Entreprise classe 1, 2, 3	Installation pouvant constituer un dossier d'autorisation d'exploiter sans étude préalable
Entreprise classe 4	Installation devant réaliser une étude préalable de modélisation prédictive des concentrations supplémentaires attendues dans l'air.
Entreprise classe 5	Installation ne pouvant pas s'implanter sur la zone INSPIRA

Avant que soit remis le dossier d'autorisation aux services de l'état, le Syndicat Mixte, Isère Aménagement et la CNR vérifieront la cohérence des données utilisées dans les dossiers et qui seront à sa disposition. De manière plus spécifique pour chaque classe, une vigilance particulière sera apportée à la définition des critères de qualité de l'air qui permettront d'évaluer la situation actuelle.

Dans tous les cas, le Syndicat, Isère Aménagement et la CNR s'assureront que les résultats utilisés dans le cadre de l'interprétation de l'état des milieux seront utilisés pour bien :

- orienter la caractérisation des risques sanitaires,
- porter une attention accrue aux usages potentiellement vulnérables,
- alerter les autorités en lien avec l'entreprise concernée par une possible incompatibilité des milieux avec les usages afin qu'ils planifient le plan de gestion nécessaire conformément à la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation,
- adapter et proportionner le contrôle des émissions et la surveillance des milieux au cours du fonctionnement de l'installation. La surveillance portera en priorité sur les substances contribuant potentiellement à une dégradation avérée des milieux afin d'anticiper une accentuation de la dégradation.

Le comité d'agrément fournira l'ensemble des éléments des résultats des mesures de la qualité de l'air et la mise à jour de l'étude de sensibilité du périmètre d'étude à chaque société postulante.

Stratégie énergétique

La stratégie énergétique mise en place envisage plusieurs scénarios énergétiques afin d'anticiper les possibilités de valorisation énergétique des futures implantations. Ces solutions mixent les solutions individuelles (photovoltaïques, géothermie) en fonction de la nature des nouvelles implantations et de la possibilité de mettre en place un réseau de chaleur avec valorisation :

- Des rejets thermiques des nouvelles implantations,
- Des rejets thermiques produits par Osiris,
- De l'énergie produite par des équipements individuels.

Une étude des besoins énergétiques avec une analyse comparative des scénarios a permis de faire ressortir deux scénarios : valorisation du rejet d'eau chaude OSIRIS via un réseau et productions renouvelables individuelles.

Le scénario optimal consisterait en un mix entre ces deux propositions : raccordement au réseau OSIRIS pour les lots situés à proximité du tracé et productions EnR individuelles pour les lots les plus éloignés.

Diminution des îlots de chaleur urbain

L'élargissement de la masse végétale autour de la Sanne (en moyenne 200 m de largeur), ainsi que la présence d'une trame verte répartie sur l'ensemble de la zone (connexion verte de 4 à 16 m de large) est de nature à limiter les effets des îlots de chaleur à travers les surfaces perméables et l'évapotranspiration que cette végétation génère,

Les bâtiments seront habillés par un revêtement clair à fort albedo afin de permettre le réfléchissement et limiter ainsi l'absorption de chaleur en journée,

Les preneurs de lots seront incités à la diversification des usages en toiture pour limiter les effets de chaleur induit par les surfaces artificielles : rétention d'eau, toiture végétalisée, copeaux.

Politique environnementale et sociétale

Les prescriptions environnementales relevant de l'interface entre les nouvelles entreprises et le Syndicat Mixte, seront transcrites à travers le cahier des charges de cession des terrains.

Les mesures préconisées sont ensuite suivies dans le cadre du plan d'action mis en place à travers la politique environnementale et sociétale validée pour INSPIRA.

La Charte INSPIRA et le Système de Management Environnemental et Sociétal (SMES) sont présentés au chapitre 3.2.

Pour synthétiser, l'aménagement du site INSPIRA doit relever plusieurs défis sur le plan technique, environnemental et humain afin que le développement du site s'inscrive durablement.

Ces défis de développement durable sont déclinés en 15 cibles environnementales présentées ci-dessous :

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE		STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
Axe stratégique	**Objectifs du SME**	**Cibles environnementales**
Axe 1 : Préserver les ressources naturelles (eau, énergie, matières) par la mise en œuvre en particulier des principes de l'écologie industrielle	▪ Mettre en œuvre des boucles de recyclage ▪ Limiter les prélèvements d'eau dans la nappe ▪ Alimenter les équipements / bâtiments avec des énergies renouvelables ▪ Mutualiser les équipements et services	**A1.1 : Valorisation des terres** **A1.2 : Préservation de la ressource en eau** **A1.3 : Optimisation énergétique et gaz à effet de serre** **A1.4 : Mutualisation de services inter-entreprises**
Axe 2 : Protéger la biodiversité en commençant par préserver et valoriser le corridor écologique de la Sanne	▪ Développer la trame verte et bleue ▪ Mettre en œuvre la compensation espèces protégées	**A2.1 : Confortement du corridor écologique de la Sanne** **A2.2 : Préservation des zones humides** **A2.3 : Intégration paysagère et écologique du site** **A2.4 : Eclairage responsable**
Axe 3 : Favoriser les modes de transport et de déplacements alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre	▪ Consolider, voire développer le transport de marchandises par le fleuve / par le rail ▪ Favoriser les modes d'accès doux à la zone (vélos, transport en commun…)	**A3.1 : Multimodalité** **A3.2 : Modes actifs et modes doux**
Axe 4 : Réduire l'impact des activités sur les milieux naturels (eau, air) et prévenir toute pollution	▪ Préserver la qualité de l'air ▪ Préserver la qualité des rejets aqueux (eaux usées et industrielles) ▪ Préserver la qualité de la nappe d'eau souterraine et des cours d'eau	**A4.1 : Gestion des eaux pluviales et du risque inondation** **A4.2 : Qualité de l'air et odeurs** **A4.3 : Acoustique** **A4.4 : Bioclimatisme et qualité de vie** **A4.5 : Risques technologiques**
Axe 5 : Contribuer à l'insertion professionnelle des habitants du territoire	▪ Inciter les prestataires à développer l'insertion professionnelle ▪ Déployer des actions avec le groupe de travail Economie Sociale et Solidaire	**A5.1 : Charte d'insertion sociale des entreprises**

Figure 49 : Stratégie de développement durable du projet INSPIRA (EODD, décembre 2019)

5. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

5.1. SURFACES ET ZONES DU PROJET

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

SURFACES AMENAGEES	m²	Ha
Parcelles commercialisées		
Sur terrains CNR	287 550	29
Hors terrains CNR	491 535	49
Infrastructures existantes	61 070	6
SURFACES NATURELLES NON AMENAGEES		
Corridor de la Sanne	277 891	28
Bord à voie d'eau CNR	36 600	4
SURFACES A AMENAGER		
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
TOTAL	3 363 846	336

Le détail des surfaces commercialisables est présenté dans le tableau aux pages suivantes.

Le plan de zonage du projet avec le détail des numéros de lot et des zones à aménager en fonction de leur destination ou du propriétaire foncier est présenté après le tableau des pages suivantes.

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.

			ouvert à commercialisation			Ratio emploi	Nbr emplois	Commercialisé 2014/2019 période			Commercialisé 2020/2025 période			Commercialisé 2026/2030 période			Commercialisé 2031/2035 période		
LOT	Vocation économique	Report modal	Surf. m²	Ratio	Surface plancher m²	par Ha de terrain		Surf. m²	Surface plancher m²	Nbr emplois	Surf. m²	Surface plancher m²	Nbr emplois	Surf. m²	Surface plancher m²	Nbr emplois	Surf. m²	Surface plancher m²	Nbr emplois
LOT A - THOR	Industrie / grand projet / écologie industrielle		18368	0,35	6429	17,5	32	18368	6429	32									
LOT B	Industrie / grand projet / écologie industrielle		36981	0,70	25887	17,5	65				36981	25887	65						
LOT C	Activités supports à l'industrie		3300	0,40	1320	17,5	6				3300	1320	6						
LOT D	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité	Souhaité	118700	0,35	41545	17,5	208				118700	41545	208						
LOT E	PME-PMI / Services / Ingénierie "standardisé"	Possible via le Port Public ou chantier de transport trimodal	64500	0,40	25800	17,5	113										64500	25800	113
LOT F1	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité => possible logistique	Obligatoire	107600	0,40	43040	17,6	189				107600	43040	189						
LOT F2	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité => possible logistique	Obligatoire	107600	0,40	43040	17,6	189				107600	43040	189						
LOT G	PME-PMI / Services / Ingénierie "standardisé"	Possible via le Port Public ou chantier de transport trimodal	158600	0,70	111020	17,5	278										158600	111020	278
LOT H	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité => possible logistique	Obligatoire	53600	0,40	21440	17,6	94							53600	21440	94			
LOT I	PME-PMI / Services / Ingénierie "standardisé"	Possible via le Port Public ou chantier de transport trimodal	101000	0,35	35350	17,5	177							101000	35350	177			
LOT J	PME-PMI / Services / Ingénierie "standardisé"	Possible via le Port Public ou chantier de transport trimodal	31000	0,35	10850	17,5	54							31000	10850	54			
LOT K	PME-PMI / Services / Ingénierie "standardisé"	Possible via le Port Public ou chantier de transport trimodal	29200	0,70	20440	17,5	51							29200	20440	51			
CNR 1	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	18000	0,35	6300	5	9										18000	6300	9
CNR 2	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	8900	0,35	3115	5	4				8900	3115	4						
CNR 3	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	24900	0,35	8715	5	12				24900	8715	12						
CNR 4	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	22900	0,35	8015	5	11										22900	8015	11

Secteur Nord

Mesure de compensation in situ

Mesure de compensation in situ - G-partiel

Projet HYMPULSION

			ouvert à commercialisation			Ratio emploi	Nbr emplois	Commercialisé période 2014/2019			Commercialisé période 2020/2025			Commercialisé période 2026/2030			Commercialisé période 2031/2035		
CNR 5 - GCA RHONAPORT	Logistique multimodale	Obligatoire	99195		5174		15				99195	5174	15						
CNR 6	Chantier de transport trimodal	Obligatoire	76600	0,35	26810	5	38										76600	18445	38
CNR 7	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	52700	0,35	18445	1,5	8										52700	18445	8
CNR Réserve Infrastructures ferroviaires	Infrastructures ferroviaires	Obligatoire	101065				0										101065		
Zone de services (entrée Nord)	Services		11232	0,35	3931	17,5	20				11232	3931	20						
Zone de services (entrée Sud)	Services		22700	0,35	7945	17,5	40							22700	7945	40			
Extension USRR	Logistique multimodale		12800	0,35	4480	3,5	4							12800	4480	4			
Extension Delmonico Dorel	Logistique multimodale / services		5000	0,35	1750		10	5000	1750	10									
Extension HLOG	Logistique		12600	0,40	5040	10	13										12600	5040	13
Extension Eurofloat	Industrie		140200	0,35	49070	11,5	161							70100	24535	81	70100	24535	81
Extension Tredi	Industrie		24600	0,35	8610	17,5	43	4800	1680	3				19800	6930	40			
Extension RUBIS	Logistique multimodale		23600	0,35	8260	5	12										23600	8260	12
Extension GDE	Logistique multimodale		14300	0,35	5005	8	11							14300	5005	11			
Extension LINDE	Industrie		44600	0,35	15610	20	89				44600	15610	89						
Densification existant phase 1					15511		0					15511	0						
Densification existant phase 2					15511		0								15511	0			
Densification existant phase 3					15511		0											15511	0
TOTAL			**1546341**		**618970**		**1958**	**28168**	**9859**	**45**	**563008**	**206888**	**798**	**354500**	**152486**	**553**	**600665**	**241371**	**562**

Projet ferroviaire CNR

Tableau 7 : Détail des surfaces commercialisables par lot et phasage

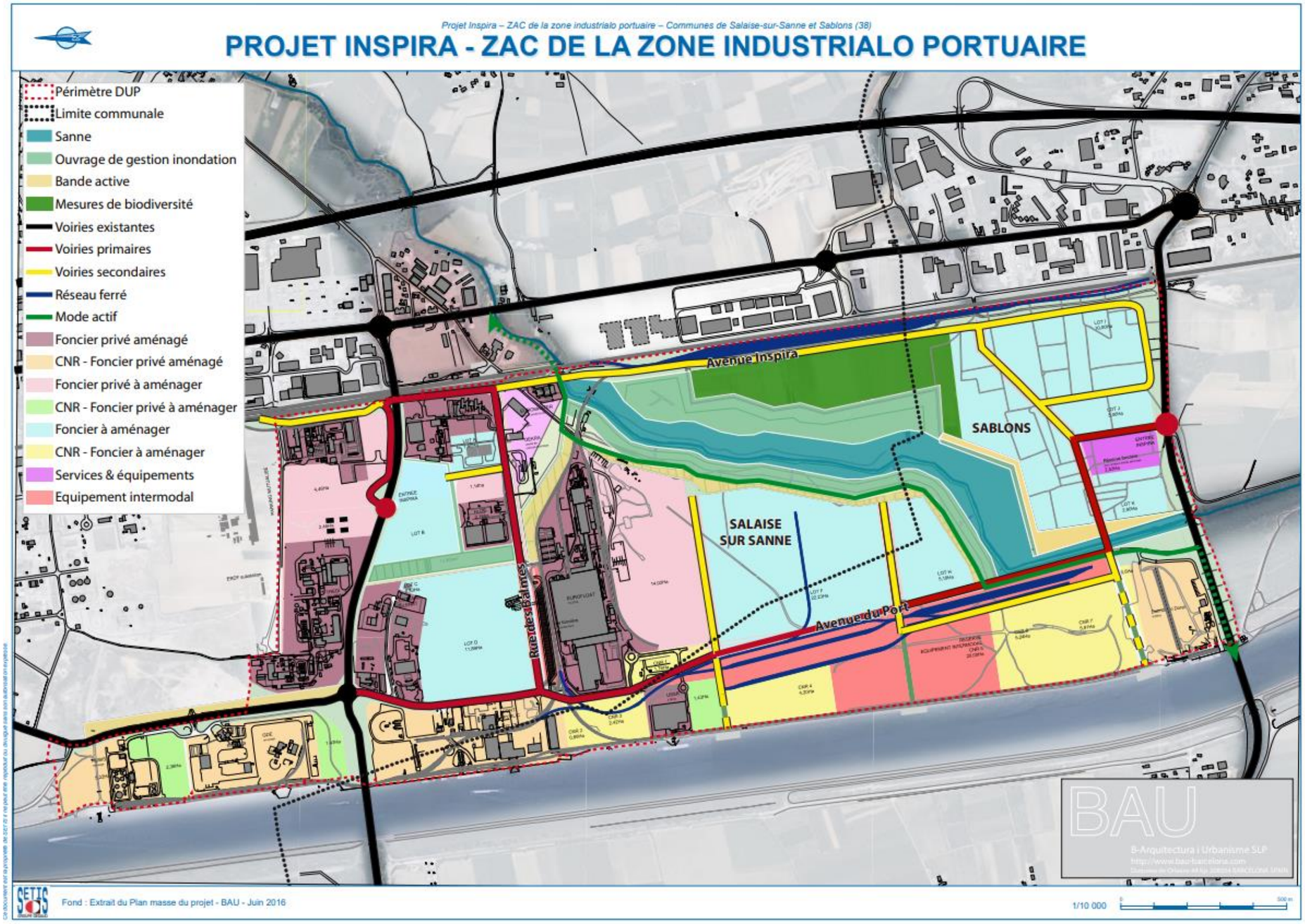
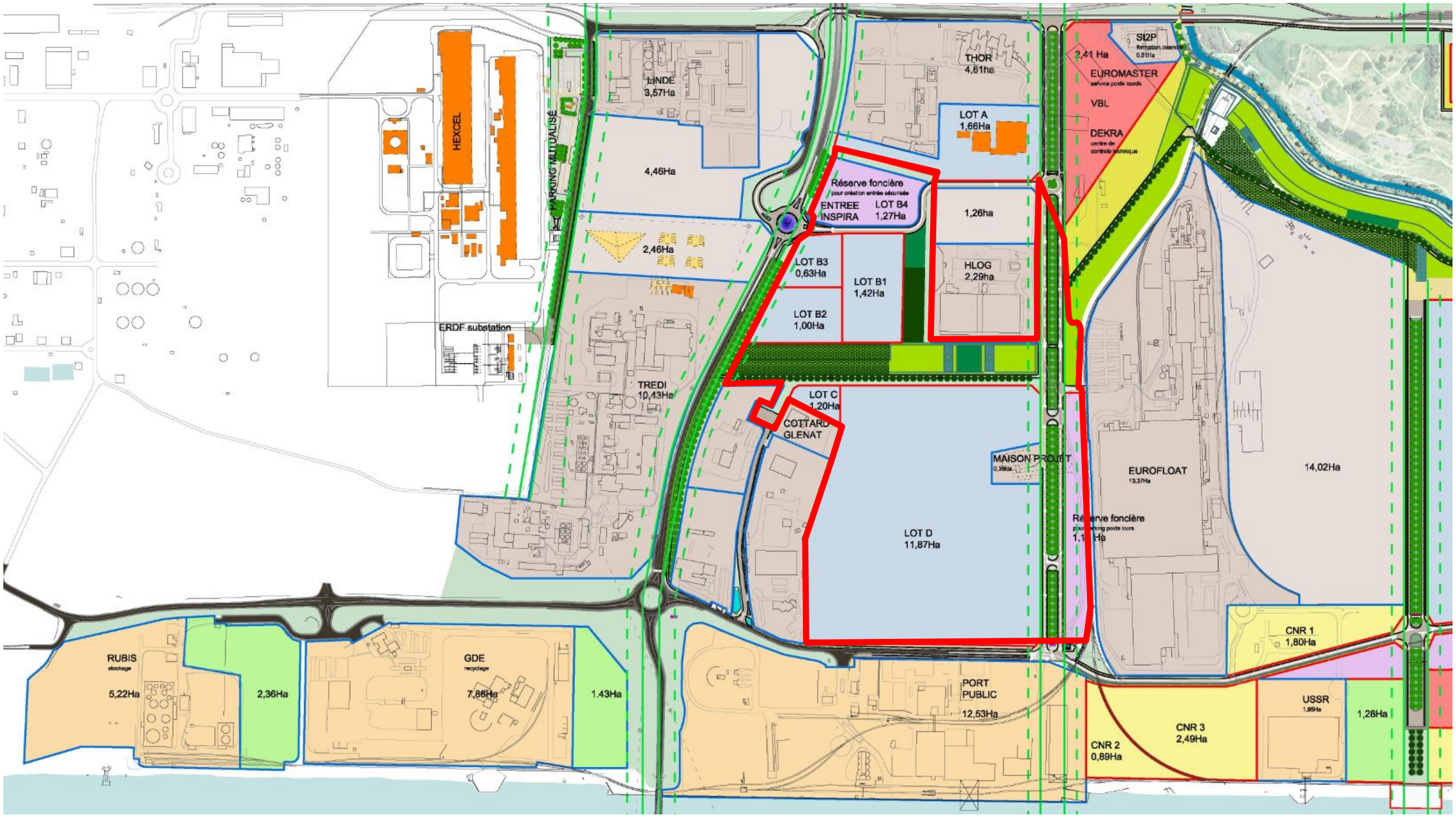


Figure 50 : Plan masse général du projet (version 2023)



Emprise du secteur Nord

Figure 51 : Plan masse du projet avec distinction des lots

La spatialisation définie dans le cadre de la charte donne des zones d'implantation au regard de type et/ou catégories d'entreprises

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,
  - Lot 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…).

- Le lot E et une partie du lot G ne sont plus aménagés mais conservés (mesure d'évitement). Ils sont également aménagés pour créer un milieu favorable aux espèces impactées sur le secteur nord (mesure de compensation).

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.

5.2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

5.2.1. GÉNÉRALITÉS

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.

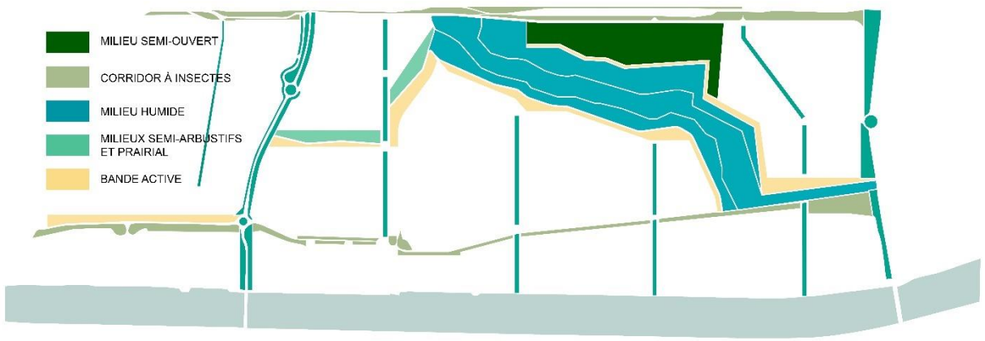


Figure 52 : Schéma type du principe d'aménagement

Des bandes végétalisées d'orientations Est-0uest 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.

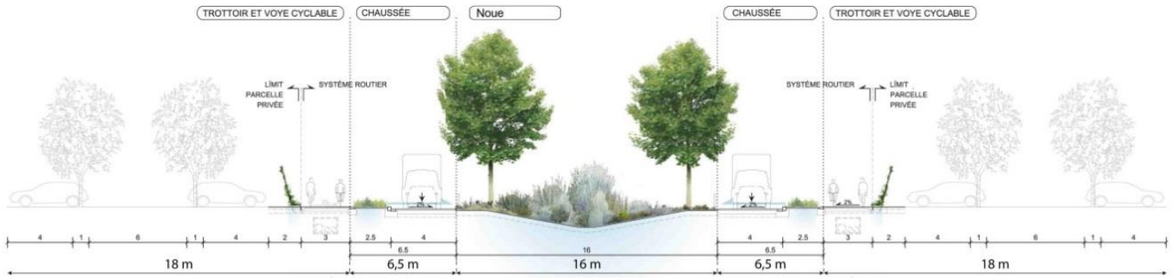


Figure 53 : Coupe type du principe d'aménagement des chaussées, trottoirs et voie cyclable

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.

5.2.2. MULTI MODALITÉ ET MOBILITÉ

Le schéma de desserte définit la spécialisation de chaque zone multimodale en fonction des principaux équipements et ouvrages présents :

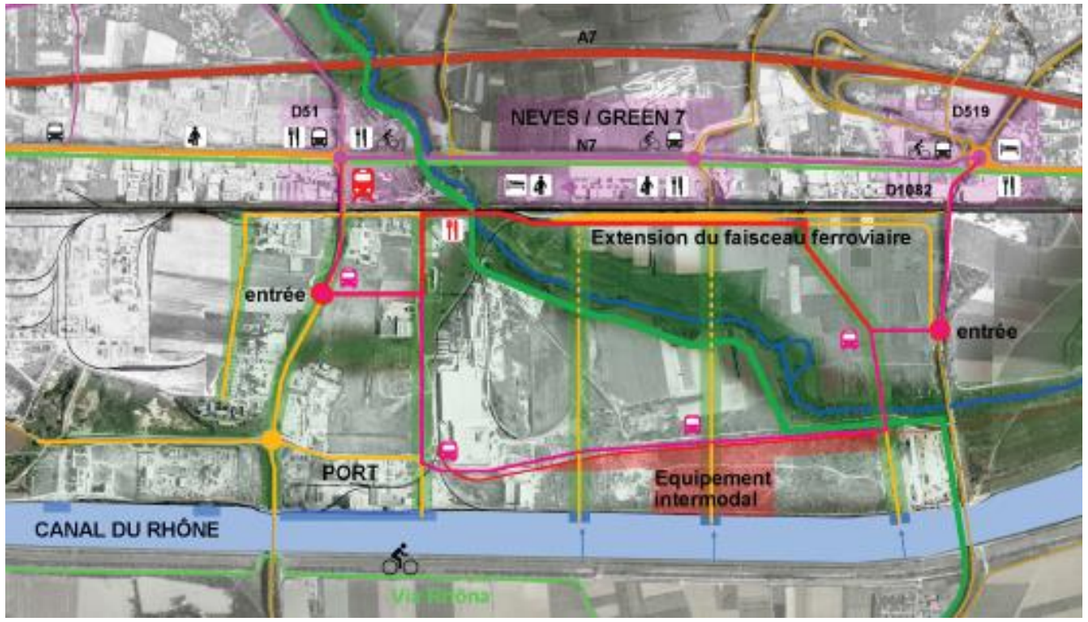


Figure 54 : Schéma de desserte de la zone d'activités

L'accès à INSPIRA sera interdit aux personnes extérieures à la zone. Les fonctionnalités d'INSPIRA seront en conséquence plus particulièrement regroupées à chaque entrée de la zone où peuvent s'exercer le contrôle d'accès suivant les heures de la journée et les évènements ponctuels.

5.2.2.1. DESSERTE VL ET PL

Les dessertes de la ZAC évolueront lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

- **Voie centrale**

La desserte de la zone est assurée par une voie centrale structurante, qui constitue un axe principal. Elle a pour vocation de supporter le trafic d'échange externe.

Figure 55 : Localisation des voies routières structurantes

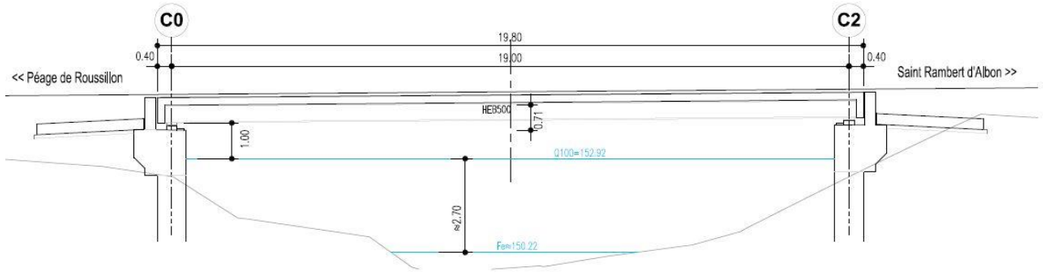
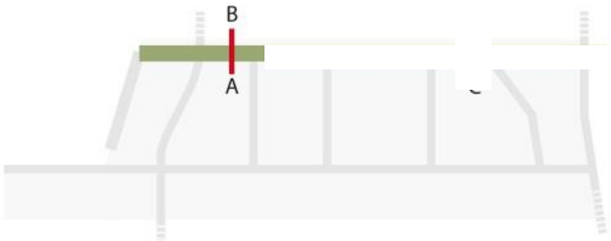


Figure 56 : Profil en travers de l'ouvrage d'art d'avenue Inspira au-dessus de la Sanne



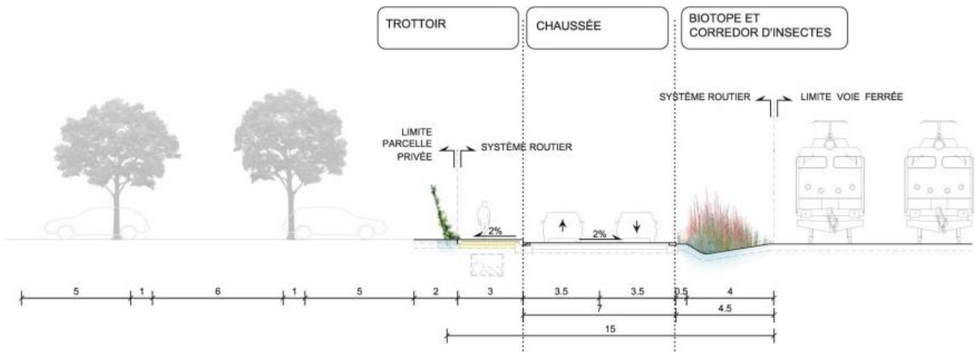


Figure 57 : Configuration de l'avenue Inspira le long de la voie ferroviaire

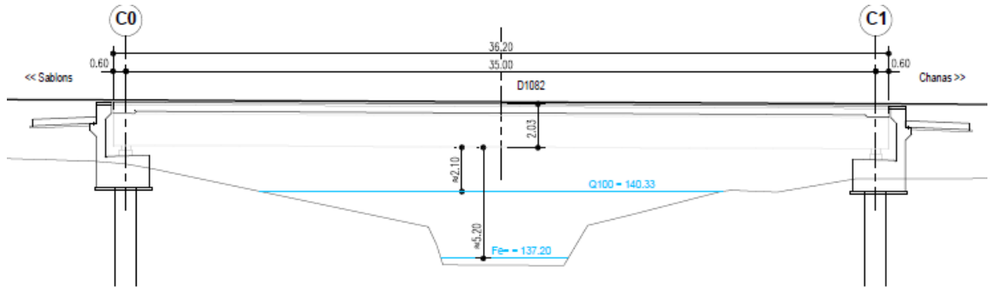


Figure 58 : Profil en travers de l'ouvrage d'art de la voie secondaire au-dessus de la Sanne

L'avenue du port disposée le long des terrains CNR assure la desserte à l'équipement intermodal ferré disposé à l'interface d'une partie des parcelles à bord à voie d'eau, et aux infrastructures du port.

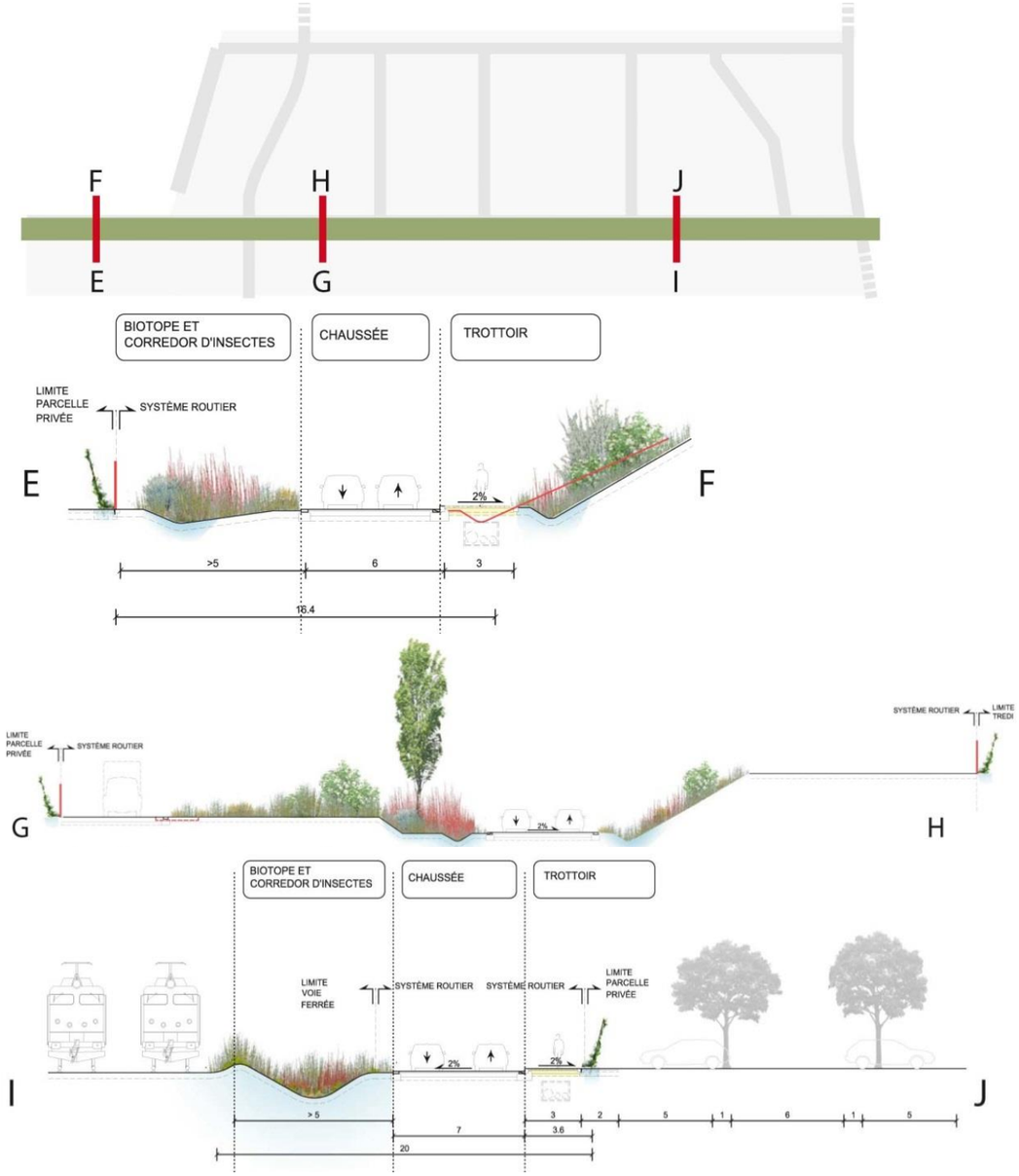


Figure 59 : Configuration de la voie secondaire au centre du site

L'avenue Inspira est ensuite reliée à la RD1051 et à la RD1082 par des carrefours giratoires :

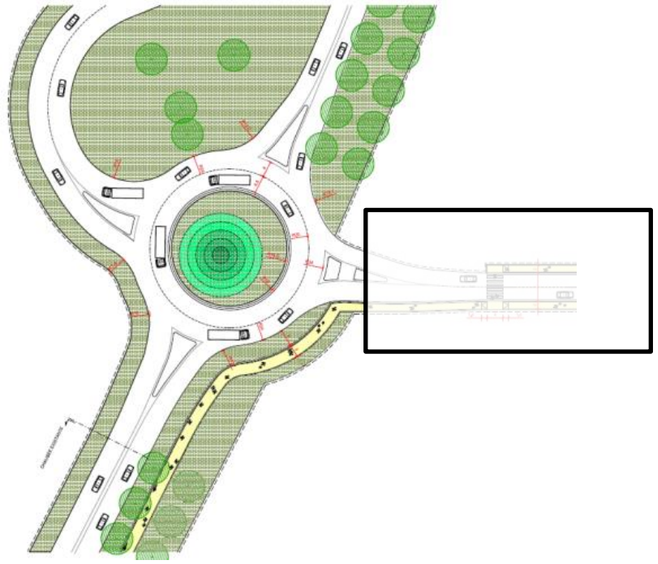


Figure 60 : Giratoire sur la RD 51

Avec le Lot B, le giratoire sur la RD 51 aura trois branches uniquement.

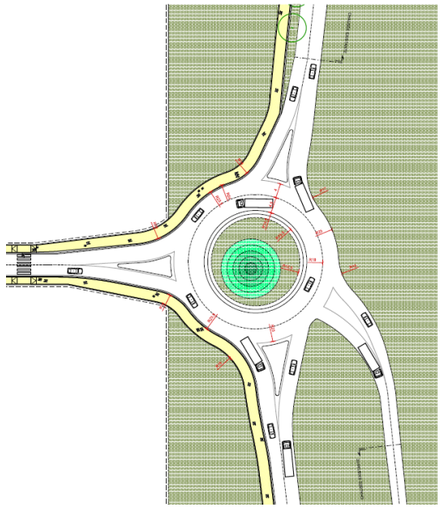


Figure 61 : Giratoire sur la RD1082 qui restitue la liaison à la route d'accès aux terrains agricoles au Sud

Voiries secondaires

Le bouclage de la zone industrielle est réalisé par des voiries secondaires plus spécifiquement destinées au trafic d'échange internes, notamment en direction des infrastructures multimodales ainsi qu'à la desserte des entreprises. Leur positionnement pourra évoluer en fonction de la commercialisation

-
- Des voiries perpendiculaires reliées à l'avenue principale

Localisation des voies routières secondaires

Figure 62 : Configuration de la voie secondaire au centre du site

Les voies perpendiculaires à la voie principale sont constituées par deux chaussées d'une voie chacune, disposées de part et d'autre d'une noue végétalisée dont la largeur varie entre 3 et 16 m. La largeur de cet espace dépend de l'ajout d'autres fonctions telles que les ouvrages de confinement de la pollution ou les poches de stationnement.

Organisation du schéma de desserte

L'organisation du schéma de desserte et la hiérarchie des voiries qui en résulte évoluera au fil de l'aménagement, afin de permettre à terme la mise en place de la voie centrale.

5.2.2.2. FLEUVE ET RAIL

Les implantations en bord à voie d'eau sont valorisées par la desserte ferrée.

La capacité d'accueil du réseau ferré est renforcée par la création de 4 voies de garage et l'augmentation du nombre de voies du faisceau de réception (passage de 3 à 4 voies). Cette voie supplémentaire pourra accueillir des trains longs de 1050m et sera raccordé au Sud à la voie Paris-Lyon-Méditerranée de la SNCF.
Ce raccordement permettra les entrées et sorties directes des trains du Réseau Ferrée National vers le faisceau de voies de service CNR, en supprimant des manœuvres de trains. Ces suppressions de manœuvres, permettra de libérer de la capacité sur la ligne Paris – Lyon – Méditerranée du Réseau Ferré National.

À partir de ce faisceau de réception reconfiguré, les trains utiliseront la voie ferrée existante du site pour rejoindre les implantations existantes, le nouveau chantier de transport combiné de 20 ha ainsi que les nouvelles implantations industrielles et logistiques.

Le nouveau chantier de transport combiné est dessiné pour traiter à terme deux trains de 830 m simultanément. Il est ainsi projeté la réalisation de 4 voies de 410 m. Un faisceau de soutien équipé de façon progressive de 5 voies de 420 m permet les opérations de composition des trains du chantier combiné et le traitement des trains de marchandises conventionnelles issus ou à destination des entreprises industrielles multimodales.

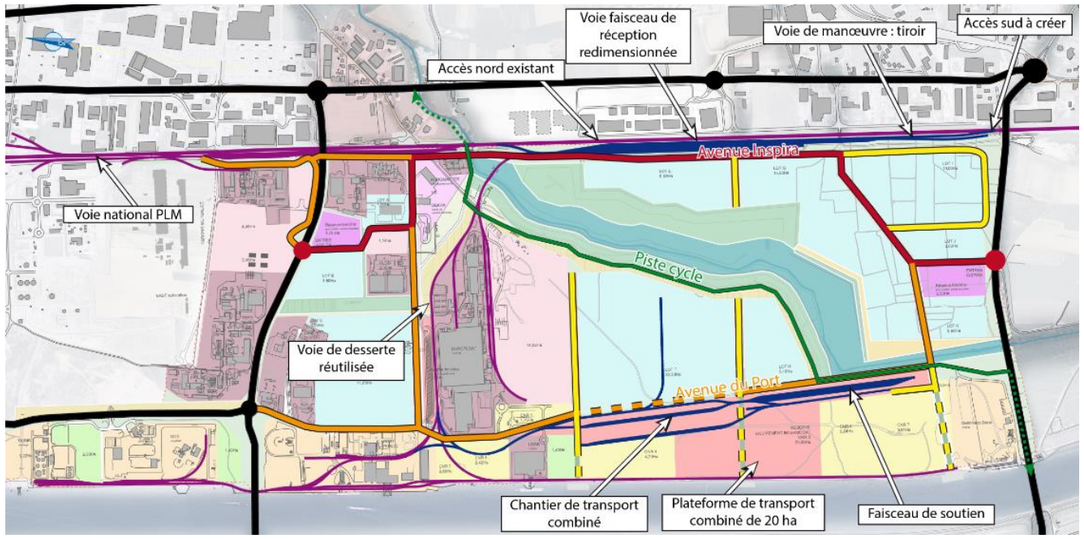


Figure 63 : Localisation du renforcement du réseau ferré et du chantier de transport combiné

Cette conception a été adaptée dans le cadre du projet CNR/GCA :

Il est prévu la réalisation d'un quai implanté au droit du domaine public concédé à la Compagnie nationale du Rhône en rive gauche du canal de dérivation du Rhône. Le positionnement des voies ferroviaires et du chantier de transport combiné a été adapté sans remettre en cause le principe général de composition du plan masse.

5.2.2.3. TC ET CYCLES

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 (voir chapitre 5.2.3), 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).

EBER élabore actuellement un schéma mode doux sur son territoire en visant les déplacement « utilitaire » plutôt que « Loisir ».

Trois axes structurants sont en cours d'étude à savoir :

- AXE 1 Nord/Sud : Les Roches de Condrieu => Chanas,
- AXE 2 Est/Ouest : Cour et Buis => Saint Alban du Rhône,
- AXE 3 : Est / Ouest : Saint Barthélémy => Sablons.

INSPIRA se connectera à ces axes en adéquation avec l'avancement des études et de leurs réalisations.

Sur la ZAC et plus particulièrement le secteur nord, certaines voies comportent des sections en zone r et B du PPRT. Le PPRT interdit le développement d'infrastructures pour les modes doux en zone R ou r. Sont autorisées la création et le balisage d'axes modes doux uniquement dans les zones B situées côté est de la plateforme chimique.

En page 53 de la note de présentation du PPRT, un focus est effectué sur les pistes cyclables, il y est précisé :

- Que pour les pistes de grand transit (tourisme) : il s'agit de ne pas créer de nouvelles infrastructures en bleues ou rouges du PPRT, afin de ne pas accroître la vulnérabilité de ces zones via une augmentation de la population présente. Des mesures de signalisation doivent être mises en œuvre par les gestionnaires.
- Que pour les pistes de transit local : les infrastructures visant des pistes cyclables urbaines pour les résidents ou travailleurs de la zone sont tolérées en zone bleue dans la mesure où elles ne conduisent pas exposer une population « non avertie ». Des mesures de signalisation doivent être mises en œuvre par les gestionnaires de ces voies pour avertir sur la nature des risques et conduite à tenir en cas de survenance d'un risque industriel majeur. En zone r ou R, les pistes cyclables « futures » sont interdites.

En zone B, EBER, en coordination avec l'avis de DREAL ne peut cibler ni baliser des itinéraires mais vise un aménagement d'espaces où les cycles utilitaires/transit peuvent passer en sécurité. INSPIRA va donc s'inscrire dans cet objectif. Les aménagements se traduisent par une surlageur de chaussée ou d'accotement/trottoir praticable et permettant le passage des modes doux utilitaires.

Les zones d'entrée qui constitueront les lieux de contrôle des accès, pourraient regrouper arrêt de bus, bornes de recharge électrique, station de covoiturage, parkings VL, PL, vélo. Ces stationnements sont complétés par un stationnement poids lourds équipé à proximité du réseau ferré, et des stationnements véhicules légers sur la bande active à l'extrémité des rues transversales, afin de faciliter l'accès de jour à la bande active lieu de détente.

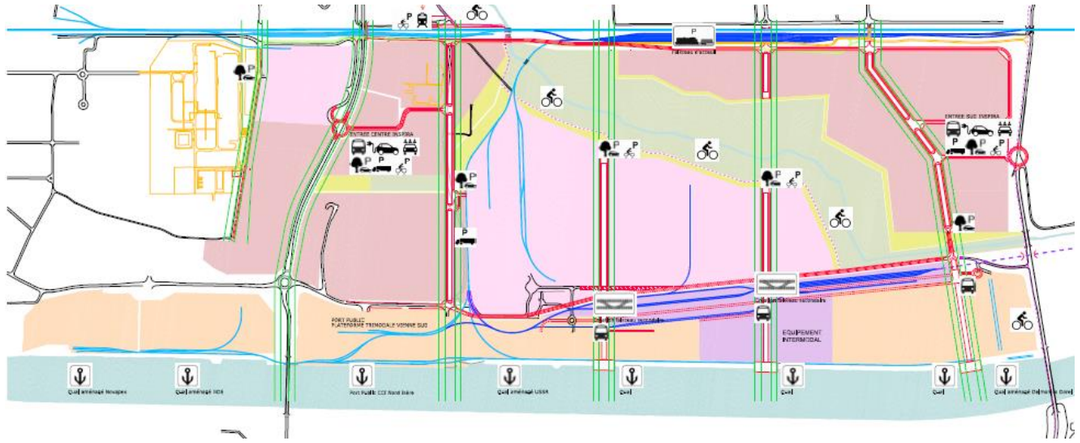


Figure 64 : Schéma d'intention de l'organisation multimodale

Des arrêts bus sont envisagés à l'intérieur de la zone pour permettre la desserte par les Transport en commun. Celle-ci sera assurée soit par le prolongement de la ligne existante, soit par une navette dédiée au départ de la ligne actuelle à l'arrivée de la ligne dont le terminus est localisé à la gare de Salaise.

Sur le secteur Nord, la sécurité des cycles sera assurée sur l'accotement :

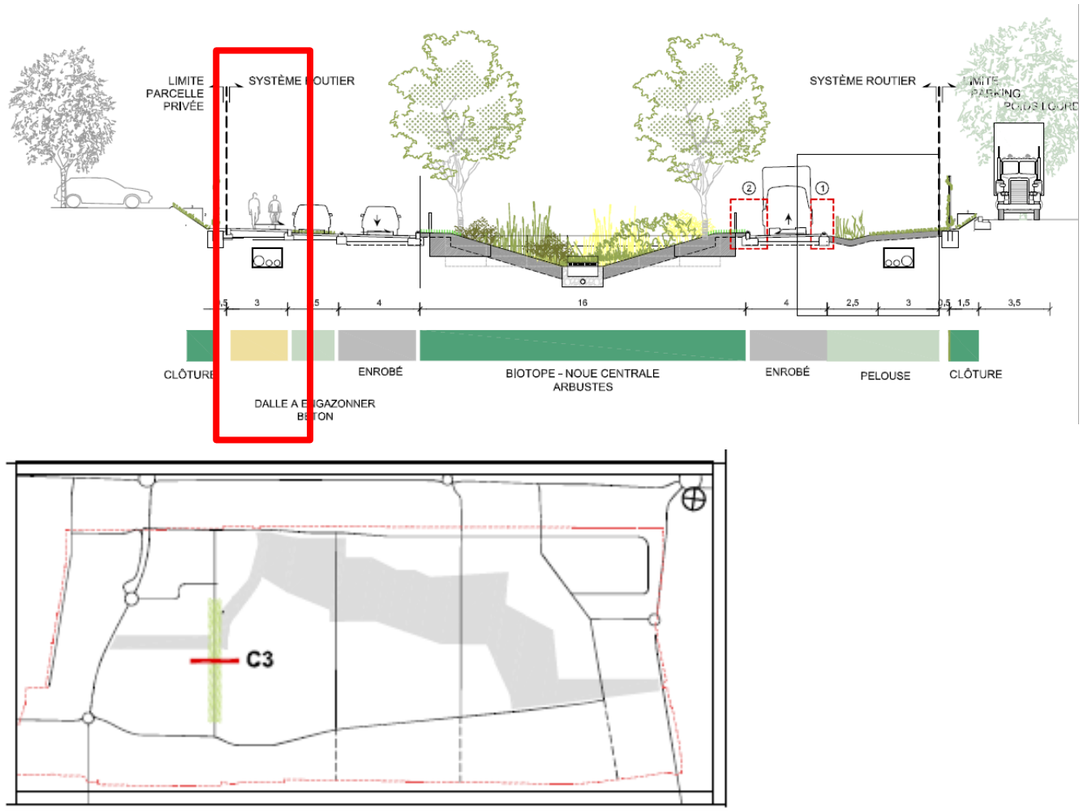


Figure 65 : Profil en travers de la rue des Balmes (Coupe issue de l'AVP de la rue des Balmes_BAU)

En mars 2024, un service de navette sans réservation entre la gare de Péage de Roussillon et les entreprises de la zone de la ZAC INSPIRA (3 Aller / Retour par jour) sera mis en place dans le cadre du développement du réseaude transport en commune « le 37 » par EBER. Cette navette permettra de desservir le secteur Nord en transport en commun et de répondre à un besoin du territoire.

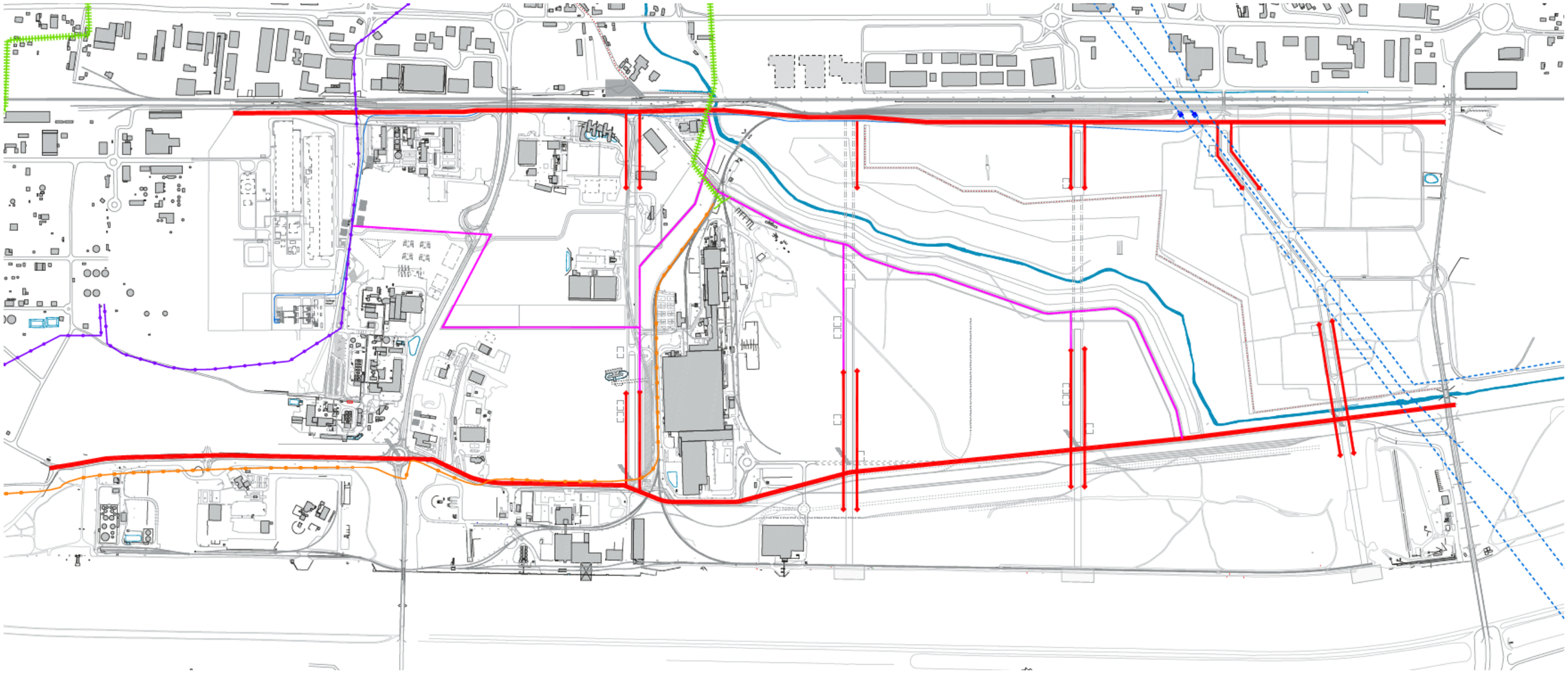
Figure 66 : Navette entre la gare de Péage de Roussillon et la Zac INSPIRA (source EBER)

5.2.3. RÉSEAUX

Les réseaux seront réalisés le long des voieries afin de viabiliser les terrains.

L'organisation du schéma viaire permet de réserver un espace dédié à de futurs réseaux et/ou canalisations pour la mise en réseau des entreprises entre elles.

Les réseaux sont représentés sur la cartographie page suivante.



Réseaux existants

Alimentation électrique
- Ligne aérienne
- Ligne souterraine

Air liquide
- Canalisation d'hydrogène

Transugil
- Canalisation de propylène

GRTgaz (Gaz Réseau Transport gaz)
- Canalisation

Réserves proposées des futurs réseaux
- Réserve Nord - Sud
- Réserve Est - Ouest

Figure 67 : Plan des réseaux

5.2.4. GESTION DU RISQUE INONDATION ET DES EAUX PLUVIALES

La prise en compte du risque inondation et le traitement du ruissellement résultant de l'augmentation des surfaces imperméabilisées, font l'objet d'une gestion à travers des ouvrages et aménagements distincts :

- **La renaturation de la Sanne qui pourrait comprendre :**
  - La Suppression digue rive droite après pont CNR et rive gauche en aval du bassin de la Fontanaise,
  - L'élargissement du lit dans l'emprise des bandes de recul (50m),
  - L'arase partielle du seuil CNR en aval,
  - Le reméandrage,
  - L'adaptation du bassin de la Fontanaise : abaissement déversoirs d'alimentation 30 cm, obturation 2 buses de vidange sur 3, création d'un déversoir de sécurité 80 ml, uniformisation de la crête de digue pour revanche Q1000, proposition revanche au vent pour réduire le risque de « vagues » par-dessus la digue (muret).

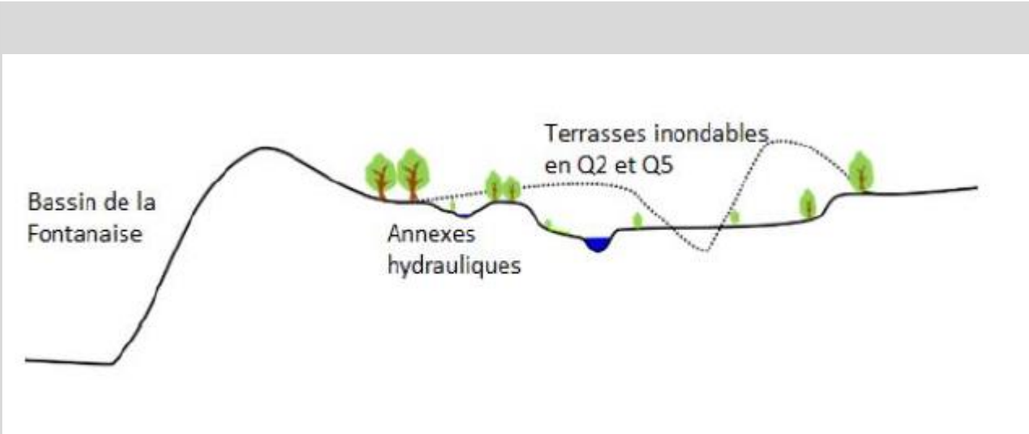


Figure 68 : Schéma de renaturation de la Sanne

Les études de renaturation de la Sanne ne sont à ce jour pas réalisées et ne permettent pas de décrire de manière plus détaillée le projet de renaturation de la Sanne. Néanmoins, cette renaturation de la Sanne n'est pas nécessaire à l'aménagement du secteur Nord, objet du présent dossier de demande d'autorisation.

L'étude d'impact de la ZAC sera mise à jour lors des étapes ultérieures d'aménagement de la ZAC INSPIRA notamment sur le projet de renaturation de la Sanne et ses impacts.

Remarque : pour rappel dans l'étude d'impact du dossier DUP, le projet prévoyait dans un premier temps la réalisation de Chenaux destinés à récupérer les écoulements de crue de la Sanne en cas de rupture de digue puis dans un deuxième temps la renaturation de la Sanne avec la suppression des digues. Dans le cadre de la démarche ERC, cette solution mixte a été écartée pour passer directement à la renaturation de la Sanne qui permet de traiter dès la phase 1 de la ZAC le risque d'inondation sur l'ensemble de la ZAC.

- **Des aménagements destinés à l'interception des écoulements de crues dans la zone Nord**, leur rétention et leur accompagnement jusqu'au canal d'amenée du Rhône :
  - Un fossé de collecte des écoulements de crue de 8 m de largeur et 2 m de profondeur positionné en recul de la voie ferrée ;
  - Un bassin de rétention de 26 500 m^3 positionné transversalement à l'écoulement de crue et équipé d'un déversoir de sécurité vers la rue des Balmes ;
  - Un accompagnement des écoulements de débordement du bassin via les aménagements de voirie de la future rue des Balmes (largeur 29 m) comprenant une noue et permettant la diffusion des écoulements sur les terrains CNR jusqu'au canal d'amenée du Rhône, dans une emprise et des lames d'eau comparables à l'actuel, voire inférieures localement.

Ces aménagements ont pour effet la suppression de l'inondation sur la majeure partie des secteurs urbanisables de la zone Nord. Sur les autres secteurs, la ligne d'eau en crue est au plus équivalente à l'actuelle voire moindre, l'exception du secteur de la zone portuaire dans la continuité de l'axe d'écoulement formé par la rue des Balmes et de l'amont de l'extension THOR où les hauteurs et vitesses sont légèrement augmentées. Ces augmentations ne sont toutefois pas de nature à aggraver les dégâts sur les bâtiments existants, et sont prises en compte sur le site THOR.

- **Des espaces dédiés à la gestion pluviale et disposés le long des voiries**. Ces espaces accueillent les eaux pluviales des espaces publics ainsi que les rejets régulés et surverse en provenance des lots privés. La rétention au droit des lots privés est réalisée pour un événement décennal.

  Les ouvrages publics permettent la rétention d'un événement trentennal au droit de l'espace public et des surverses des lots privés pour les écoulements résultant d'une pluie supérieure à 10 ans. Ces eaux pluviales sont gérées par infiltration.

  Les surverses des espaces publics dédiés à la gestion pluviale sont orientées vers le canal d'amenée du Rhône, et la Sanne lorsqu'il est impossible de rejoindre le canal, pour les écoulements résultants d'une pluie supérieure à 30 ans.

Figure 69 : Organisation de la gestion pluviale

Cette organisation spatiale anticipe l'évolution du zonage d'aléa qui résultera de la révision du PPRi. L'ensemble des hypothèses dimensionnantes du porté à connaissance du PPRi ont été intégrées dans la réflexion hydraulique menée dans le cadre du projet.

Le projet prévoit également la mise en place d'un déversoir évacuateur de crue en partie aval du bassin de la Fontanaise afin de sécuriser le fonctionnement de ce bassin pour les crues exceptionnelles. Le dimensionnement de ce déversoir est réalisé pour la crue millénale, avec une largeur déversante de 80 m et la conservation d'une revanche de 50 cm entre le niveau des plus hautes eaux et les crêtes de digues entourant le bassin. Les mesures de contrôle et d'entretien de cet évacuateur s'inscriront en complément et dans la continuité des mesures de surveillance et d'entretien d'ores et déjà appliquées sur le bassin de la Fontanaise par le Syndicat Mixte en sa compétence de gestionnaire de l'ouvrage comme barrage de classe C. Cet évacuateur de crue sera étudié en étroite connexion avec le projet de renaturation de la Sanne.

Le dimensionnement des collecteurs du réseau pluvial proposé dans le cadre du projet est basé sur une période de retour de 30 ans. Le calcul des débits caractéristiques de chaque bassin versant a été réalisé par application de la méthode dite « méthode rationnelle ». Celle-ci tient compte :

- des caractéristiques morphologiques des bassins versants (surface, pente…)
- de leur coefficient de ruissellement (fonction de l'occupation du sol projetée)
- du temps de réponse (temps de concentration) caractéristique de chaque bassin versant
- de la durée de pluie la plus pénalisante pour chaque bassin versant (pluie très courte pour les tous petits bassins versants, un peu plus longue pour les bassins versants un peu plus grand etc.)

Cette méthode fait partie des standards d'hydrologie urbaine d'évaluation du débit de pointe tels que le préconisent les Services de l'État. Le retour d'expérience montre que cette méthode fournit des débits de pointe sécuritaires (plus forts que par l'application de modèles pluie-débit notamment).

Le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales (collecteurs et bassins de rétention) a été effectué en retenant par extrapolation les quantiles de précipitation de la station locale d'Albon, supérieurs à ceux de la station Lyon Bron.

Le dimensionnement des bassins de rétention du réseau pluvial proposé dans le cadre du projet est basé sur la méthode dite « méthode des pluies ». Il s'agit de la méthode préconisée dans les doctrines régionales et nationales de dimensionnement des bassins pluviaux.

Cette méthode consiste à calculer, en fonction du temps, la différence entre la lame d'eau précipitée sur le terrain et la lame d'eau évacuée par le ou les ouvrages de rejet (cf. annexe 4). Il est important de préciser que les durées de précipitations considérées sont comprises entre 10 minutes et 24h. Le volume du bassin de rétention (volume stocké) est donc calculé pour la durée de pluie donnant, pour l'occurrence considérée, la différence maximale entre le volume précipité et le volume évacué.

Le dimensionnement des bassins de rétention permet, pour la période de retour trentennale, ainsi de contenir les eaux :

- d'un évènement orageux court, très intense,
- d'un évènement pluvieux moins intense mais plus long.

Les modalités de gestion des eaux pluviales pour une période de retour de 100 ans ont été étudiées, et ce afin de ne pas risquer d'impacter les enjeux présents (actuels et futurs). Ainsi, les dispositifs de rétention des eaux pluviales disposent de déversoirs de sécurité, dimensionnés pour une pluie centennale, acheminant le surplus de débit vers le canal du Rhône via des cheminements préférentiels (fossés, noues) également dimensionnés pour une période de retour centennale. Il n'y a ainsi pas d'atteinte aux enjeux avoisinants en cas d'évènement dépassant la période de retour de dimensionnement des ouvrages et jusqu'à une occurrence centennale.

Le projet de renaturation de la Sanne rentre également dans le cadre de la gestion du risque d'inondation et permet de ne plus rendre inondable une grande partie des secteurs à aménager de la ZAC INSPIRA :

- dans le Sud de la ZAC, une petite partie reste inondable vers le raccordement ferroviaire,
- sur le secteur Nord, le lot D conserve un aléa, plus faible, sur la partie Sud-Est.

Pour le secteur nord, une étude hydraulique a été réalisée sur la base des plans AVP afin de confirmer les données. Le rapport conclut que « Les résultats des simulations ont montré que les mécanismes d'écoulement, en tenant compte des adaptations du projet, étaient inchangés par rapport à la configuration projetée présentée dans le Dossier d'Autorisation Unique. Les cartographies des hauteurs d'eau maximales, des vitesses maximales d'écoulement, ainsi que les cartographies des différences vis-à-vis de la situation actuelle (situation de référence du PPRI) sont similaires. »

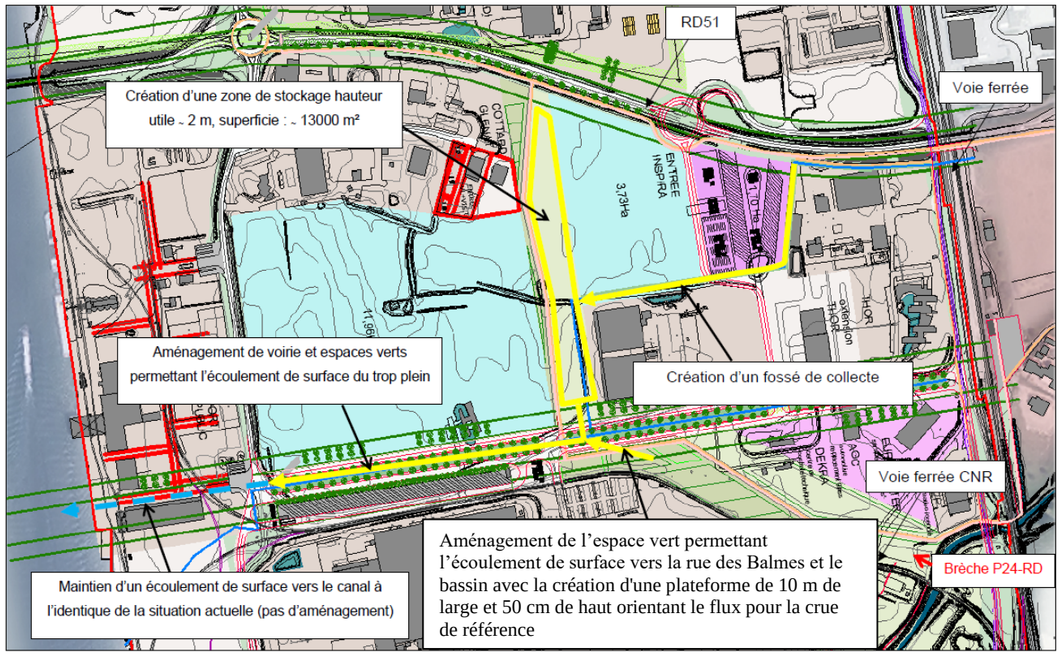


Figure 70 - Principes de gestion des écoulements préférentiels dans le secteur nord du périmètre Inspira (extrait du DAU)

La gestion des eaux pluviales du lot C est réalisée par infiltration dans des noues pour une période de retour de 10 et dans le bassin hydraulique nord pour la pluie trentennale.

La gestion des eaux pluviales du lot B est réalisée par infiltration via un bassin enterré pour une période de retour de 30 ans.

La gestion des eaux pluviales de la rue des Balmes est réalisée par des noues d'infiltration.

Le bassin de rétention nord d'une capacité de stockage de plus de 35 000 m^3, combine les vocations hydrauliques et de la compensation environnementale.

Les ouvrages publics collecteront les ruissellements interceptés au droit de l'espace public jusqu'à un événement de période de retour 30 ans, ainsi que les surverses en provenance des lots privés et correspondant au surplus de ruissellement induit par une pluie décennale et jusqu'à la pluie trentennale.

La gestion des eaux pluviales du projet Hympulsion comprend la création d'un ouvrage d'infiltration/rétention des eaux pluviales. Compte tenu des bonnes valeurs d'infiltration au sein de la parcelle, notamment au niveau des espaces verts (1.10^{-4} m/s), l'ouvrage sera de type noue végétalisée.

Le volume des eaux pluviales est calculé en utilisant la méthode des pluies et en utilisant les valeurs des quantiles de pluies pour une pluie de période de retour de 30 ans sur 24 heures.

Ainsi, l'ensemble des eaux pluviales du projet seront infiltrées dans une noue d'infiltration végétalisée sur une surface fond de noue de 30,78 m² et d'une profondeur de 0,5 m. La noue d'infiltration aura un débit de fuite de 32,2 m^3/h et une capacité de stockage de 50 m^3.

En amont de cet ouvrage de rétention, il sera installé un débourbeur 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.

La gestion des eaux pluviales du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR sera réalisée par infiltration au plus près en intégrant des noues régulièrement le long du faisceau, en pied de talus. Compte tenu de la pente du terrain naturelle dans la direction Nord-Sud de 1% en moyenne, ces noues seront discontinues pour retenir l'eau et l'infiltrer en place et ainsi éviter un ruissellement généralisé de l'eau vers le sud. À ce stade, la longueur des noues est estimée à 25 m.

Ces ouvrages de gestion des eaux pluviales seront dimensionnés pour permettre :

- de collecter et d'infiltrer les eaux de pluie pour une évènement pluvieux jusqu'à une période de retour de 10 ans sans débordement,
- un débordement localisé et maitrisé des ouvrages pour des évènement pluvieux entre 10 et 30 ans de période de retour sans impact sur le fonctionnement du faisceau et les équipements proches (publics et privés),
- de gérer les évènements pluvieux de période de retour supérieure à 30 ans en dirigeant les eaux pluviales vers les points bas en limitant les impacts sur les structures et équipements.

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.

5.2.5. MISE EN ŒUVRE DE LA COMPENSATION DES ÉVENTUELLES CONSOMMATION EN EAU INDUSTRIELLE DU SECTEUR NORD

Le projet d'aménagement du secteur nord intègre des travaux permettant de compenser un volume d'eau que pourraient demander les entreprises s'installant sur ce secteur.

La solution étudiée consiste à l'infiltration d'une partie des eaux pluviales, qui, en situation actuelle, sont collectées via un réseau enterré et rejetées directement vers le Rhône court-circuité.

Le but est de déconnecter une partie du réseau pluvial actuel de la rue des Balmes et de le diriger vers un bassin d'infiltration. Ainsi, les ruissellements générés par des surfaces imperméabilisées existantes seraient infiltrés et permettrait la réalimentation de la nappe d'accompagnement du Rhône court-circuité.

L'étude réalisée par INGEROP en mars 2019 et intitulée « Note hydraulique sur la possibilité de réinjection des eaux pluviales dans la nappe version 3 » montre que, dans la configuration actuelle, le débit moyen maximum potentiel de réinjection des eaux pluviales dans la nappe au niveau du bassin nord serait de l'ordre de 149 m3/j (157 m3/j dans un cas extrême).

5.2.6. CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ET CONTINUITÉS VERTES

La rivière de la Sanne configure l'espace central du corridor.

Le corridor de la Sanne présente plusieurs vocations (hydraulique, biodiversité, loisirs et transports en mode doux). Ce corridor comprend successivement :

- La Sanne et sa renaturation ;
- Une zone de transition entre les espaces à vocation naturelle de la Sanne et la zone industrielle également appelée « bande active ». Cette bande active de 22 m de largeur minimale présente une vocation biodiversité et permet les déplacements modes doux.

Le confortement du corridor de la Sanne est complété par la mise en place de continuités vertes :

- Du Nord au Sud via la mise en place d'une prairie sèche continue à minima sur 5 mètres de large favorable aux déplacements des insectes le long de la voirie des terrains CNR;
- D'Est en Ouest via la mise en place de transversales accompagnant les voiries et constituées de noues semi-arbustives à gestion extensive et d'alignements urbains sur une largeur de 16 m.

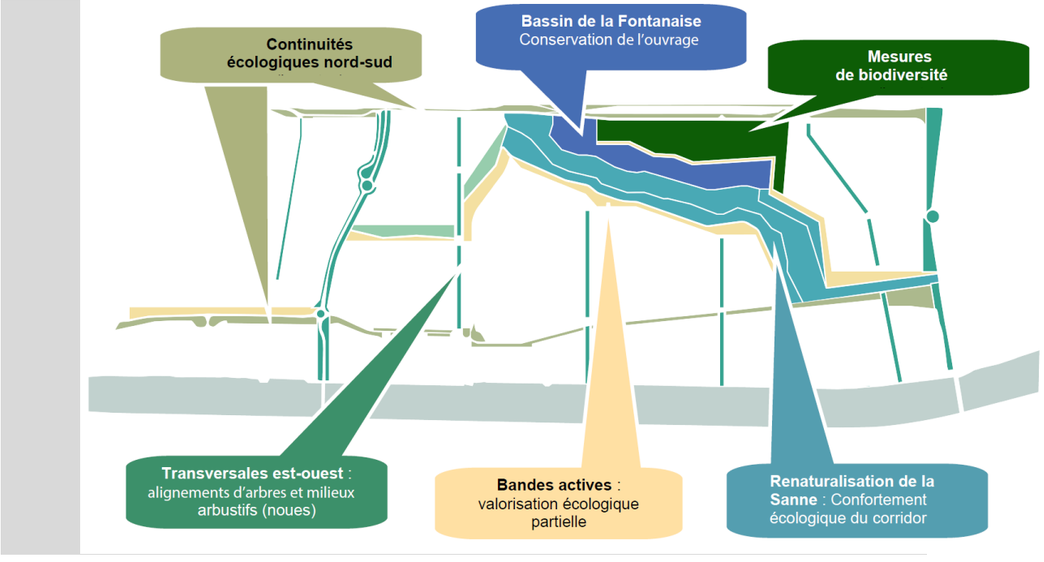


Figure 71 : Intégration de la biodiversité dans le projet

Les enjeux de renaturation de la Sanne sont :

- La restauration hydromorphologique,
- La prévention des inondations,
- L'amélioration des fonctionnalités de la trame verte et bleue.

Une étude stratégique de ces enjeux se décline actuellement à l'échelle du bassin versant de la Sanne avec un volet opérationnel sur le tronçon A7/RD1082, portée par le SIRRA et cofinancé par la CNR et le Syndicat Mixte.

Les études de renaturation de la Sanne ne sont à ce jour pas réalisées et ne permettent pas de décrire de manière plus détaillée le projet de renaturation de la Sanne. Néanmoins, cette renaturation de la Sanne n'est pas nécessaire à l'aménagement du secteur Nord, objet du présent dossier de demande d'autorisation.

L'étude d'impact de la ZAC sera mise à jour lors des étapes ultérieures d'aménagement de la ZAC INSPIRA notamment sur le projet de renaturation de la Sanne.

La mise en œuvre des travaux de la renaturation de la Sanne sera réalisée par le SIRRA.

La Compagnie Nationale du Rhône s'engage à participer financièrement aux travaux de renaturation de la Sanne aux côtés de l'Agence de l'Eau et d'INSPIRA, dans la mesure où ils sont favorables à la

biodiversité. En ce sens, la Compagnie Nationale du Rhône participera plus spécifiquement aux travaux de reboisement et de lutte contre les espèces invasives, en particulier la renouée du Japon.

Les études en cours du Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) sur les bassins versants du Dolon et de la Sanne intègrent la renaturation de la Sanne avec pour objectif de gérer le risque inondation de manière globale.

En parallèle de ce PAPI d'Intention, le SIRRA a fait le choix de lancer une étude de définition d'un schéma d'aménagement intégrant à la fois l'aspect protection contre les inondations et la composante renaturation, gestion des milieux aquatiques.

Cette démarche est née du souhait de disposer d'éléments de connaissance sur le bassin Dolon-Sanne afin d'adopter une stratégie de gestion et d'aménagement des cours d'eau intégrée (gestion du risque inondation, gestion des enjeux environnementaux), cohérente hydrographiquement et adaptée aux enjeux spécifiques de chacun des sous-bassins versants.

Le calendrier de lancement de cette étude globale de schéma d'aménagement, en amont de la labellisation du PAPI d'Intention (septembre 2020-décembre 2024 avec un AVP du projet du schéma d'aménagement et intégration du PAPI complet avec inventaire faune/flore), répond à un objectif de finalisation des travaux d'aménagement sur la partie aval du bassin versant, au droit de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (site Inspira), au-delà de 2024.

Dans le cadre du développement d'Inspira, le syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (ZIP) a obtenu un arrêté d'utilité publique (annulé en janvier 2023) et une autorisation environnementale (annulée en 2021) pour développer la ZIP en zone partiellement inondable, sur la base de projets de travaux permettant de supprimer l'aléa. La mise en œuvre des travaux de la zone Inspira est conditionnée à la réalisation d'aménagements de renaturation de la Sanne, dont la définition est l'un des objectifs du schéma d'aménagement cité.

5.2.7. PROJET PAYSAGER

Le projet paysager s'appuie sur l'épine verte centrale formée par la trame verte et bleue développée autour de la Sanne.

La végétation naturelle, constituée par les milieux semi arbustif et prairial de la renaturation de la Sanne, se prolonge par la trame verte qui accompagne les espaces aménagés de la bande active.

Cette trame paysagère est complétée par la végétation disposée en accompagnement des rues transversales, formant ainsi des connecteurs verts reliés au contre canal.

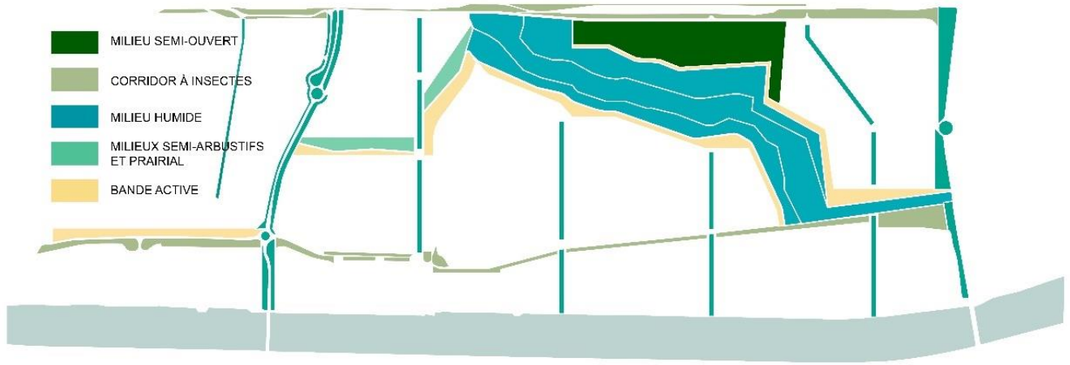


Figure 72 : Organisation de la trame paysagère

Le projet paysager de la ZAC INSPIRA intègre donc cette structuration Nord-Sud et s'organise ainsi autour de la Sanne, tout en développant le principe de connexion Est-Ouest. Les grands principes paysagers sont la préservation du corridor de la Sanne et la mise en œuvre de connexions vertes.

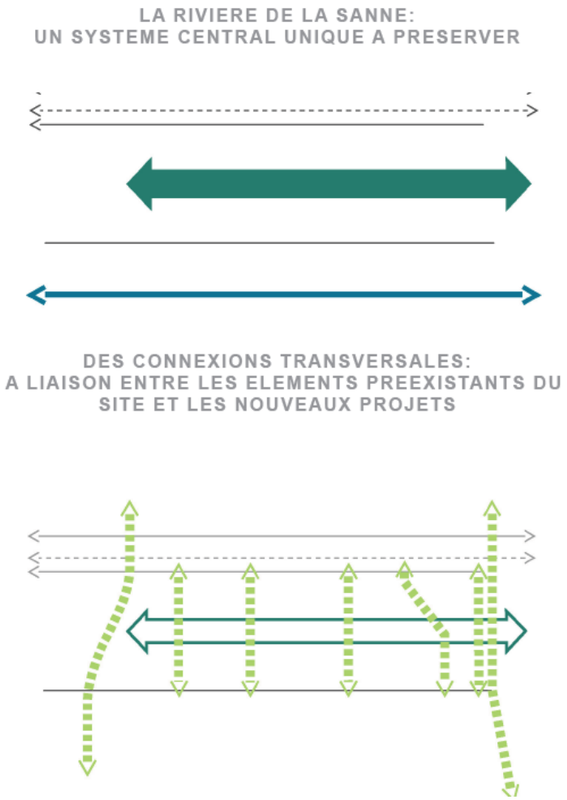


Figure 73 : Principes d'aménagement paysager (Source : plan-guide du projet Inspira – BAU, mai 2016)

À l'échelle du secteur Nord, les principes paysagers définis à l'échelle de la ZAC s'appliquent, avec notamment :

- La mise en œuvre de connexions vertes, en créant de nouvelles connexions et en renforçant les connexions existantes du site, en lien avec des ouvrages de gestion des eaux pluviales et des alignements urbains, participant à la trame verte urbaine du projet.
- L'intégration des projets et nouvelles entreprises aux éléments structurants présents par la mise en place d'une végétation au sein du site, l'incitation à la mise en place de toitures végétalisées, des préconisations architecturales (éclairage, 5ème façade, couleur des bardages, etc) et la gestion des eaux pluviales du domaine public.

Au niveau du lot B (Floor to Floor), par la conservation de la physionomie générale actuelle du site d'implantation et la qualité architecturale et paysagère engagée, le site s'intègrera parfaitement dans la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons.

Le projet de Floor to Floor s'articule autour de deux bâtiments dont les façades seront traitées en grande partie en enduit de teinte claire et certaines parties avec un bardage bois de teinte naturelle. Les toitures seront traitées en terrasse revêtue de dalles sur plots pour la partie accessible et toiture végétalisée sur le reste. Les limites de propriété Sud et Nord seront bordées par un « écran végétalisé » qui sert à améliorer la qualité environnementale du site et de la zone. L'ensemble du site sera planté d'arbres de hautes tiges, intégrant le complexe dans un écrin végétal.

Au niveau du lot C (extension de l'entreprise Cottard et Glénat, il est prévu la plantation d'arbres au droit des aires de stationnement (un arbre pour 4 places de stationnement minimum). Les surfaces non bâties seront plantées en arbustes et arbres d'ornement. Les plantations seront réalisées soient en alignement le long des limites d'amodiation, soit en bouquets. Les sols seront ensemencés d'un mélange herbacé à levée rapide. La surface dédiée à la végétalisation mesurera 3 000 m²soit environ 18 % du site.

Au niveau de la rue des Balmes, le projet propose un dimensionnement particulier de 35m de large pour la desserte des industries du secteur et dont 45% sont dédiés à la constitution d'un biotope occupant le centre de la chaussée (noue centrale). Élément central de l'organisation de l'espace, ces noues de 16m affirmeront le caractère spécifique de chacune des rues (par un système de couleur) et deviendront l'élément urbain indispensable à la gestion des eaux pluviales. Elles accueilleront de plus, les arbres d'alignement de la rue libérant ainsi les trottoirs latéraux, facilitant les accès aux parcelles privées et valorisant la visibilité des entreprises

Le bassin de rétention nord combine les vocations hydrauliques et de la compensation environnementale en accueillant 1ha de boisement pouvant supporter l'immersion. Une partie de ces plantations sera composée des fruitiers de petit développement dont les couronnes seront remontées à plus de 2.5m du sol afin de ne pas gêner le fonctionnement hydraulique du bassin. L'autre sera plantée d'arbres de grande taille.

Les aménagements paysagers envisagés par Hympulsion sont les suivants :

- Les espaces laissés libres de constructions, d'équipements et de circulation seront végétalisés en pleine terre de façon à participer à l'agrément du projet, à maintenir une perméabilité maximale et à garantir son insertion dans le paysager alentour.
- Des arbres à moyen développement seront plantés. Le choix des essences répondra aux critères de résistance à la sècheresse et à un sol particulièrement drainant.
- Les autres espaces libres seront traités en prairie classique, fauchée après la tombée des graines des graminées.

- Côté Sud et en plusieurs lieux d'aménagement seront plantés en bouquets monospécifiques des arbustes tels que l'Arbre à perruque, le Vitex agnus castus latifolia et le pourpier de mer.
- En limite Nord et Ouest, des haies arbustives seront plantées le long de la clôture. Sur une largeur de 1 m sera mis en place un paillage mulch pour éviter l'évapotranspiration trop rapide des sols.

5.2.8. STRATÉGIE NOCTURNE

La stratégie nocturne de la ZAC évoluera lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

5.2.8.1. STRATÉGIE NOCTURNE À L'ÉCHELLE DE LA ZAC

L'aménagement s'accompagne d'une stratégie globale d'éclairage du projet, plus respectueuse de l'environnement et de la nature, adaptée au besoin de sécurité, intégrant la recherche d'économies d'énergie.

Il s'agit de construire un environnement lumineux cohérent entre l'espace public et l'espace privé. La stratégie concerne l'éclairage public et l'éclairage privé.

Elle se décline de la façon suivante :

- Un plan de protection de l'obscurité naturelle d'INSPIRA par la **préservation du corridor de la Sanne de tout éclairage,**

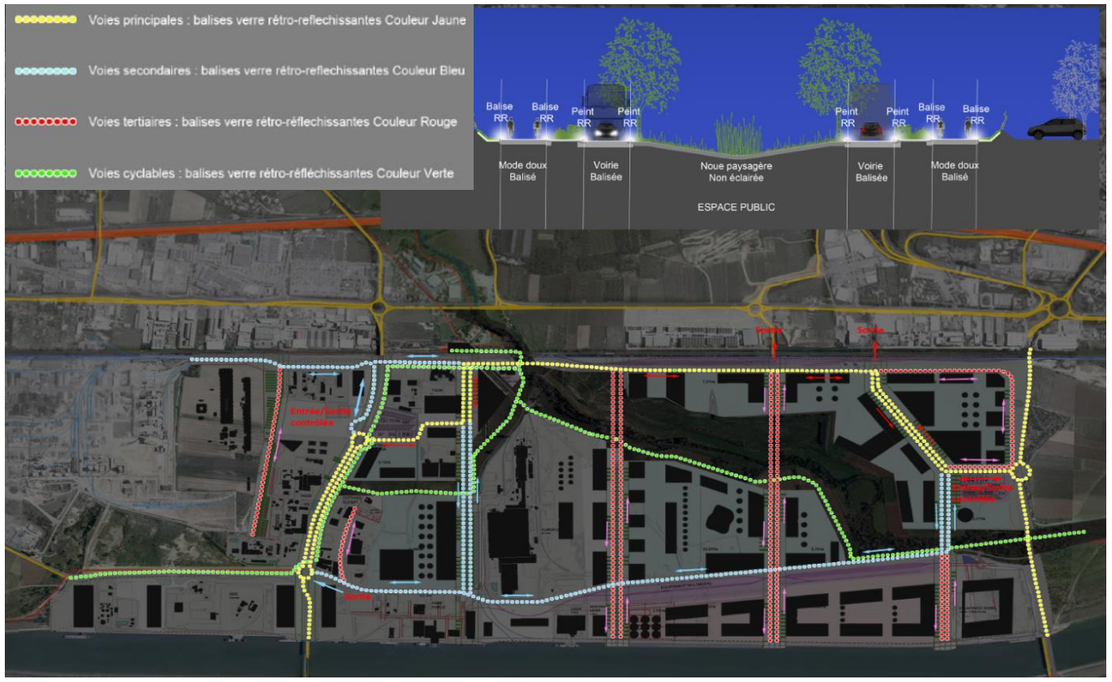
Figure 74 : Stratégie d'absence d'éclairage nocturne aux abords de la Sanne

La préservation d'un pan d'obscurité le long de la Sanne permettra notamment une meilleure fonctionnalité de corridor écologique pour de nombreuses espèces (chiroptères, castor, …).

- Un **éclairage citoyen des seuils d'entrée**, la mise en œuvre d'une charte de bonne pratique à destination des entreprises privées et accompagnement lors de la conception de leur projet,

Figure 75 : Principe de l'éclairage citoyen des seuils d'entrée

- Une **sécurisation de l'ensemble des voiries par un balisage rétro-réfléchissants,**



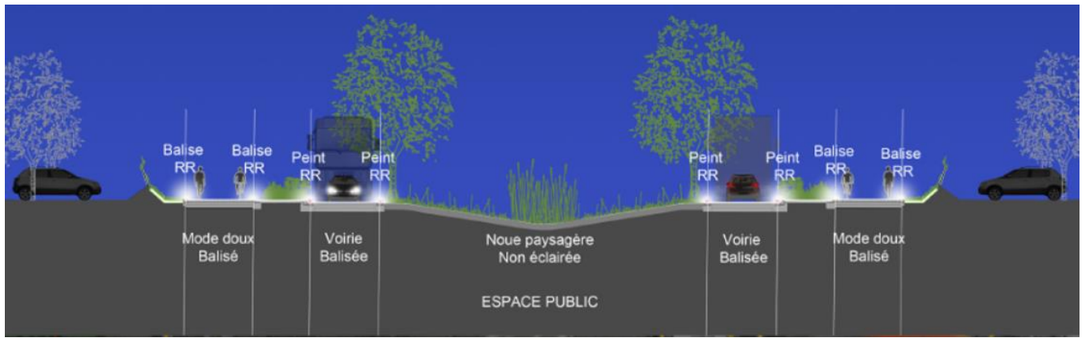


Figure 76 : Balisage rétro-réfléchissant sur les voiries

- Un **éclairage public des points de conflits et des parkings**,

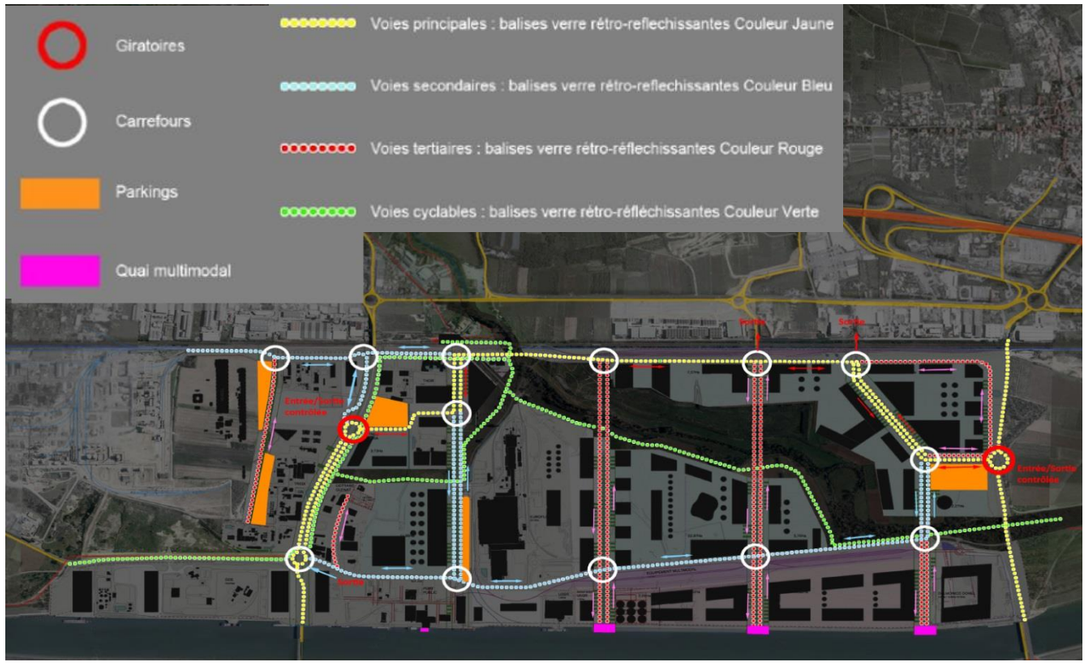


Figure 77 : Éclairage des points de conflits et des parkings

- Des zones de manutention portuaire et ferroviaire dont l'éclairage est à maîtriser dans l'espace et dans le temps,
- Une signalétique nocturne par le repérage de points singuliers.

Le plan page suivante synthétise l'ensemble de la stratégie nocturne mise en place.

Figure 78 : Synoptique de la stratégie nocturne

5.2.8.2. STRATÉGIE D'ÉCLAIRAGE DE L'ENTREPRISE FLOOR TO FLOOR

L'éclairage extérieur du site (voiries, parking) sera adapté aux activités durant les horaires de fonctionnement, de jour comme de nuit. L'éclairage naturel sera préféré autant que possible, notamment dans les espaces de bureaux.

Seuls les accès (portes sectionnelles, issues de secours et cheminements piétons) seront éclairés en cas de besoin pour assurer la sécurité des usagers, à l'aide de projecteurs LED étanches extérieurs à faible température de couleur (2400k/2700k, lumière chaude présentant un spectre lumineux hors IR et UV).

Un seul mât d'éclairage sera utilisé pour éclairer la zone de retournement PL, afin d'assurer la sécurité des véhicules y circulant. Les espaces verts ne feront pas l'objet d'éclairage.

D'une manière générale, la pollution lumineuse sera réduite par un choix judicieux de l'éclairage. Précisément, les mesures suivantes seront appliquées :

- Évitement de la diffusion de la lumière vers le ciel :
  - En la dirigeant uniquement là où elle est nécessaire (au sol) ;
  - En limitant les halos : les luminaires positionnés au sol ne dépasseront pas 1m, excepté pour le seul mât d'éclairage qui sera installé au niveau de l'aire de retournement, pour des raisons évidentes de sécurité pour la manœuvre des poids-lourds ;
- Limitation du nombre de luminaires : seuls les accès au bâtiment et au site seront éclairés, notamment portes sectionnelles, issues de secours et cheminement piétons ;
- Utilisation de luminaires LED diffusant de la lumière chaude (2400-2700k) et présentant un spectre hors IR et UV ;
- Éclairage ponctuel lorsque cela est nécessaire : tous les luminaires extérieurs seront asservis à des détecteurs de présence et de luminosité.

5.2.8.3. STRATÉGIE D'ÉCLAIRAGE DE COTTARD ET GLÉNAT

L'éclairage du site Cottard et Glénat est défini pour un besoin fonctionnel. Il sera réglé suivant la plage horaire de l'activité du site. 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, le site limitera au maximum la pollution lumineuse tout en maintenant la sécurité et l'activité sur le site.

5.2.8.4. STRATÉGIE D'ÉCLAIRAGE DU PROJET D'EXTENSION FERROVIAIRE CNR

Les niveaux d'éclairement de l'ITE devront respecter la réglementation EN 12464-2 relative aux exigences d'éclairages pour les postes de travail extérieurs.

Les matériels seront également conformes à l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

29 nouveaux mâts (hauteur de 7,5 m) seront implantés amenant ainsi à un total de 46 projecteurs de type LED 136W, 3000K. L'éclairage du site s'activera manuellement via un interrupteur positionné sur un poteau à l'entrée du faisceau avec seuil de luminosité.

5.3. RYTHME DE COMMERCIALISATION

Le rythme de commercialisation étudié est prévu pour le type de projets suivants :

- Projets de type « industrie / grand projet / écologie industrielle » : les besoins portent sur des lots de 0,5 ha à 3 ha permettant en moyenne 17,5 emplois / ha.
- Projets de type « industrie / grand projet / écologie industrielle avec multimodalité »: les besoins portent sur des lots d'environ 4,5 ha permettant en moyenne 17,5 emplois / ha.
- Projets de type « activités supports à l'industrie existante et en développement de type ingénierie, PME-PMI, services » : les besoins portent sur des lots de 0,3 à 3 ha permettant en moyenne 17,5 emplois par ha,
- Projets de type « logistique multimodale / entreprises de transformation », les besoins portent sur des lots de 0,5 à 10 ha avec 5 à 15 emplois par / ha.

Ce qui amènera à la création des emplois de 1910 emplois qui, pour mémoire, étaient répartis comme suit dans le phasage initial :

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

Le secteur nord, avec les lots B et D prévoit de l'ordre de 790 emplois.

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.

Dans le cadre de l'accompagnement à l'implantation du projet et donc à la mobilisation de synergies et services industriels existants, une optimisation de la consommation foncière sera étudiée (optimisation du plan masse à l'aide de l'architecte urbaniste de la ZAC, mutualisation d'équipements et de services…).

Les entreprises créant des cercles de danger conduisant à des pertes notables de fonciers commercialisables ne seront pas acceptées sur INSPIRA.

Le projet répond bien à une demande du marché. Compte-tenu de la taille des projets, la disponibilité de 128 ha correspond sur la période (2018/2035) à une consommation annuelle moyenne d'environ 7.5 ha, proche de la consommation annuelle actuelle sur le pays Roussillonnais (6 ha), sachant que le rythme de commercialisation évoluera en lien avec le phasage du projet et le contexte macroéconomique.

De plus, les engagements suivants sont pris :

- Aménager INSPIRA en fonction de l'avancement de la commercialisation (définition plus précise d'un phasage de commercialisation, critères pour passer d'une phase à l'autre),
- Maintenir les exploitations agricoles avec des pratiques environnementales,
- Commercialiser INSPIRA dans le respect des objectifs affichés (critères d'implantation précisés et complétés),
- Passage d'une phase à l'autre conditionné à la mise en œuvre effective de mesures.

5.4. PRINCIPE DE PHASAGE

Ainsi, la mise en œuvre progressive du schéma hydraulique sera conditionnée par les phases successives de commercialisation. L'évolution de ce phasage implique une modification de l'ordre de réalisation des ouvrages hydrauliques et des compensations espèces protégées, et non leur remise en cause.

Le phasage opérationnel distingue trois phases au cours desquelles sont mis en place les aménagements hydrauliques nécessaires à la prise en compte du risque inondation ainsi que le maillage de voirie dont la hiérarchie évoluera au cours des différentes phases.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales de chaque phase seront réalisés au cours de chacune des phases.

Les compensations zone humide seront apportées parallèlement aux surfaces détruites, a minima à hauteur de la surface détruite et au mieux au double de la surface détruite.

Les mesures de compensation liées à la biodiversité suivront également a minima le rythme de commercialisation d'INSPIRA (la plupart de ces mesures étant déjà validées).

Le plan de phasage du projet est présenté ci-après. Les dates sont indicatives. Elles ne prennent pas en compte l'impact de la crise du COVID19.

Pour mémoire, le phasage initial était le suivant avec les conditions et une évaluation des impacts entre chaque phase :

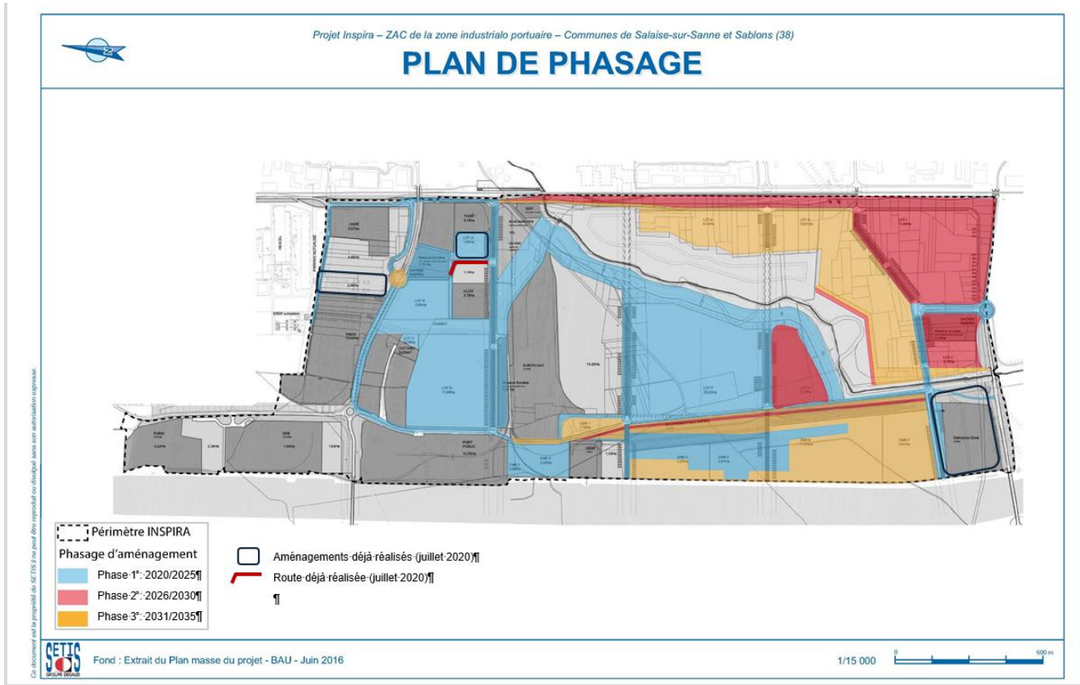
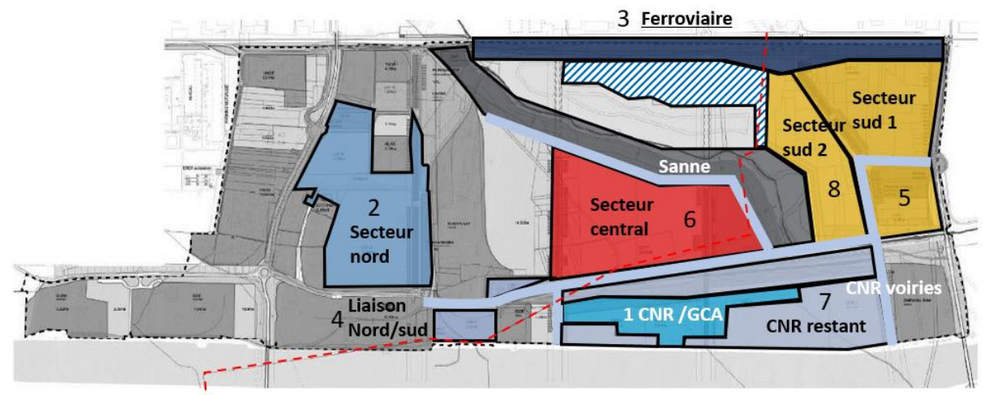


Figure 79 : Plan de phasage initial

Les réflexions actuelles se portent sur une évolution du phasage suivant :



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	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

Figure 80 - Délimitation en réflexion des différentes phases d'aménagement de la ZAC

5.4.1. ÉTAT ACTUEL DU PROJET INSPIRA.

La carte suivante présente l'état d'avancement des aménagements en juin 2020. Les rectangles bleus représentent des constructions déjà réalisées sur près de 10 000 m² pour une cinquantaine d'emplois et le trait noir le maillage viaire actuel structurant.

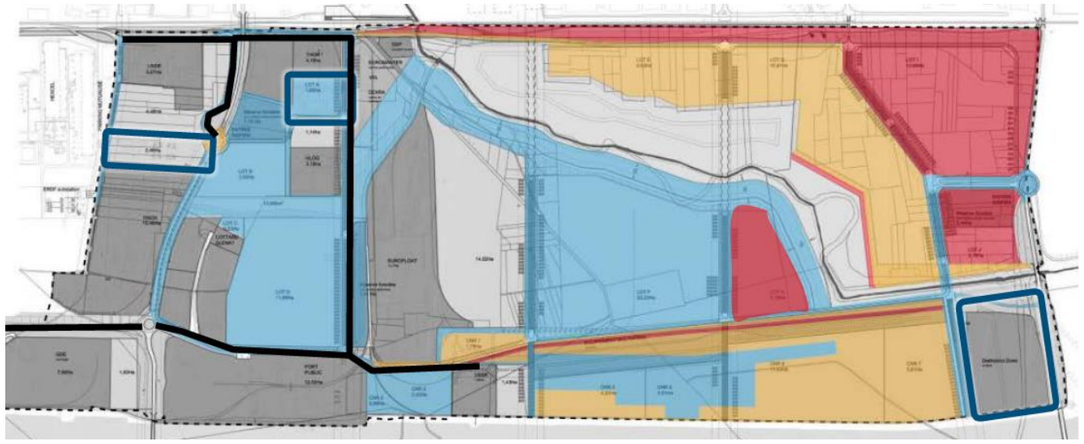


Figure 81 : Etat actuel du projet INSPIRA en phase 1

Le tableau suivant présente les aménagements réalisés à ce jour.

			ratio emploi	Période 2014/2019		
LOT	VOCATION ECONOMIQUE	REPORT MODAL	par Ha de terrain	Superficie m²	Surface plancher m²	Nbr emplois
LOT A - THOR	Industrie / grand projet / écologie industrielle		17,50	18 368	6 429	32
Extension Delmonico Dorel	Logistique multimodale / services			5 000	1 750	10
Extension Tredi	Industrie		17,50	4 800	1 680	3
TOTAL				**28 168**	**9 859**	**45**

Tableau 8 : Aménagements actuellement réalisés

La voirie entre le Lot A et H-LOG a également été réalisé.

Photographie 2 : Nouvel aménagement sur le Lot A (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)

Photographie 3 : Nouvelle voirie entre H-LOG et le Lot A (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)

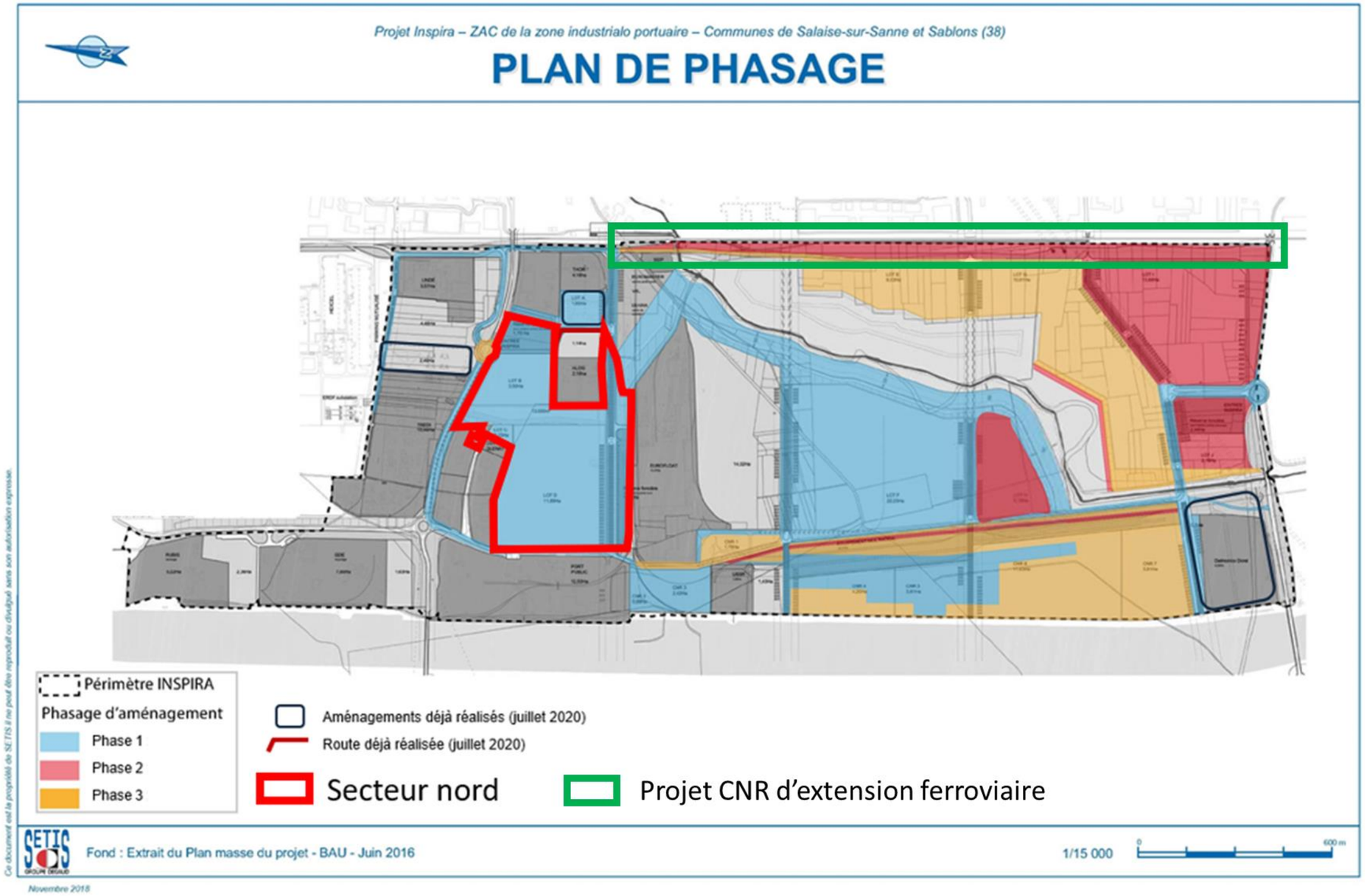


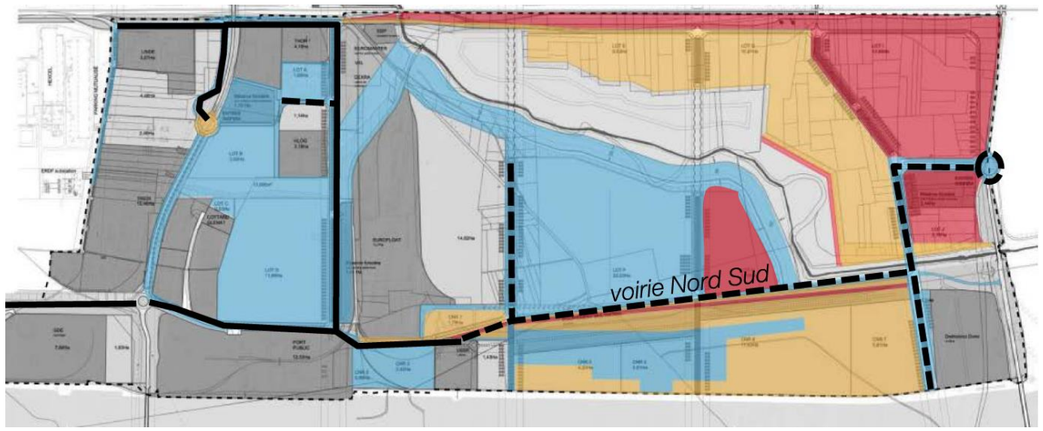
Figure 82 : Plan de phasage de la ZAC (version 2018)

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 Hympulsion sont intégrés à la phase 1 de la ZAC.

5.4.2. PHASE 1 - 56 HA OUVERTS À LA COMMERCIALISATION

La phase 1 de la ZAC INSPIRA correspond à la commercialisation de 56 ha. L'aménagement du secteur nord s'inscrit dans cette première phase d'aménagement.

À l'horizon de la fin de la phase 1, des aménagements de plus de 200 000 m² de surface plancher sur une surface de terrains de 56 ha sont prévus. Cela devrait générer près de 800 nouveaux emplois potentiels.



- A l'horizon 2025, plus de 200'000 m² de SBP et près de 800 nouveaux emplois sont programmés
- La voirie Nord Sud (et l'accès la la RD1082) sont programmés en fin de phase 1 après commercialisation du lot F (accès 100 % par le Nord dans un premier temps)

Figure 83 : Aménagements prévus en phase 1

LOT	VOCATION ECONOMIQUE	REPORT MODAL	ratio emploi	Période 2020/2025		
			par Ha de terrain	Superficie m²	Surface plancher m²	Nbr emplois
LOT B	Industrie / grand projet / écologie industrielle		17,50	36 981	25 887	65
LOT C	Activités supports à l'industrie		17,50	3 300	1 320	6
LOT D	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité	Souhaité	17,50	118 700	41 545	205
LOT F1	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité => possible logistique	Obligatoire	17,60	107 600	43 040	189
LOT F2	Industrie / grand projet / écologie industrielle / multimodalité => possible logistique	Obligatoire	17,60	107 600	43 040	189
CNR 2	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	5,00	8 900	3 115	4
CNR 3	Logistique multimodale / entreprises de transformation	Obligatoire	5,00	24 900	8 715	12
CNR 5 - GCA RHONAPORT	Logistique multimodale	Obligatoire		99 195	5 174	15
Zone de services (entrée Nord)	Services		17,50	11 232	3 931	24
Extension LINDE	Industrie		20,00	44 600	15 610	89
TOTAL				**563 008**	**206 888**	**798**

Secteur nord

Tableau 9 : Aménagements prévus en phase 1

Les aménagements prévus en phase 1 hors parcelles commercialisées sont les suivants :

- Aménagement du carrefour sur la RD1082 et du franchissement sud de la Sanne,
- Mise en place de la voirie interne en rive gauche de la Sanne avec traversée de la Sanne,
- Réalisation de la mesure de compensation in situ,
- Mise en place des aménagements hydrauliques de gestion des inondations permettant la première phase de commercialisation en rive droite de la Sanne et sur la zone Nord :
  - Mise en place de l'aménagement hydraulique Nord : volume restitué à l'expansion des crues : 46 120 m^3.
  - Renaturation de la Sanne anticipant la gestion du risque d'inondation sur l'ensemble de la ZAC.
  - Les travaux de sécurisation du bassin de la Fontanaise avec mise en place de l'évacuateur de crue sont réalisés en lien avec la renaturation de la Sanne,
  - Aménagement du franchissement sud de la Sanne.

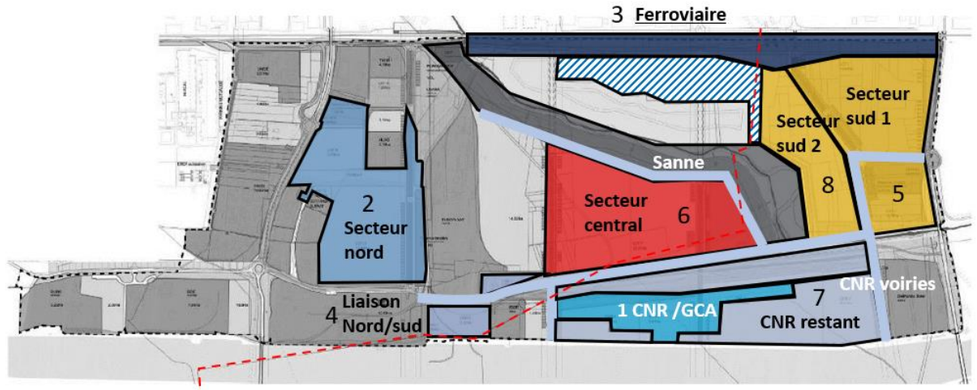
Dans le cadre de la phase 1, le secteur nord comprend uniquement le lot B, le lot C et le lot D, ainsi qu'une réserve foncière pour l'aménagement d'un parking mutualisé, le réaménagement de la rue des Balmes et la création d'ouvrages hydrauliques.

La commercialisation du secteur nord se décompose donc ainsi :

- Le Lot B : écologie industrielle sur un terrain de 43 904 m2 d'une Surface de Plancher maximum de 20 000m2 et 90 emplois à terme : ce lot doit accueillir l'entreprise Floor to Floor FTF),
- Le Lot C : support à l'industrie, sur un terrain de 12 000m2 d'une Surface de Plancher maximum de 5 000m2 qui accueille l'extension de l'entreprise Cottard-Glénat,
- Lot D : commercialisation à venir suivant les objectifs de la phase 1,
- Zone de service : études d'un parking poids lourds mutualisé à venir suivant les objectifs de la phase 1

L'aménagement du secteur nord est donc en cohérence avec la phase 1 d'aménagement 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 Hympulsion sont intégrés à la phase 1 de la ZAC.



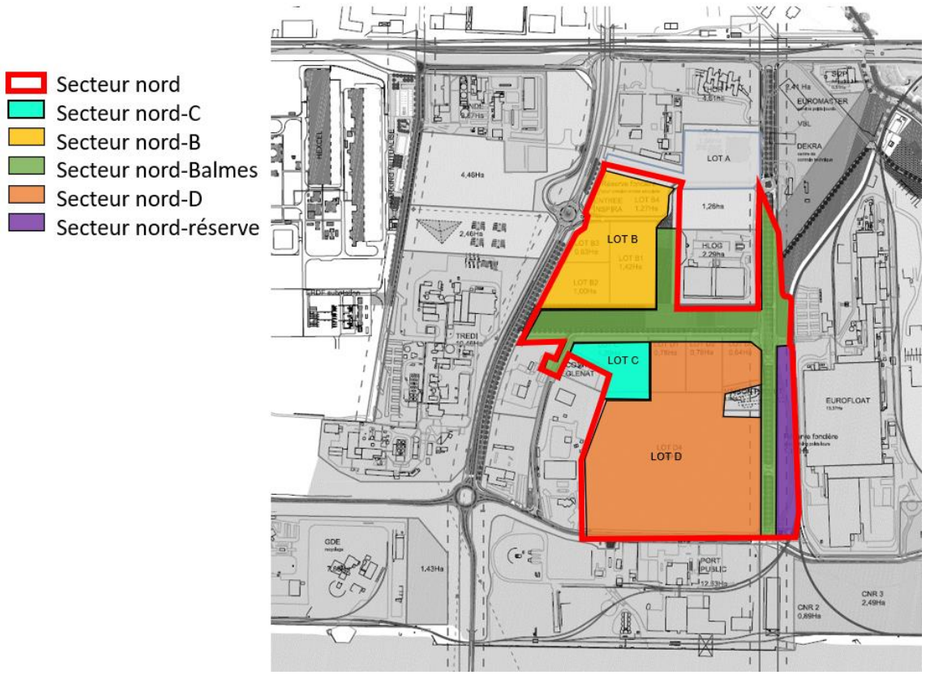
1	Phase 1	1 : CNR / GCA : 10 Ha autorisé (DPF/CNR) 2 : Secteur Nord : dossier autorisation environnementale 3 : Ferroviaire : dossier EXE (DPF/CNR) 4 : Liaison Nord-Sud : autorisé (DPF/CNR) 7 : Secteur CNR restant : (dont CNR1 non soumis à autorisation) Évitement et compensation in-situ
2	Phase 2	Et 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

D'autre part, des mesures de compensation 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.

5.4.2.1. PHASAGE DU SECTEUR NORD

Les aménagements prévus au droit du secteur Nord (secteur rouge sur la carte suivante) sont les suivants :

- Équipements publics du secteur (secteur vert et violet sur la carte suivante) : ouvrages hydrauliques d'assainissement, rue des Balmes, viabilisation d'une réserve foncière (étude pour l'installation d'un parking poids Lourd mutualisé à mener), etc.,
- Extension du site Cottard-Glénat au sein du lot C (secteur bleu turquoise sur la carte suivante),
- Création de l'entreprise Floor to Floor au sein du lot B (secteur jaune sur la carte suivante),
- Viabilisation du lot D (secteur orange sur la carte suivante).



5.4.2.2. DESCRIPTION DES 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.

Le réaménagement de la rue des Balmes et de ses abords inclut les travaux 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

Les études de réaménagement de la rue des Balmes et des ouvrages hydrauliques ont été menées phase AVP (MS12 : Marché subséquent n°12, 2021).

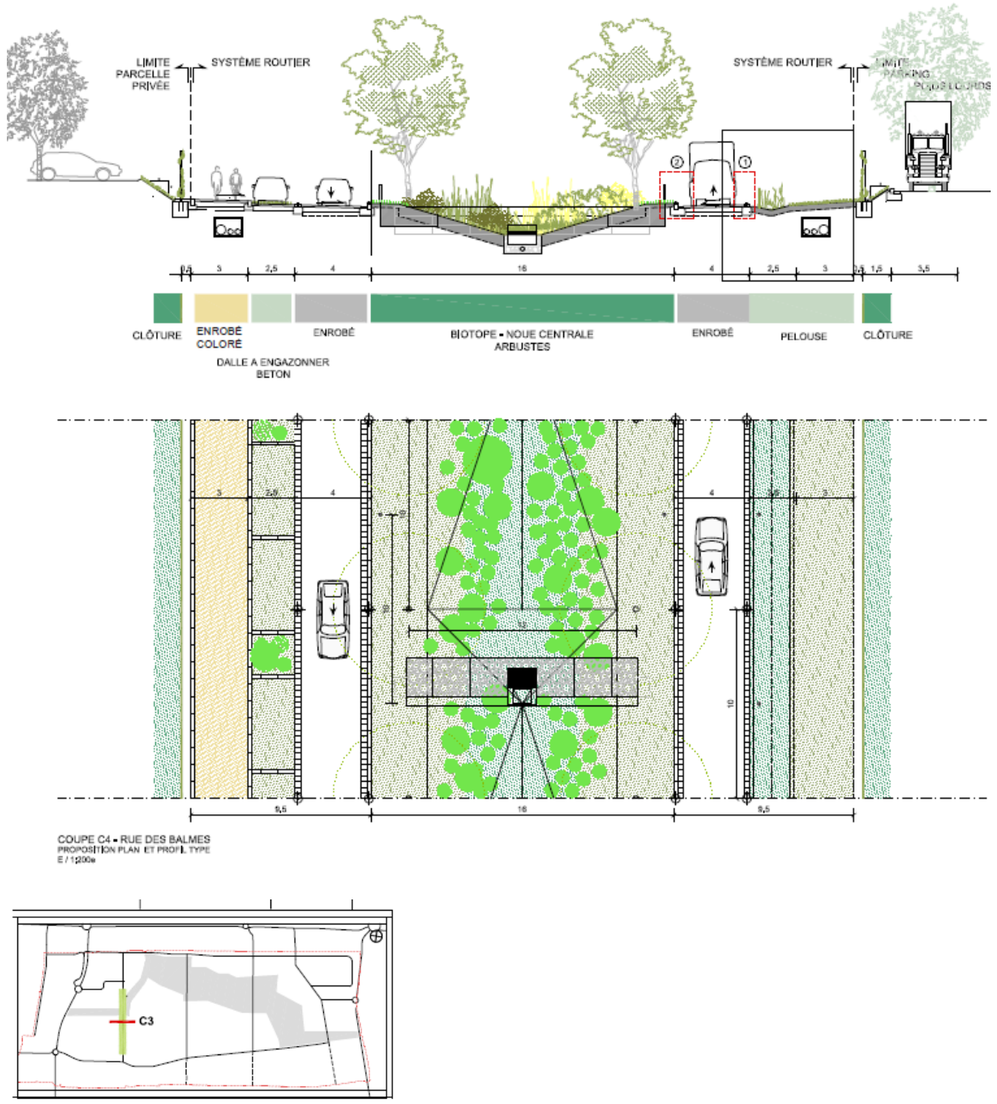


Figure 84 - Plan de réaménagement de la rue des Balmes (MS12 - AVP)

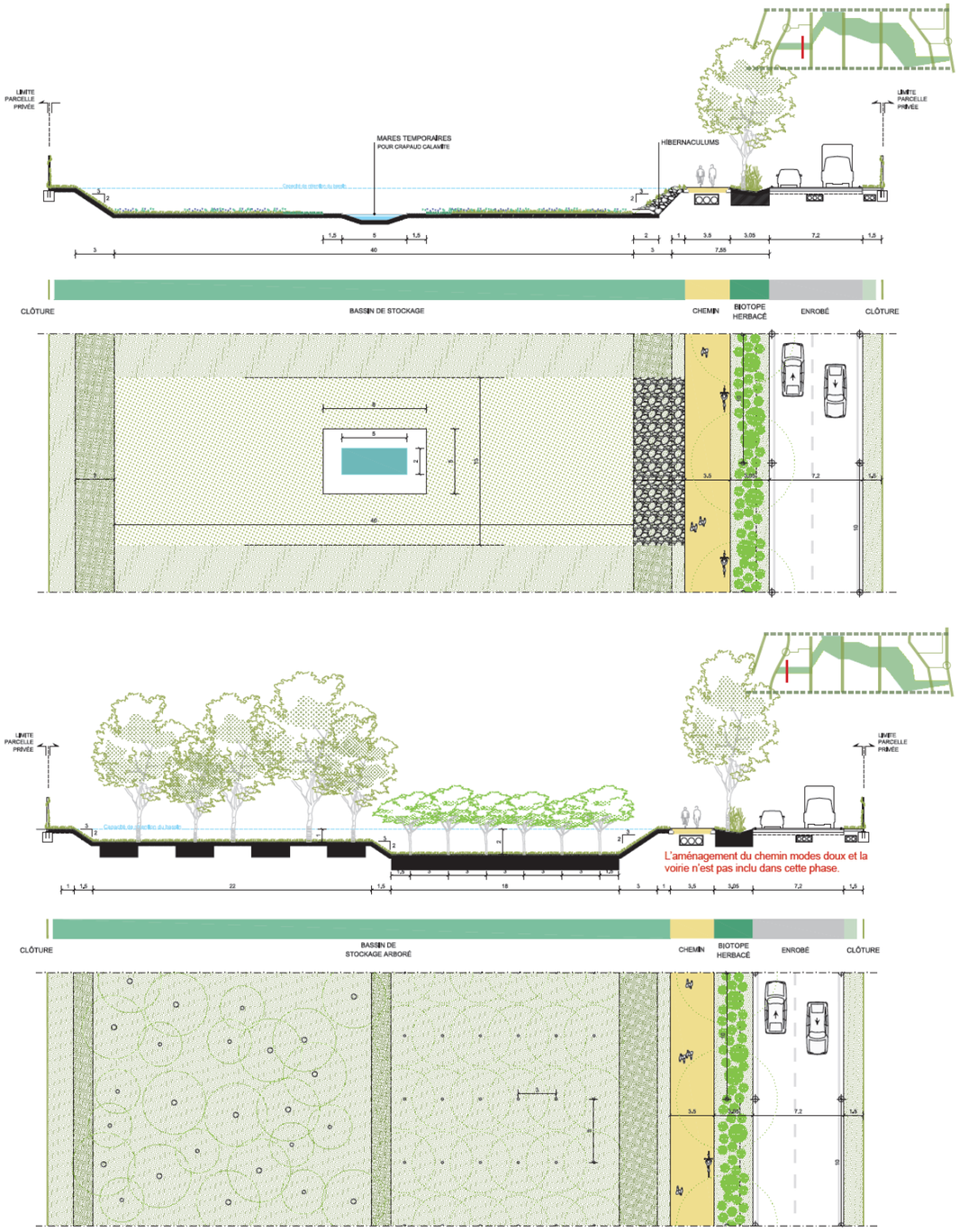


Figure 85 - Coupes de l'aménagement de la rue des Balmes (MS12)

Une aire de retournement sera également aménagée au niveau de la rue des Peymenards (source AVP MS13 : Marché subséquent n°13, 2021). Cet aménagement a été étudié de manière indépendante pour le PC de Cottard mais les travaux seront finalement réalisés dans le cadre du réaménagement de la rue des Balmes. Un plan de l'aire de retournement de la rue des Peymenards est présenté ci-après.

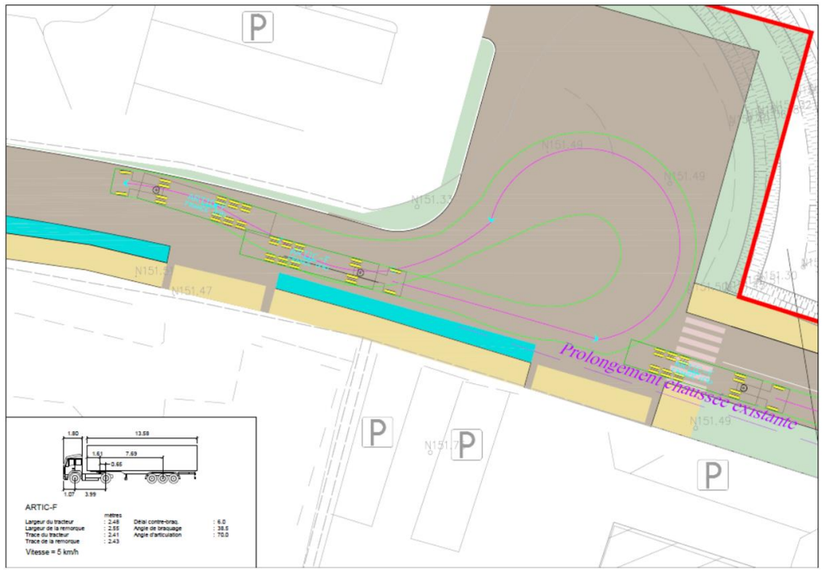


Figure 86 - Plan de l'aire de retournement aménagée rue des Peymenards (source AVP MS13)

5.4.2.3. DESCRIPTION DE L'EXTENSION DE COTTARD GLÉNAT (LOT C)

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-dessous.

Figure 87 : Entrée de Cottard Glénat

Figure 88 : Localisation de Cottard Glénat

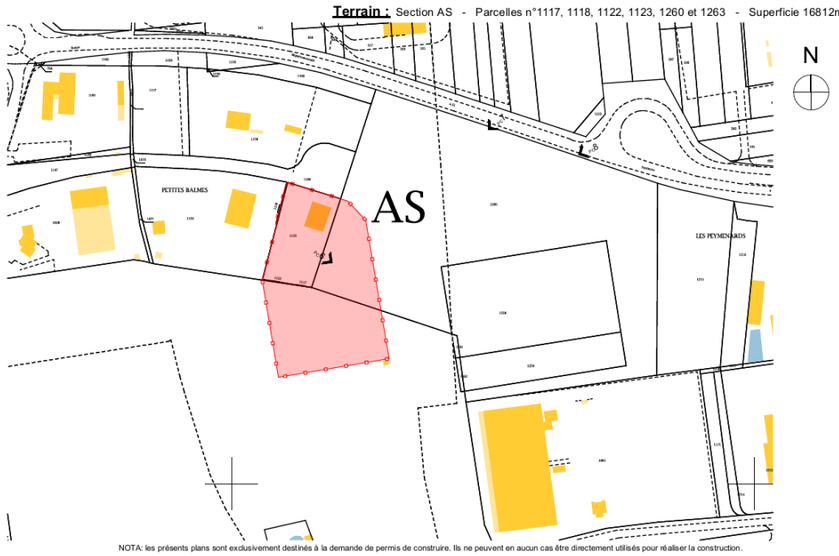


Figure 89 : Localisation du projet Cottard Glénat sur fond parcellaire

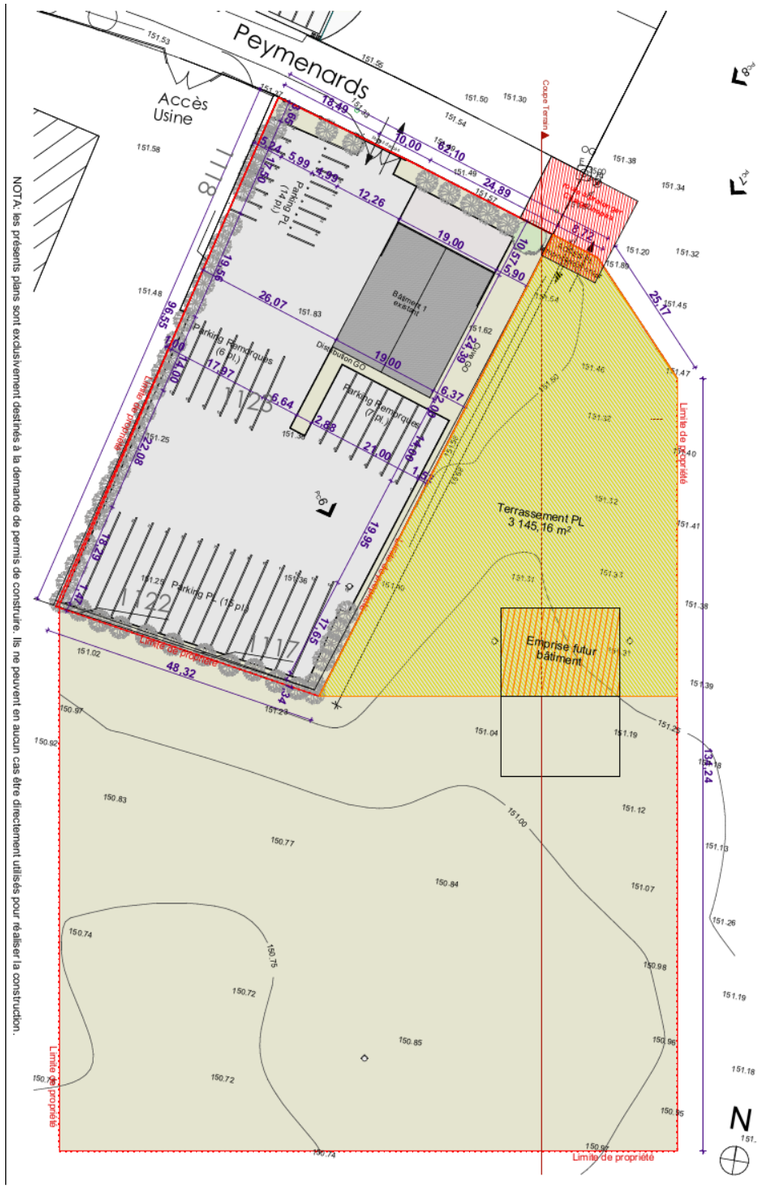


Figure 90 : État des lieux de l'entreprise Cottard Glénat

Le projet de Cottard Glénat est localisé dans la zone d'INSPIRA proche de la RD51. La superficie du tènement est de 16 794 m², celle-ci comprend une parcelle déjà construire de 4 772 m² puis une extension du site de 12 022 m². L'accès actuel à la parcelle se fait depuis la rue des Peymenards, un second accès a été créé de façon provisoire, en attendant l'extension de la rue et des accès définitifs.

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. 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 une travée de bureaux au Nord et au Sud avec, entre les deux bâtiments, l'accès définitif afin de limiter la circulation des piétons.

Les bâtiments 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.

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

Les bâtiments seront raccordés aux réseaux déjà présents sur le site avec le bâtiment existant. Les eaux pluviales de voiries seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures puis envoyées vers des nous 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.

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.

Il est prévu la plantation d'arbres au droit des aires de stationnement (un arbre pour 4 places de stationnement minimum). Les surfaces non bâties seront plantées en arbustes et arbres d'ornement. Les plantations seront réalisées soient en alignement le long des limites d'amodiation, soit en bouquets. Les sols seront ensemencés d'un mélange herbacé à levée rapide. La surface dédiée à la végétalisation mesurera 3 000 m²soit environ 18 % du site.

8 stationnements 2 roues seront installés devant le bâtiment existant.

Les accès au site seront gérés par des portails coulissantes qui seront installés avec un recul de 5 m de la limite de propriété.

Enfin, l'éclairage du site est défini pour un besoin fonctionnel. Il sera réglé suivant la plage horaire de l'activité du site. 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, le site limitera au maximum la pollution lumineuse tout en maintenant la sécurité et l'activité sur le site.

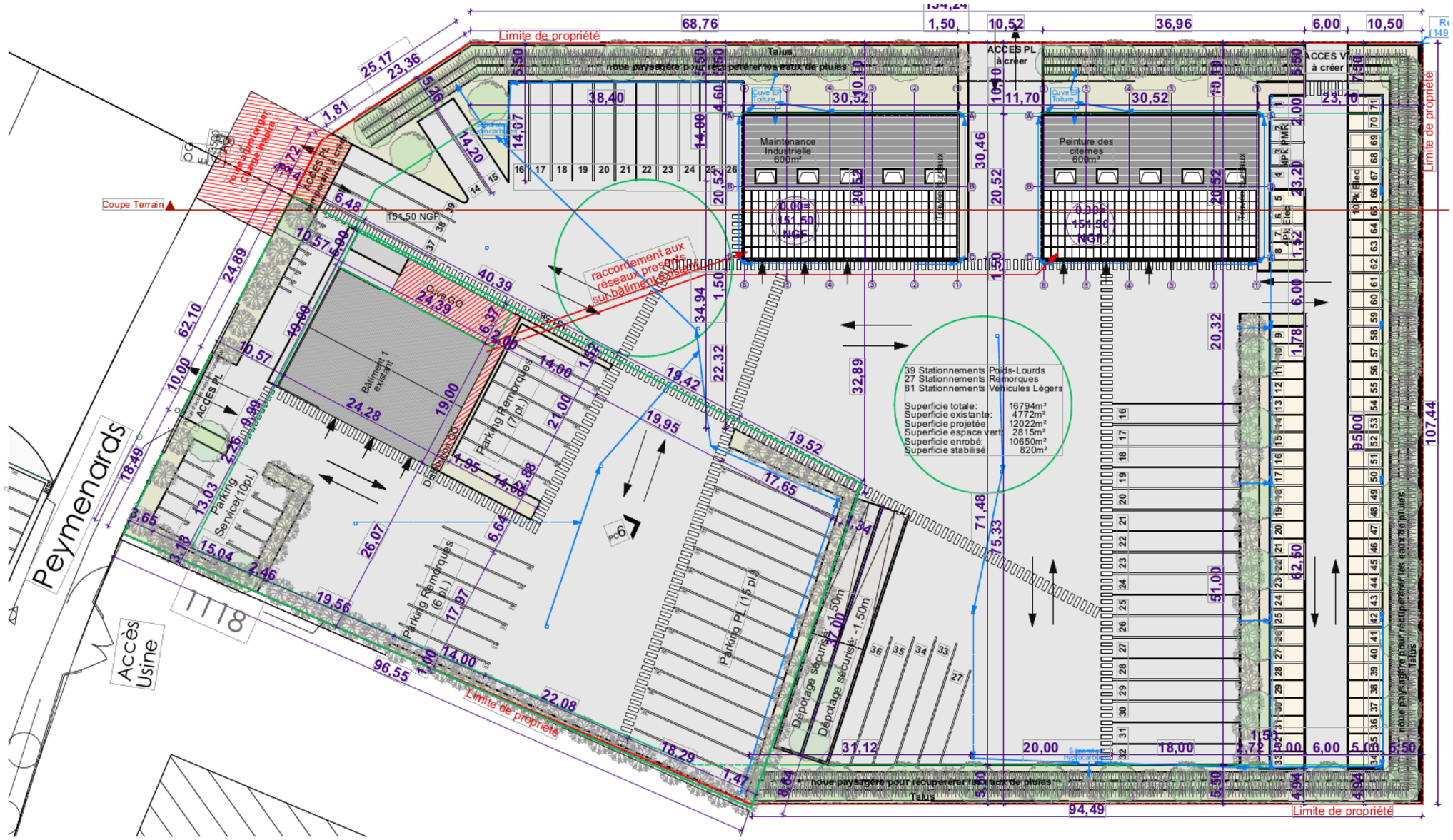


Figure 91 : Projet d'extension de Cottard Glénat (source : permis de construire)

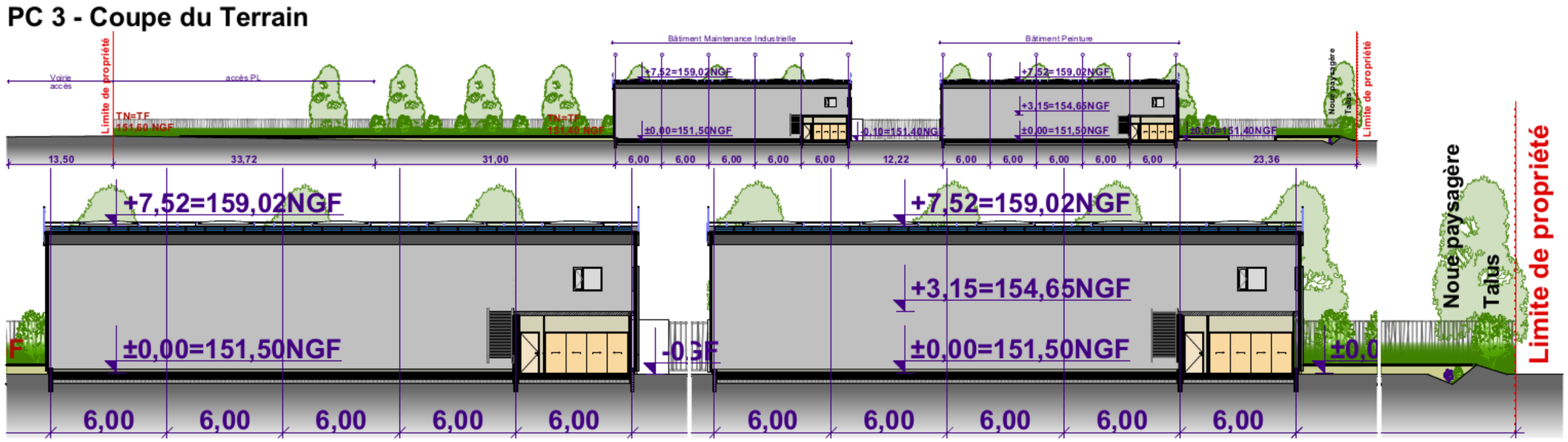


Figure 92 : Coupe du terrain

5.4.2.4. DESCRIPTION DU PROJET FLOOR TO FLOOR (LOT B)

Les éléments suivants sont issus de la demande d'autorisation environnementale liées aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) de Floor To Floor.

L'entreprise 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.

GERFLOR est une société spécialisée dans les revêtements de sol 100 % recyclables. Elle est un des leaders mondiaux dans la conception et la fabrication de revêtements de sols « made in France ». Fondée en 1937, GERFLOR conçoit, fabrique et commercialise des solutions innovantes, décoratives et éco-responsables dans le domaine des revêtements de sol, muraux et éléments de finition. Le Groupe Gerflor offre la gamme la plus complète de revêtements de sols souples afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque application : santé, éducation, sport, véhicules de transport, magasins, industrie, habitat, bureaux et hôtellerie. Avec 4 200 employés et 19 usines, le Groupe a des clients dans plus de 120 pays. Son chiffre d'affaires a atteint le milliard d'euros en 2021.

PAPREC est un groupe spécialisé dans le la gestion des déchets et le recyclage. Il est le leader indépendant du recyclage en France. Le groupe PAPREC s'inscrit comme « l'hyper spécialiste » du recyclage. Depuis 1994, date de sa création, le groupe connaît un taux de croissance annuel moyen de ses tonnages et de son chiffre d'affaires de 25%. Avec 12 500 employés et 280 sites de production, le Groupe est présent dans 8 pays.

Depuis 50 ans Gerflor recycle ses chutes de production dans ses usines. En 2005, GERFLOR décide de développer de manière plus significative le recyclage de ses chutes de production puis, en 2012, de ses chutes de pose et enfin, en 2014, des déchets (produits en fin de vie issus de la dépose).

C'est dans ce cadre que dès 2011, Gerflor a mis en place en France le programme Seconde Vie, un programme gratuit de collecte des chutes de pose et des produits en fin de vie « propres » (non-collés et conformes à REACH). Ce programme sur-mesure est adapté à la taille et aux contraintes de l'entreprise de pose. Il permet la collecte également des produits PVC de la concurrence.

Le process FLOOR TO FLOOR s'appuie sur 3 étapes principales que sont le tri des matières entrantes, le broyage du plastique et enfin l'extrusion ou la micronisation, conduisant à la production d'un PVC recyclé directement réutilisable.

L'unité FLOOR TO FLOOR en projet à Salaise-sur-Sanne se veut exemplaire sur le plan énergétique. L'exploitant s'engage par ailleurs à mettre tout en œuvre afin de maitriser les impacts et les risques induits par le fonctionnement du process.

L'objectif sera de pouvoir produire 40 000 tonnes de PVC recyclé chaque année, à travers la valorisation de 15 000 tonnes de matières et de 25 000 tonnes de déchets.

Le projet dans son environnement

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 FLOOR TO FLOOR prend place sur la partie Nord du projet de ZAC INSPIRA, sur un tènement non aménagé mais entouré d'autres sites industriels ou de parcelles à industrialiser.

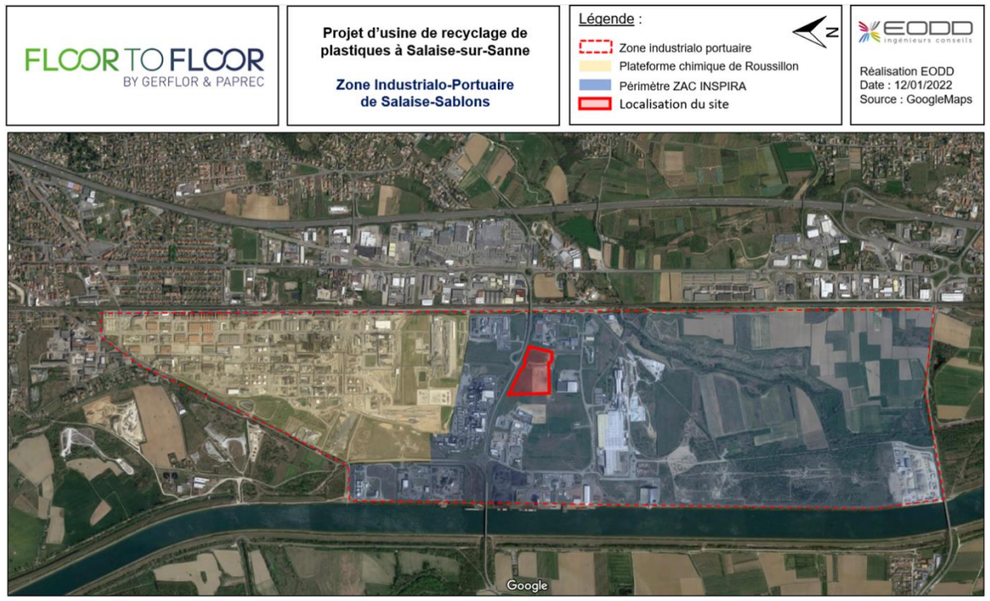


Figure 93 : Localisation du projet FLOOR TO FLOOR dans l'emprise de la zone industrialo-portuaire

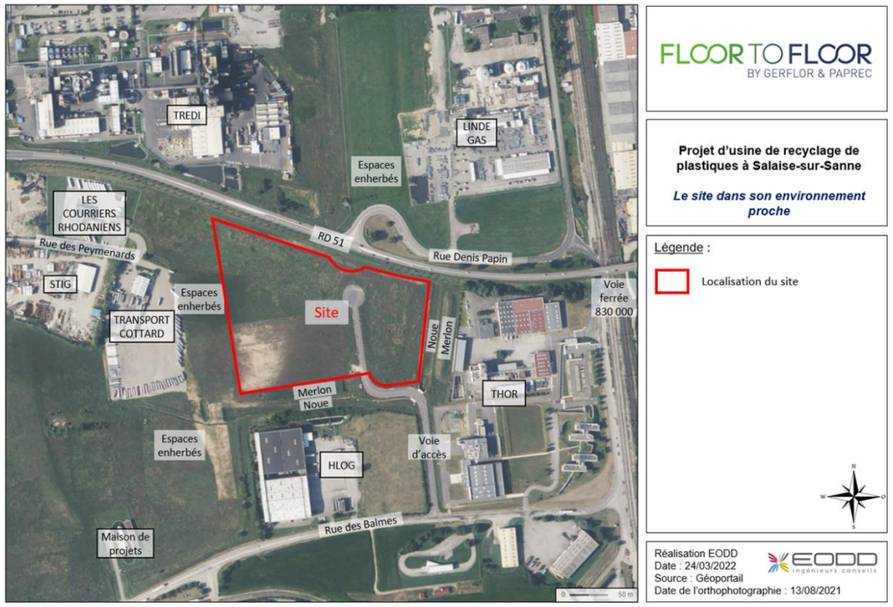


Figure 94 : Localisation du site du projet Floor To Floor dans son environnement proche

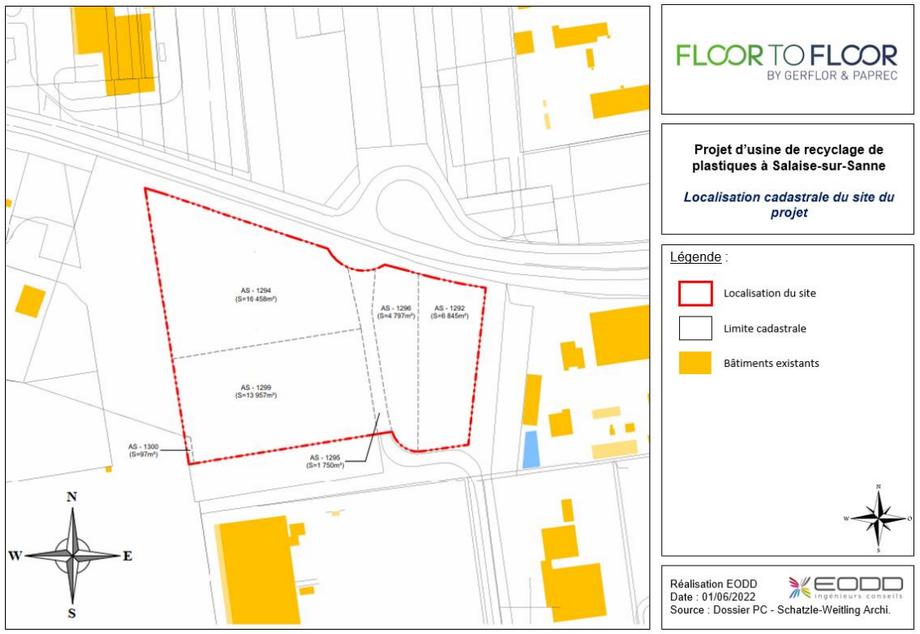


Figure 95 : Localisation cadastrale du site du projet Floor To Floor

Le projet s'implantera sur les parcelles AS1292, AS1294, AS195, AS1296, AS1299 et AS1300 du cadastre de Salaise-sur-Sanne. La surface du projet sera de 43 905 m².

Aménagements projetés

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 extérieures accueillent les voiries de circulation et des espaces verts. L'entrée se fait par le Sud du tènement, via la rue des Balmes. Le pont bascule se trouve à l'Est du bâtiment principal ; une raquette de retournement permet la manœuvre aisée des poids lourds.

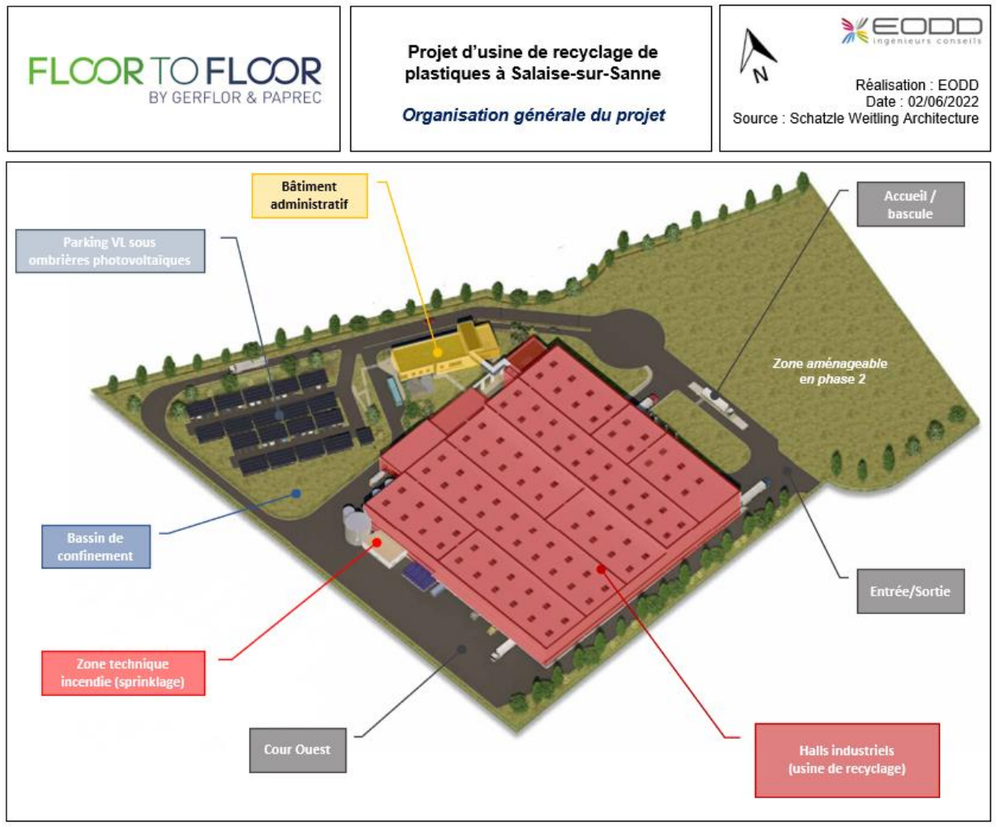


Figure 96 : Plan d'organisation générale du projet Floor to Floor (vue axonométrique)

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).

- Bâtiment administratif

Le bâtiment administratif, développant une surface de plancher totale de 889 m² s'élèvera en R+1 avec une toiture terrasse accessible au R+2. Le rez-de-chaussée abritera l'accueil et l'ensemble des locaux du personnel d'exploitation (vestiaires, sanitaires, réfectoire, salle de repos...) avec une entrée dédiée du coté parking différenciée de l'entrée principale. L'étage comportera la partie bureaux, salles de réunion et un showroom. Les toitures seront traitées en terrasse revêtue de dalles sur plots pour la partie accessible et toiture végétalisée sur le reste.

- Bâtiment industriel

Le bâtiment industriel développera une surface de plancher totale de 10 660 m², dont 243 m² à usage de bureaux. Il s'agira d'un bâtiment constitué d'une structure composée de portiques béton, constitué de neuf entités intérieures. Il s'élèvera à quinze mètres pour les parties les plus hautes. Ces entités regrouperont les différentes étapes du procédé de valorisation des matières plastiques, quais de réception, tri des matières et quais d'expéditions de produits finis.

Les halls seront séparés par des murs en béton présentant un degré de résistance au feu de 2 h. Les portes sectionnelles permettant la communication entre les halls seront également coupe-feu 2 h. Le sol du bâtiment industriel sera réalisé en décaissé de 10 cm par rapport au terrain fini de façon à pouvoir recueillir l'essentiel des eaux d'extinction d'incendie. Une partie de la façade Est sera ouverte afin de faciliter l'accès aux casiers de stockage des matières réceptionnées en vrac.

Des bureaux et locaux sociaux seront aménagés dans la partie Nord du bâtiment industriel. On relève notamment la présence :

- De locaux à usage des chauffeurs ;
- De laboratoires ;
- D'une échantillothèque.

Le process

Comme vu précédemment, 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.

Les matières entrantes

Tous types de matières ou déchets plastiques constitués majoritairement de PVC pourront être acceptés sur le site. Il pourra notamment s'agir :

- De chutes industrielles GERFLOR ;
- De chutes de pose ;
- De déchets (« fin de vie » issus de la dépose de sols) ;
- De chutes de PVC industrielles ou fin de vie issues d'autres industries ;
- Etc.

Toutes ces matières proviennent soit de la collecte sélective réalisée auprès des industriels ou sur chantier, soit des autres unités GERFLOR, soit de centres de collecte/tri partenaires. L'essentiel du gisement proviendra de la région Auvergne-Rhône-Alpes, d'Ile-de-France ou du Grand Ouest.

Le traitement des matières entrantes

La diversité du gisement entrant implique la nécessité d'utiliser plusieurs process complémentaires pour produire un PVC de qualité homogène et susceptible d'être préparé pour répondre à des cahiers des charges spécifiques aux différentes applications.

Pour des raisons de confidentialité, la description du process n'est pas diffusable.

Il est important de noter que le taux de pollution du gisement entrant est très faible, moins de 1% pour les matières d'origine industrielle. Les matières issues du flux « fin de vie » seront logiquement plus « polluées », avec environ 10 % d'indésirables.

L'ensemble du process se déroule avec le moins de manutention possible. Le stockage des produits finis intermédiaires sera entièrement automatisé, à l'aide de dispositifs de transport pneumatique et de silos dont les phases de remplissage, d'homogénéisation et de vidange seront dirigées par un automate.

L'objectif sera de pouvoir produire 40 000 t de PVC recyclé chaque année, à travers la valorisation de 15 000 t de matières et de 25 000 t de déchets.

Les matières sortantes

Les produits finis

Le produit fini sera du PVC recyclé pouvant être réutilisé dans un process industriel de fabrication de nouveaux produits en PVC, essentiellement des revêtements de sol. La Matière Première Recyclée produite se présentera sous la forme de petites billes de PVC recyclé ou d'une poudre de PVC recyclé, issues respectivement du process de régénération et du process de micronisation.

Le PVC recyclé produit sera expédié conditionné en caisses plastiques ou en big-bags sinon en vrac, par camion-citerne.

Les déchets issus du fonctionnement des installations

Le process de traitement entrainera également la production de résidus et déchets. Le traitement du flux « fin de vie » sera celui qui engendrera le plus de production de déchets puisqu'il comporte une part d'impuretés plus importante, mais, globalement, les quantités de déchets produites seront faibles comptes tenus que les matières entrantes seront issues d'une collecte sélective. Les déchets issus du process sont les suivants :

- Des déchets non dangereux (DIB) tels que bois, plastiques non-PVC, papiers/cartons triés ou en mélange ;
- Des déchets métalliques, ferreux et non ferreux ;
- Des déchets ultimes :
  - Fines ;
  - Amas de fibres (mélange fibre/PVC) ;
  - Des filtres métalliques usagés ;

Article I. Des plastifiants ;

- De l'eau usée ;
- Déchets dangereux issus de l'entretien des installations.

La production de déchets non dangereux issus du tri sera d'environ 7 500 t/an. La production de déchets dangereux issue du process sera uniquement liée aux plastifiants récupérés par le process de nettoyage qui sera d'environ 4 400 t/an. Ces plastifiants ne sont théoriquement pas dangereux mais ils seront considérés comme des déchets dangereux dans la mesure où il existe une très forte hétérogénéité des types de plastifiants utilisés.

De plus, le fonctionnement et l'entretien des installations et des locaux engendrera la production d'autres typologies de déchets : déchets assimilables aux Ordures ménagères , déchets recyclables (emballages, papiers / cartons), déchets dangereux ménagers et autres déchets dangereux.

Ces déchets seront évacués séparément :

- Soit par PAPREC, pour les déchets issus du process valorisables ou destinés à l'enfouissement ;
- Soit par / vers des prestataires privés, pour les déchets spécifiques (ramassage d'huiles etc.) ;
- Soit par la collecte sélective organisée par les services publics, pour les déchets assimilables aux ordures ménagères.

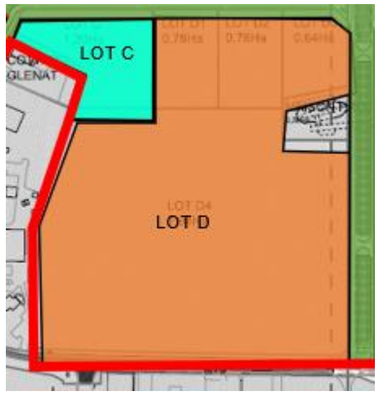
Classement ICPE de Floor To Floor

Le projet est visé par la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sous différentes rubriques :

- Rubrique 2661-1 a : Transformation de polymères par des procédés exigeant des conditions particulières de température ou de pression : Autorisation,
- Rubrique 2791-1 : Installation de traitement de déchets non dangereux, à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2515, 2711, 2713, 2714, 2716, 2720, 2760, 2771, 2780, 2781, 2782, 2794, 2795 et 2971 : Autorisation,
- Rubrique 2661-2 a : Transformation de polymères par tout procédé exclusivement mécanique : Enregistrement,
- Rubrique 2662- 1 : Stockage de polymères, à l'exception des installations classées au titre de la rubrique 1510 : Enregistrement,
- Rubrique 2925-1 : Ateliers de charge d'accumulateurs électriques, lorsque la charge produit de l'hydrogène : Déclaration,

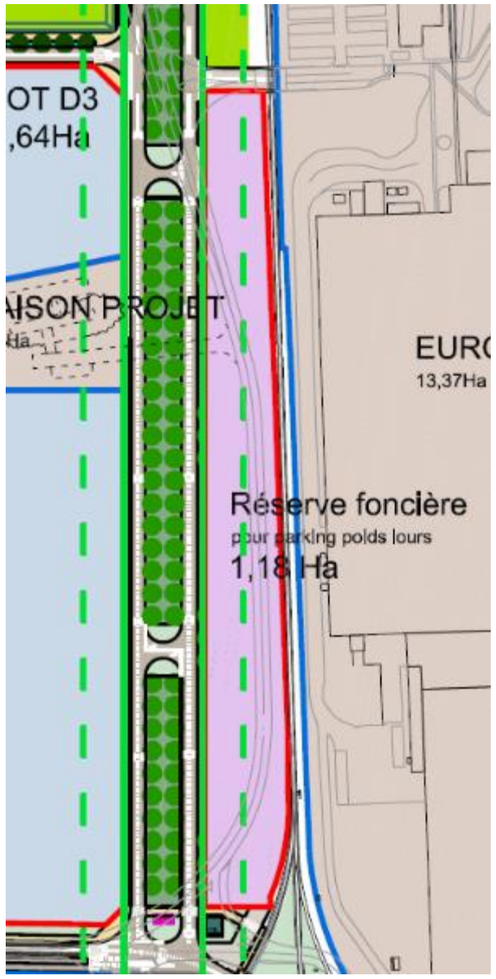
Le projet Floor to Floor fait d'ailleurs l'objet d'un dossier d'autorisation ICPE en cours d'instruction.

5.4.2.5. DESCRIPTION DU 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.

5.4.2.6. DESCRIPTION DE LA RÉSERVE FONCIÈRE



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

5.4.2.7. DESCRIPTION DU PROJET HYMPULSION

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 m². 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.

Une zone d'attente d'environ 30 m sera créée afin de fluidifier le passage des poids lourds sur la station.

L'aménagement du projet Hympulsion 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'H2 transportée sur un même trajet.

L'ensemble des eaux pluviales du projet sera infiltré via une noue d'infiltration végétalisée dimensionné pour une pluie de retour de 30 ans sur 24 heures (surface fond de noue de 30,78 m² et profondeur de 0,5 m). La noue d'infiltration aura un débit de fuite de 32,2 m³/h et une capacité de stockage de 50 m³.

En amont de cet ouvrage de rétention, il sera installé un débourbeur 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 :

- Les espaces laissés libres de constructions, d'équipements et de circulation seront végétalisés en pleine terre de façon à participer à l'agrément du projet, à maintenir une perméabilité maximale et à garantir son insertion dans le paysager alentour.
- Des arbres à moyen développement seront plantés. Le choix des essences répondra aux critères de résistance à la sècheresse et à un sol particulièrement drainant.
- Les autres espaces libres seront traités en prairie classique, fauchée après la tombée des graines des graminées.
- Côté Sud et en plusieurs lieux d'aménagement seront plantés en bouquets monospécifiques des arbustes tels que l'Arbre à perruque, le Vitex agnus castus latifolia et le pourpier de mer.
- En limite Nord et Ouest, des haies arbustives seront plantées le long de la clôture. Sur une largeur de 1 m sera mis en place un paillage mulch pour éviter l'évapotranspiration trop rapide des sols.

Il est également prévu l'implantation d'un hibernaculum de préférence entre novembre et mars et derrière une haie arbustive ou à l'abri d'un arbre à feuillage persistant.

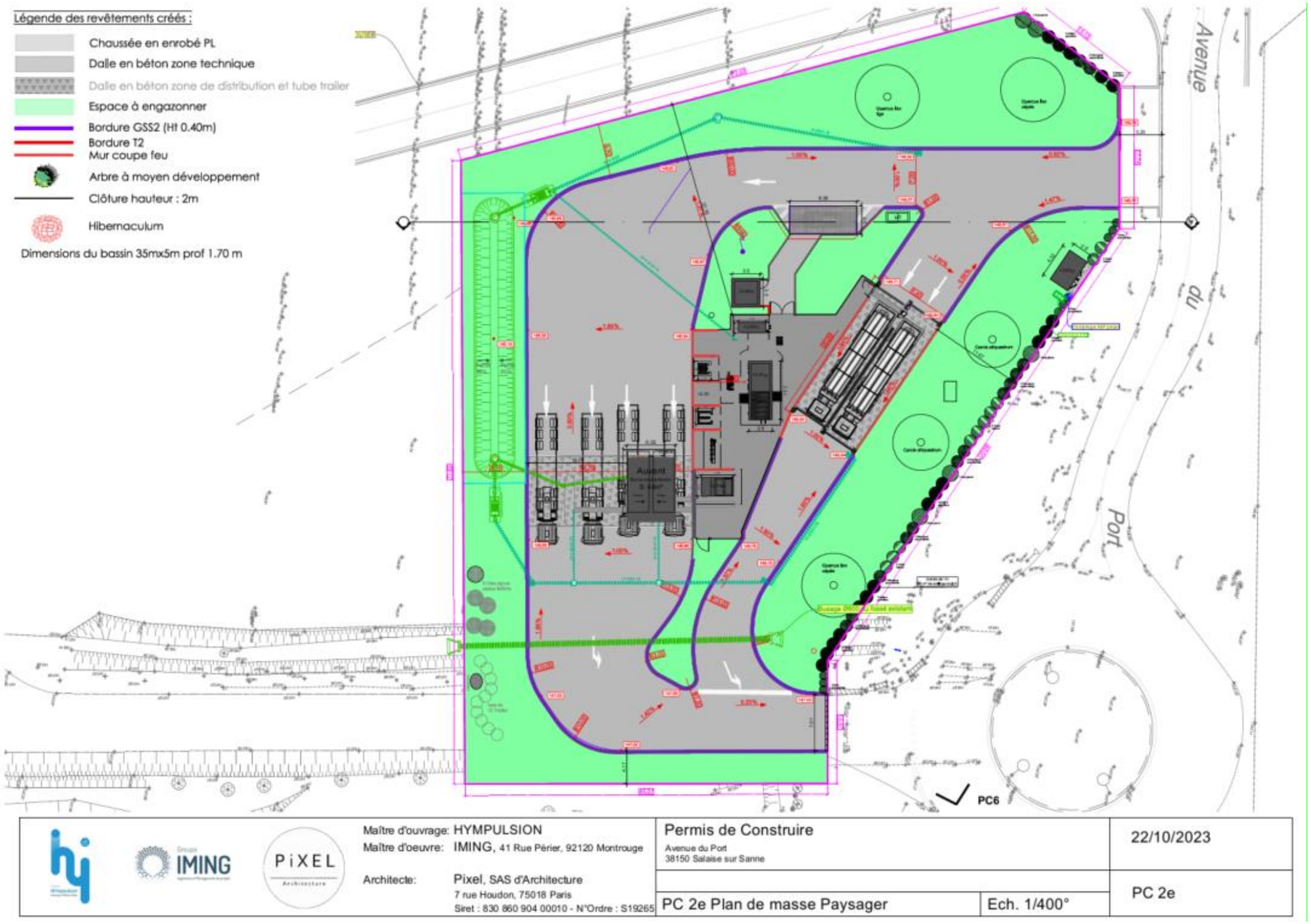
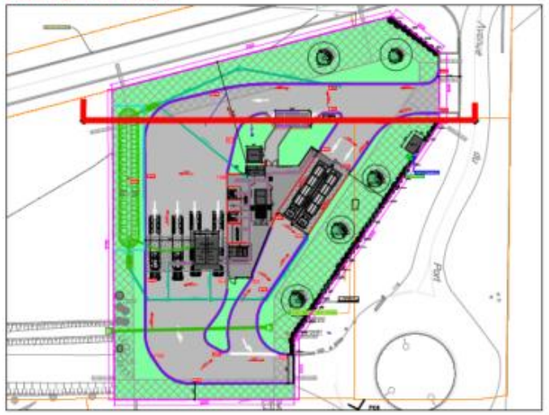
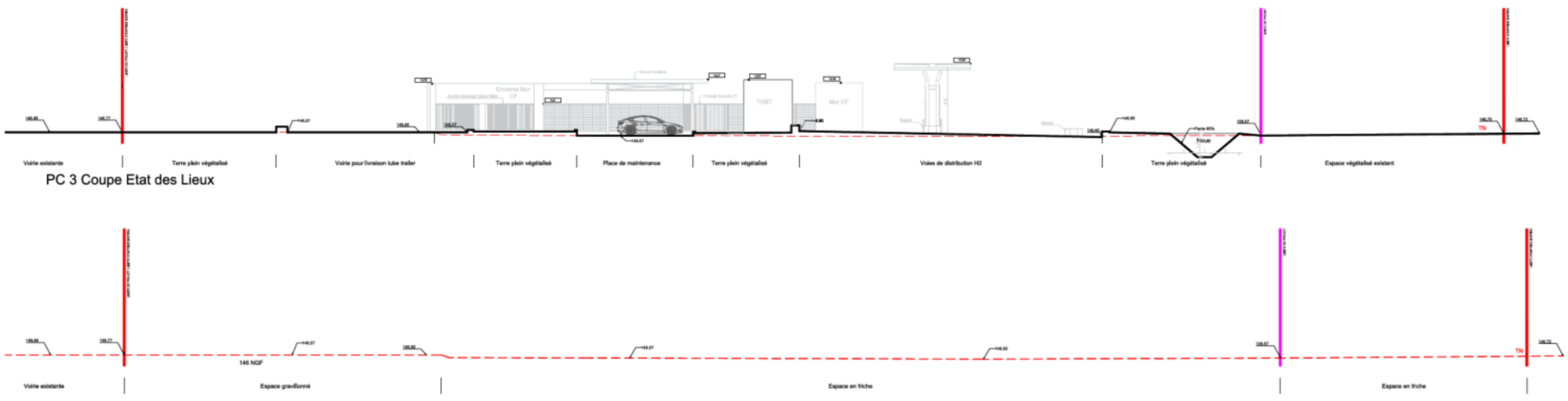


Figure 97 : Plan d'aménagement du projet Hympulsion en cours d'instruction

Repérage de la coupe



PC 3 Coupe Projet



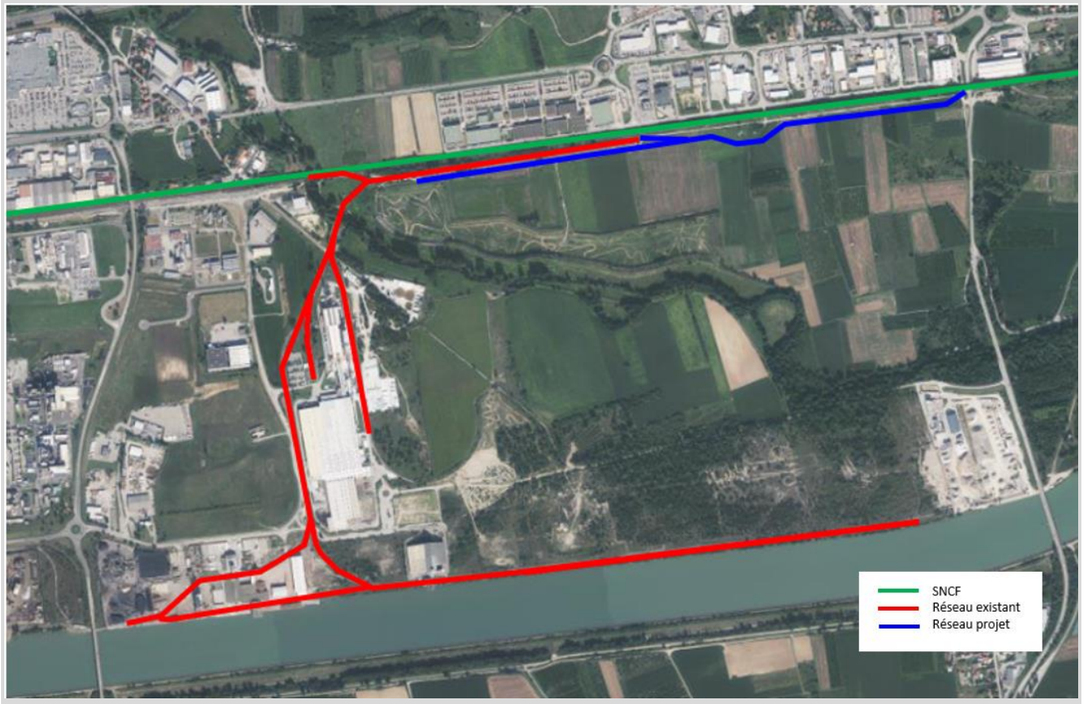
PC 3 Coupe Etat des Lieux

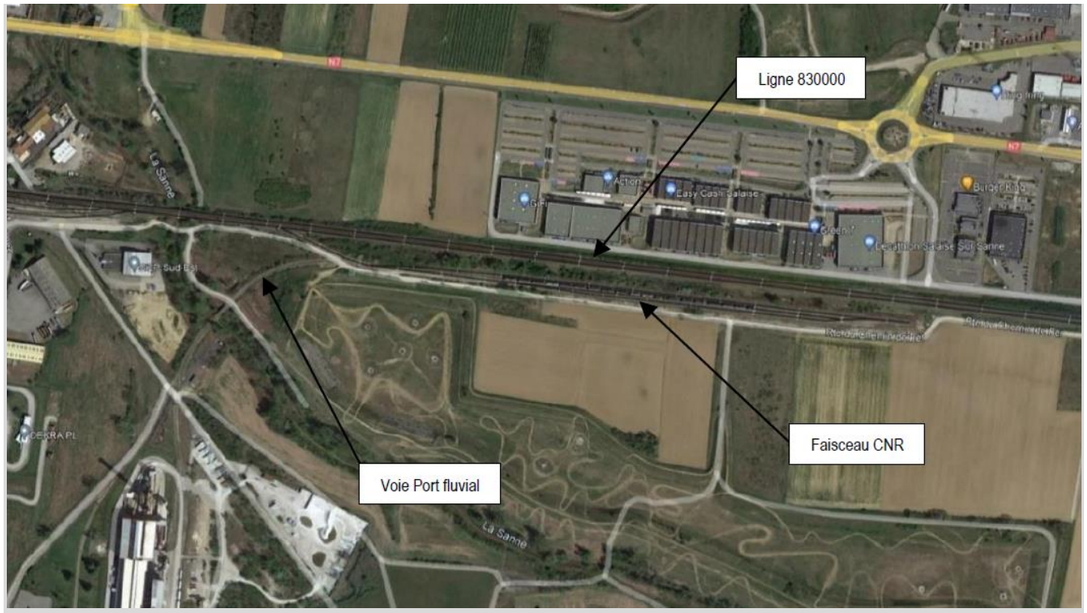
Figure 98 : Coupe du projet Hympulsion en cours d'instruction

Figure 99 : Photomontage du projet Hympulsion en cours d'instruction (image non contractuelle)

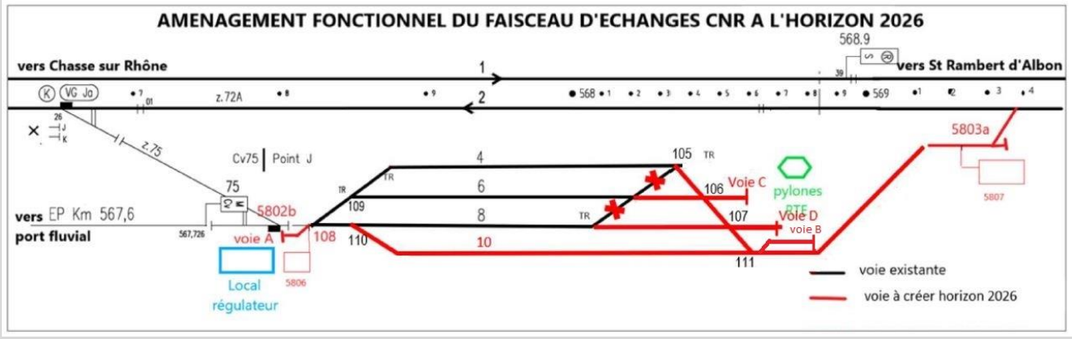
5.4.2.8. DESCRIPTION DU PROJET D'EXTENSION FERROVIAIRE CNR

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.

Dans le détail, la réalisation de ces objectifs nécessite d'un point de vue ferroviaire :

- L'allongement des voies 4 (70 m), 6 (35 m) et 8 (30 m) existantes ;
- La création de 3 voies de garage électrifiées de 30m utile (voies A, C et D) ;
- La création d'une voie de garage non électrifiée de 70 m utile (voie B) ;
- La création d'une voie supplémentaire pouvant accueillir des trains longs de 1050m (voie 10) ;

- Le raccordement de cette nouvelle voie (voie 10) sur la V2 de la ligne PLM ;
- L'extension du réseau caténaire pour électrifier les voies du faisceau (partiellement électrifiées actuellement), les voies de garage (sauf voie B) et la nouvelle voie 10 ;
- La pose et/ou le remplacement d'appareils de voie correspondant au nouveau schéma de voie ;
- La création d'un local régulateur.

Dans les autres domaines, les principaux travaux sont :

- La création de plateformes en remblai pour la prolongation des voies du faisceau et la nouvelle voie 10 ;
- La création d'un pont rail pour le passage du chemin d'exploitation sous la future voie 10 ;
- La création d'un réseau de collecte et de gestion des eaux de pluie ;
- Le déplacement des chemins existants dans la zone du projet.

5.4.2.8.1. DESCRIPTION DES TRAVAUX ET MODALITÉS D'INTERVENTION

Les principaux travaux sont :

- Travaux préparatoires :
  - Sondages et études géotechniques ;
  - Déviation et/ou protection des réseaux existants ;
  - Libération des emprises travaux (nettoyage, débroussaillage) ;
  - Mise en place d'une solution pour gérer le tassement des sols suivant les conclusions de l'étude géotechnique (pré-tassement, purges des matériaux compressibles ou autre solution) ;
  - Création des pistes chantier ;
  - Amenée des installations temporaires de chantier et installation de la base-vie ;
  - Travaux de réseaux provisoires pour la base-vie (alimentation en eau et en électricité, traitements des eaux usées) ;
- Travaux de génie civil et de terrassement :
  - Décapage, stockage (ou évacuation) de la terre végétale sur les emprises de la plateforme ferroviaire (environ, 45 000 m² soit 15 000 m³ de terre végétale décapée). Une partie de cette terre végétale sera réutilisée sur les remblais pour les végétaliser ;
  - Terrassements de la plateforme ferroviaire en remblai (hauteur variable par rapport au terrain naturel) pour un volume total estimé à 115 911 m³. Ce volume est constitué en partie de matériaux réutilisés suite à l'aménagement des zones dans le secteur Nord de la Sanne liées au projet Inspira (entre 35 000 et 45 000 m³). Le reste des matériaux proviendra de zones de déblai hors site à identifier ;
  - Construction d'un pont rail de gabarit équivalent à l'ouvrage existant sous la ligne PLM. Cet ouvrage est envisagé sous forme d'un ouvrage cadre en béton armé de 15 m de long pour 5 m de large et 8 m de haut (conception AVP) et devra permettre de supporter la voie 10 et une éventuelle voie 12 ;
- Travaux ferroviaires :
  - Pose des voies ferrées sur ballast avec traverse bois ou béton monobloc (environ 2 000 ml) ;
  - Mise en place des appareils de voie (10 appareils remplacés, modifiés ou créés) ;
  - Mise en place du réseau caténaire (poteaux et lignes) ;
  - Mise en place de signalisation ferroviaire côté sud ;
  - Construction d'un local régulateur (20 m²) côté nord et d'une plateforme (8 m x 15 m) pour accueillir un container d'alimentation électrique type EALE côté sud ;
- Travaux de VRD :
  - Construction des ouvrages de collecte et de gestion des eaux pluviales (fossés, collecteurs drainants, buses et noues) ;
  - Travaux de réseaux secs pour l'éclairage du faisceau et la communication le long des voies ;
  - En fin de chantier, reconversion des pistes chantier en chemins d'exploitation.

5.4.2.8.2. PLANNING DE L'OPÉRATION

Géographiquement les travaux sont scindés en 2 zones :

- Zone 1 : cette zone correspond au raccordement avec la ligne SNCF et à la nouvelle voie (voie 10) sur une longueur d'environ 150 m.
- Zone 2 : cette zone correspond au reste du site.

Afin de respecter les jalons de réalisation, les travaux sur la zone 1 doivent être réalisés en priorité afin de permettre le début des travaux SNCF. Les travaux sont dont ordonnancés sur les 2 zones en parallèle avec une priorité pour ceux de la zone 1.

Pour chaque zone, les travaux suivent la même logique : réalisation des études d'exécution > travaux préparatoires > déviation des réseaux > réalisation des terrassements > finition des plateformes > travaux de voie.

La durée totale des travaux est estimée à 18 mois. Le planning indicatif de réalisation est présenté ci-dessous (échelle en mois) :

5.4.2.9. PARTICULARITÉ DU SITE CNR-GCA

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 m² pour y construire des entrepôts logistiques, un quai pour les navires et des voies ferrées et routières.

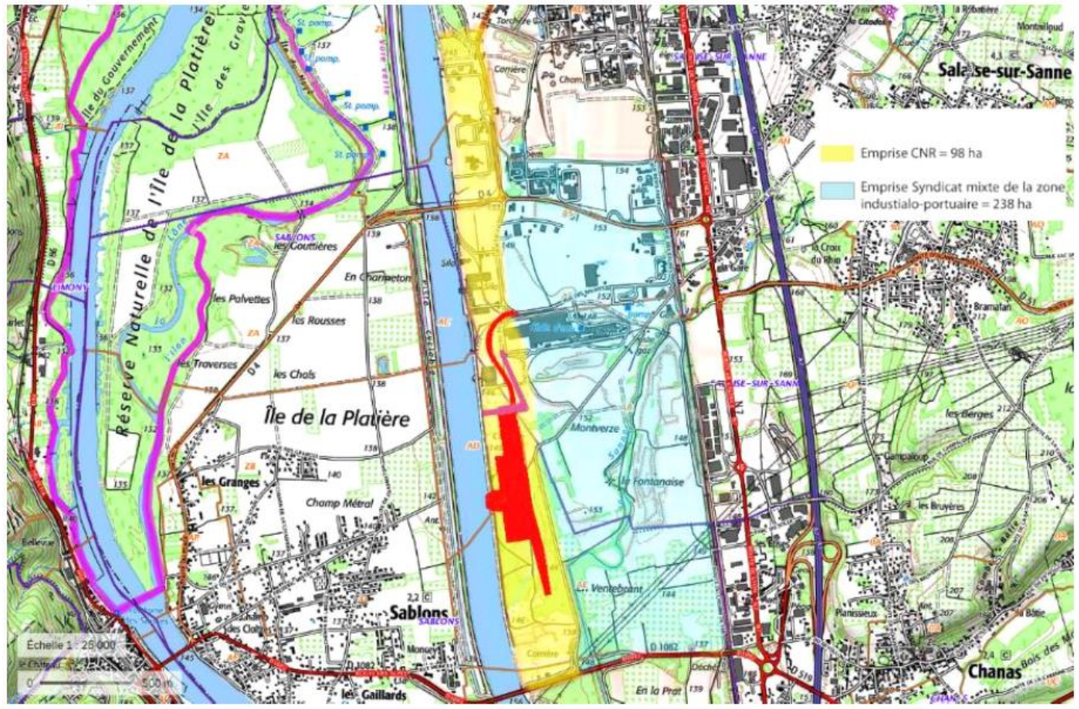


Figure 100 : Localisation du projet CNR-GCA (en rouge)

La plateforme CNR-GCA regroupe plusieurs activités et installations :

- Trois aménagements portés par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) :
  - La réalisation d'un quai implanté au droit du domaine public concédé à la Compagnie nationale du Rhône en rive gauche du canal de dérivation du Rhône,
  - Le raccordement ferroviaire au réseau ferré national,
  - La création de l'accès routier au réseau existant ;
- La construction, par la société Rhonaport, d'une plateforme de stockage multimodale jouxtant le quai fluvial de la CNR.

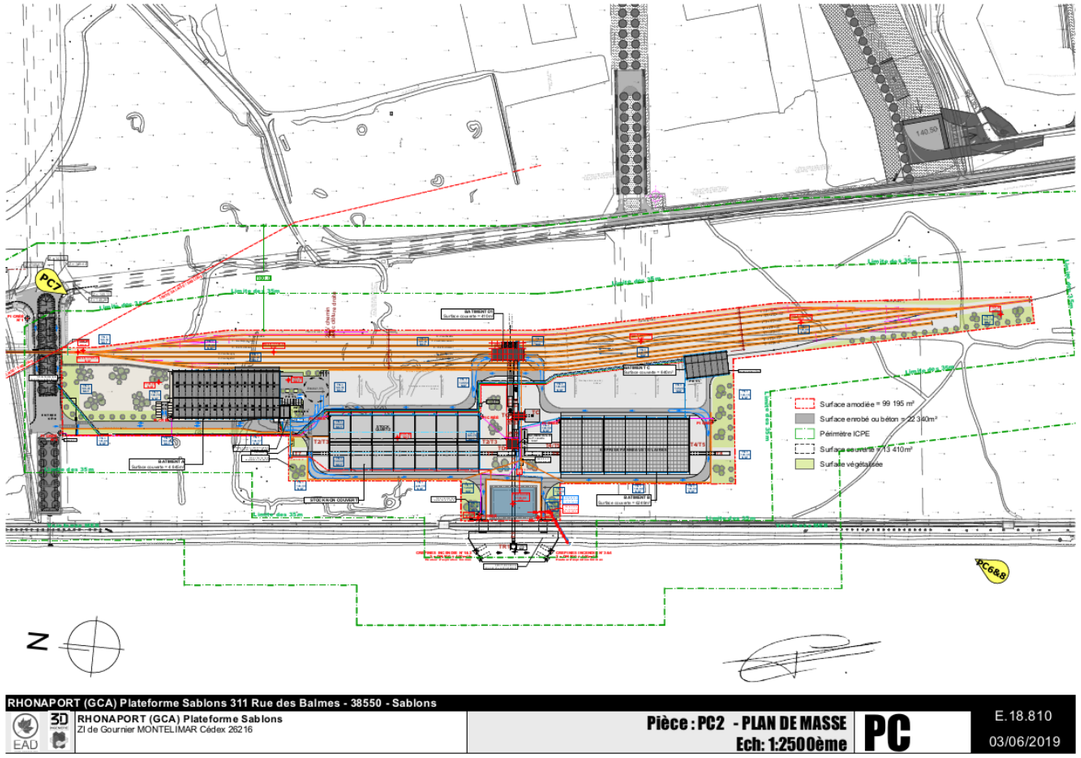


Figure 101 - RHONAPORT (GCA) Plateforme Sablons (extrait du PC GCA, 2019)

La plateforme CNR-GCA comporte la création de circulations routières et ferroviaires ainsi que d'un quai de 60 m de long pour l'amarrage des navires fluviaux le long de la rive gauche du canal de dérivation du Rhône. Le déchargement des navires sera effectué à l'aide d'une grue mobile sur roues, sans nécessité d'installation fixe en sus de l'appontement. Le quai sera construit en palplanches

métalliques et complété par six ducs d'Albe en acier pour l'amarrage des navires. On note également la construction d'une piste cyclable le long de la rive droite de la Sanne.

La plateforme logistique du groupe Charles André aura vocation à accueillir des matières premières pour les entreprises de la société Ferropem qui produit du silicium. Quatre de ces entreprises, dans l'Ain, l'Isère et la Savoie, seront approvisionnées par voie ferroviaire, une, située dans le Gard, par voie routière. Cette plateforme entreposera de la houille lavée, du quartz, de la fumée de silice, du bois de recyclage et du bois sous forme de planches ainsi que des pièces détachées, le site comportant également un atelier de maintenance ferroviaire.

Le permis de construire a été délivré en date du 19 mars 2020.

Photographie 4 : Permis de construire du projet CNR-GCA (Egis, Benoit Desille, juillet 2020)

Le défrichement et le décapage ont été réalisés entre le 1er septembre et le 15 octobre 2022.

Photographie 5 : Filet batraciens, 2022, K. MARTENS © EODD

Des ouvrages de desserte doivent également être réalisés sur la concession CNR, ouvrages prévus au dossier présenté en enquête publique INSPIRA. Ils sont constitués :

- D'une voirie principale d'une longueur d'environ 1,5 kilomètre qui relie le Nord au Sud de la zone. Cette voirie est composée d'une chaussée d'environ 7 mètres de large à réhabiliter ou à créer, des réseaux existants (AEP, HTA, télécommunication et gaz) et à créer (EU, gaz, eaux pluviales)) et un trottoir de 3 mètres de large ;
- De deux voiries de desserte de lot au nord et au sud d'axe est-ouest. Les chaussées à sens unique d'une largeur de 4 mètres sont séparées par des espaces verts et des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur 16 mètres de large. De part et d'autre de ces chaussées sont également prévues un trottoir et une voie cyclable de 3 mètres de larges ainsi que des réseaux tels que électricité, télécommunication, eaux pluviales, gaz, AEP/défense incendie, EU. Les ouvrages hydrauliques (bassin de stockage et bassin d'infiltration) sont destinés à gérer les eaux pluviales des voiries objets du dossier d'exécution. Ces bassins seront séparés par un redan équipé d'une vanne, permettant de confiner une éventuelle pollution accidentelle à l'intérieur du bassin de stockage et d'éviter l'infiltration de ces pollutions dans le sol.

Selon la commercialisation au nord de la voirie de desserte au sud, une réserve foncière est prévue, permettant de créer une voirie (ouvrages futurs, non concernés par le présent dossier) en fonction du fractionnement des lots.

Figure 102 : Localisation des ouvrages de la concession

5.4.2.10. MISE EN PLACE DE LA GESTION PLUVIALE

La mise en place de la gestion des eaux pluviales de la ZAC évoluera lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement du secteur sud, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

Les bassins versants N3, N6, C2, C3, O4 à O8 sont aménagés. Les ouvrages de rétention / infiltration qui en dépendent et/ou y sont associés sont aménagés sur les espaces publics et privés. En accompagnement de la voirie de desserte les ouvrages de gestion pluviale publics envisagés au droit des bassins versants N5 et S3 sont également réalisés pour les secteurs qui en dépendent.

Les dispositifs de traitement et de confinement prévus sont mis en œuvre.

Figure 103 : Carte Nord Des sous-bassins versant

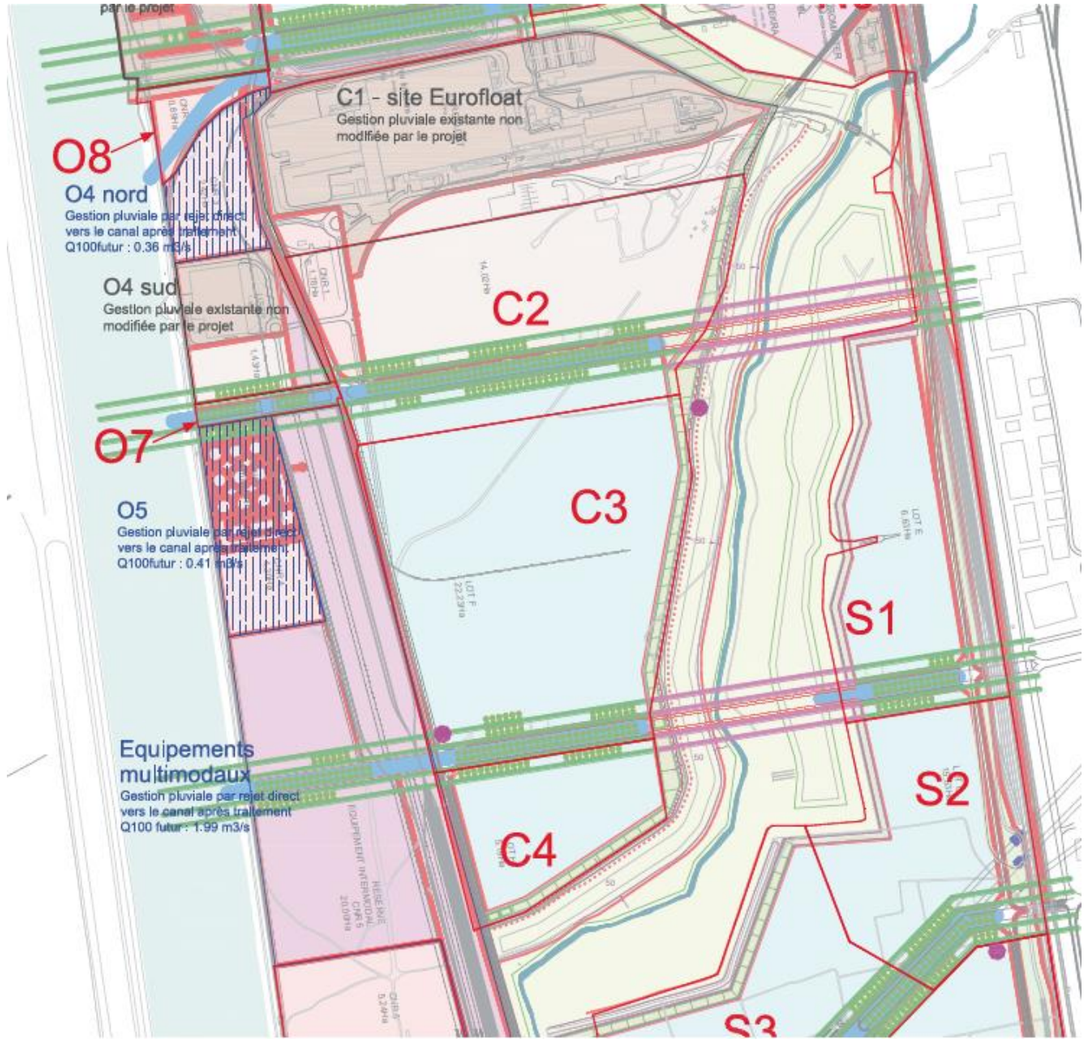


Figure 104 : Carte Centre Des sous-bassins versant

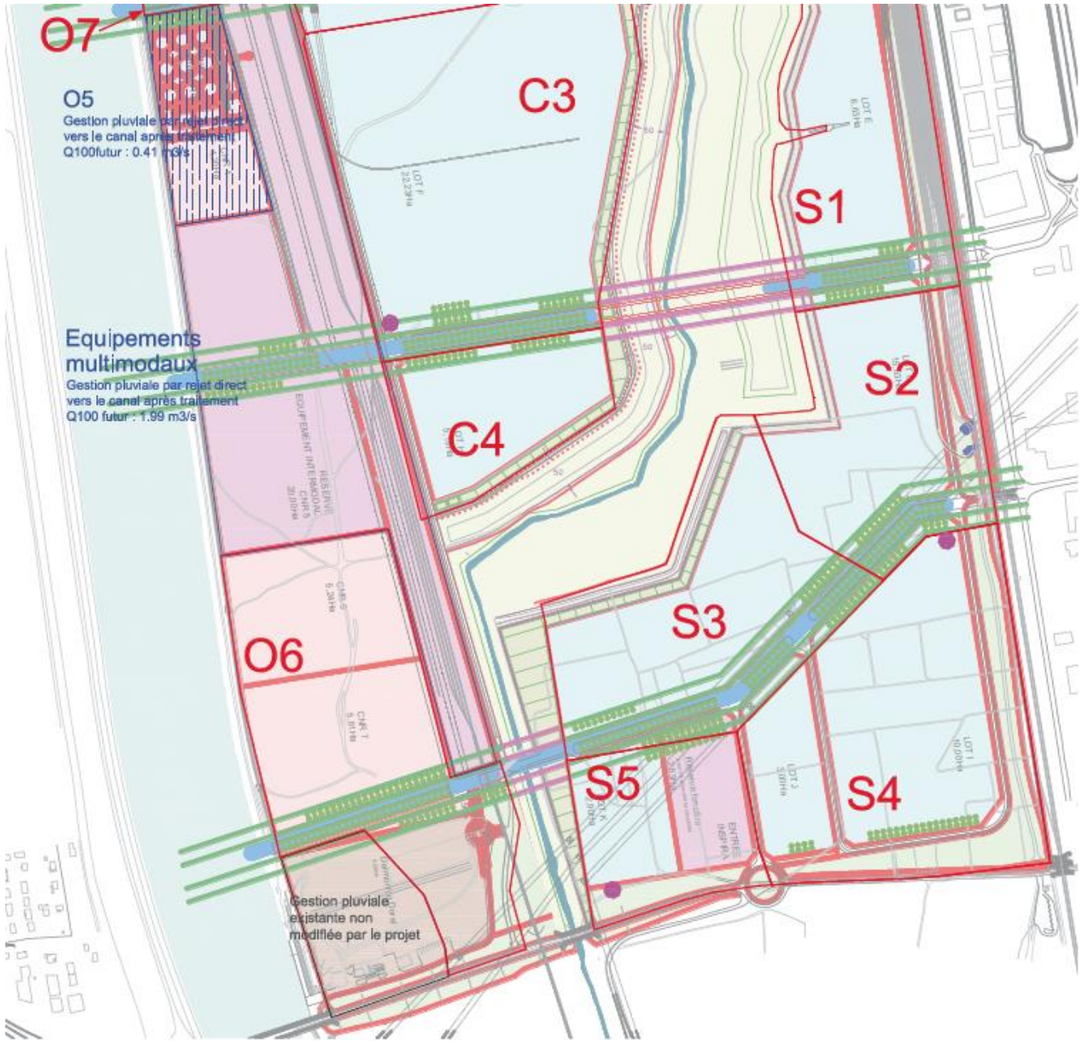


Figure 105 : Carte Sud Des sous-bassins versant

Le secteur nord concerne les bassins versants N5, N3 et N6.

Les bassins versants S1, S2 et S4 sont interceptés par le projet d'extension ferroviaire CNR. Cependant, le projet CNR ne modifiera pas les aménagements et leurs dimensionnements prévus à l'échelle de la ZAC INSPIRA.

Les bassins versants C1 et C2 sont interceptés par le projet Hympulsion.

5.4.2.11. ZONE HUMIDE

Les zones humides dans l'emprise de la renaturation de la Sanne seront précisées dans des Dossiers de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE) correspondants.

La zone humide existante au Nord-Est de Delmonico-Dorel est détruite, 1 740 m². Cette dernière sera compensée dans le cadre du DDAE correspondant.

Figure 106 : Localisation de la zone humide détruite en phase 3

Pour le secteur Nord, les critères sur les habitats, la végétation et pédologique n'impliquent aucune présence de zone humide. Ainsi, le secteur Nord n'impacte aucune zone humide.

Le projet HympulsionYMPULSION n'impacte aucune zone humide.

Pour le secteur du projet d'extension ferroviaire CNR, les critères sur les habitats, la végétation et pédologique n'impliquent aucune présence de zone humide (cf chapitre 4.7.3 du volume Etat initial).

5.4.3. PHASE 2 - 35 HA OUVERT À LA COMMERCIALISATION

Comme vu dans le guide de lecture, les évolutions de la ZAC et de son phasage nécessitent des études complémentaires.

Le lancement de la phase 2 est conditionné par la conduite de l'évaluation complète de la phase 1.

5.4.4. PHASE 3 - 60 HA OUVERT À LA COMMERCIALISATION

Comme vu dans le guide de lecture, les évolutions de la ZAC et de son phasage nécessitent des études complémentaires.

Le lancement de la phase 3 est conditionné par la conduite de l'évaluation complète des phases 1 et 2.

5.5. DEMANDE ET UTILISATION D'ÉNERGIES

En phase travaux

La réalisation des terrassements, des voiries, des bâtiments etc… nécessiteront de l'énergie (hydrocarbures, électricité….) en phase travaux.

En phase exploitation

Le projet de la ZAC INSPIRA sera à l'origine d'une consommation d'énergie supplémentaire.

Bâtiment

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 (direct, permanent,positif) :

- Scénario 1 : création de pôles industriels intégrés (prédominance du secteur industriel réparti entre grandes industries et PMI/PME) ;
- Scénario 2 : Aménagement mixte transformation / logistique (aménagement réparti entre entreprises de la transformation (grandes industries et PMI/PME) et activités de logistique) ;
- Scénario 3 : Implantations diverses d'entreprises de petites et moyennes tailles (absence totale de nouvelles grandes industries au profit de PMI/PME et des activités de logistique).

Le scénario 3 présente la consommation énergétique globale la plus faible, près de 30% de moins que le scénario 1 à l'horizon 2035.

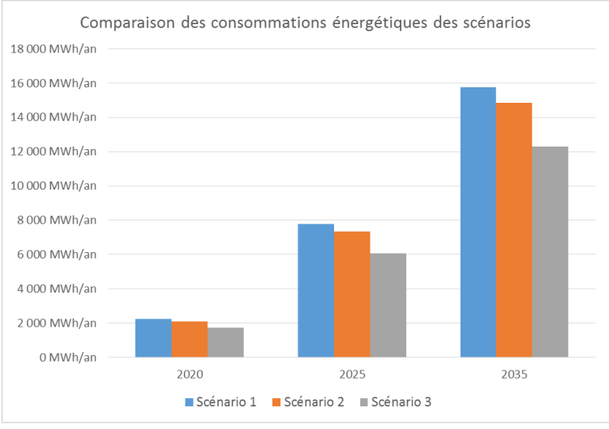


Figure 107 : Comparaison des consommations énergétiques (source SOFIES et BG)

Le détail des besoins énergétiques par scénarios est répertorié dans le tableau suivant :

		2020	2025	2035
Scénario 1	Chauffage	1 183 MWh/an	4 141 MWh/an	8 380 MWh/an
	ECS	160 MWh/an	560 MWh/an	1 133 MWh/an
	Electricité	481 MWh/an	1 684 MWh/an	3 409 MWh/an
	Rafraichissement	402 MWh/an	1 407 MWh/an	2 848 MWh/an
	TOTAL	**2 226 MWh/an**	**7 792 MWh/an**	**15 769 MWh/an**
Scénario 2	Chauffage	1 227 MWh/an	4 294 MWh/an	8 690 MWh/an
	ECS	135 MWh/an	473 MWh/an	957 MWh/an
	Electricité	428 MWh/an	1 499 MWh/an	3 033 MWh/an
	Rafraichissement	308 MWh/an	1 078 MWh/an	2 183 MWh/an
	TOTAL	**2 098 MWh/an**	**7 344 MWh/an**	**14 863 MWh/an**
Scénario 3	Chauffage	1 021 MWh/an	3 573 MWh/an	7 231 MWh/an
	ECS	111 MWh/an	389 MWh/an	788 MWh/an
	Electricité	360 MWh/an	1 260 MWh/an	2 551 MWh/an
	Rafraichissement	246 MWh/an	859 MWh/an	1 739 MWh/an
	TOTAL	**1 738 MWh/an**	**6 082 MWh/an**	**12 308 MWh/an**

Tableau 10 : Besoins énergétiques par scénario et par année

Trafic routier

Le projet Inspira induit une augmentation du nombre de déplacements véhiculés sur les voiries du secteur. Ces consommations énergétiques sont évaluées en TEP (Tonne Équivalent Pétrole) par jour (1 tonne d'essence = 1,048 TEP).

Le bilan des consommations énergétiques sur le secteur d'étude est estimé à environ 204 TEP par jour en 2016. La consommation énergétique augmente de 100% à court terme (2022), de 237% à moyen terme (2025) et jusqu'à 355% à l'horizon 2035, pour atteindre environ 928 TEP par jour sur la zone Inspira.

Mesures de conception amont

Néanmoins des mesures ont été envisagées dès la phase de conception afin de limiter ces consommations énergétiques et afin d'avoir recours aux énergies renouvelables. L'ensemble de ces mesures est présenté ci-après.

Le projet INSPIRA intègre en amont des mesures qui contribuent aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre :

- En créant des aménagements en faveur des modes actifs, permettra ainsi de limiter l'utilisation des véhicules particuliers et réduire la consommation énergétique liée à ce mode de transport.
- En mettant en place des services, notamment de transports en commun pour réduire les trajets pendulaires du milieu de journée.

- En animant un Plan de Déplacement Inter-Entreprise (PDIE) visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles pour réduire les déplacements véhiculés.

- En structurant la démarche « éco-industrielle » qui a pour objectif la mise en synergie des industriels, notamment sur les aspects énergétiques.

- En participant à la structuration de la filière Hydrogène et énergie verte en lien avec la Compagnie Nationale du Rhône.

- Dans le cadre de la rédaction des cahiers de prescriptions et recommandations environnementales et de la politique d'accompagnement des entreprises désireuses de s'implanter :
  - Conception et orientation des bâtis - mise en œuvre de solutions propices au développement de la production photovoltaïque,
  - Conception et orientation des bâtis – compacité et forme des bâtiments permettant de réduire les pertes thermiques et favorisant les apports solaires passifs,
  - Conception des bâtiments afin d'optimiser l'utilisation de la lumière naturelle,
  - Le renforcement des indicateurs à fournir par les entreprises,
  - Pour les bâtiments producteurs de rejets thermiques, la valorisation de ces rejets en interne ou dans un périmètre proche,
  - Recours aux énergies renouvelables et valorisation de la chaleur fatale (sondes géothermiques verticales, doublet sur nappe, aérothermie).

⊙ *Performance énergétique des bâtiments*

L'ensemble des futurs bâtiments tertiaires appliqueront la RT 2020 (bâtiment à énergie positive BEPOS) et non plus la RT 2012.

INSPIRA s'engage également à co-financer une étude d'optimisation énergétique pour les entreprises existantes dont un volet concernera les performances des bâtiments.

Les objectifs de performance énergétique seront retranscrits dans le cahier des prescriptions et recommandations architecturales, urbanistiques, paysagères et environnementales, document contractuel annexé aux cahiers des charges de cession de terrain.

À l'instar du volet déplacement, le Syndicat Mixte mettra en place un management de l'énergie.

Les prescriptions et préconisations techniques traiteront des thématiques suivantes :

◎ Implantation et morphologie

Les projets architecturaux des nouveaux bâtiments devront viser les objectifs suivants :

- Encourager la mitoyenneté et éviter la dispersion des différents bâtiments sur une même parcelle consommation d'espace, réduisant les déperditions énergétiques au travers des parois…
- Favoriser les formes simples (cubes, pavés, cylindres, …) permettant la réduction des pertes thermiques et favorisant les apports solaires passifs,
- Implantation du bâti afin de favoriser les apports solaires passifs,
- Privilégier les bâtiments de tailles importantes,
- Limiter les décrochés (balcons, étages décalés…).

◎ Conception des bâtiments afin d'optimiser l'utilisation de la lumière naturelle.

La réduction de la consommation électrique liée à l'éclairage est un poste important de la conception bioclimatique du bâtiment. Ainsi, l'emplacement, la surface et le type de vitrage sont des paramètres déterminants qui permettront d'accroître les apports lumineux. La forme et la couleur de la pièce entrent également en compte.

Il s'agira donc dans un premier temps de proposer un plan d'orientation des bâtiments limitant les ombres portées sur les surfaces vitrées. Les façades soumises à de forts ombrages pourront accueillir des locaux requérant des niveaux d'éclairement moindres (hall, couloirs, escaliers, espaces de stockage, sanitaires, etc).

D'autre part, le choix du vitrage devra porter sur des vitrages avec des transmissions lumineuses élevées (sans pour autant dégrader les performances thermiques). Les doubles vitrages clairs absorbant ou réfléchissant devront par conséquent être évités. Les teintes claires rendant la pièce plus lumineuse devront être privilégiées pour les locaux nécessitant une forte luminosité (pièces de travail).

Une attention particulière sera apportée sur les matériaux afin de ne pas engendrer une surchauffe l'été et donc l'utilisation très énergivore des climatisations.

◎ Le choix des matériaux

Le choix des matériaux est déterminant dans la construction bioclimatique, en effet les matériaux utilisés ont un impact sur le bilan écologique général du bâtiment, et influent sur les économies d'énergies et le confort des occupants. Il est essentiel d'utiliser des matériaux qui ont peu d'impact sur l'environnement que ce soit sur le plan de leur fabrication ou de leur destruction. Les matériaux doivent donc répondre à quelques exigences telles que de permettre un stockage de chaleur, une excellente absorption des rayons lumineux ainsi qu'une absorption rapide et une bonne restitution de la chaleur

L'acheminement des matériaux de constructions devront également veiller au respect du bilan carbone (matériaux locaux, utilisation des modes de transports alternatifs à la route…).

◎ Le choix des ENR

Le maitre d'ouvrage s'engage à rendre obligatoire pour l'ensemble des entreprises la réalisation d'un équipement photovoltaïque : en toiture, en façade, en couverture de stationnement (ombrières). La production pourra servir directement à l'entreprise ou bien être mise à disposition via une convention.

Les toitures des bâtiments tertiaires, entrepôts et les couvertures de stockage seront obligatoirement dimensionnées, conçues, orientées pour recevoir un équipement photovoltaïque sur l'ensemble de leur surface.

Afin de faciliter la mise en œuvre du projet, un accompagnement technique sera proposé aux acquéreurs. En effet, un accord de partenariat est prévu avec plusieurs investisseurs de toitures photovoltaïques permettant d'apporter des solutions clés en main aux prospects souhaitant s'implanter.

Les constructeurs seront incités à utiliser en complément du photovoltaïque d'autres énergies renouvelables : sondes géothermiques verticales, doublets sur nappe, aérothermie… L'étude BG/SOFIES donne des orientations sur le territoire d'INSPIRA, une analyse plus fine sera proposée lors de l'établissement de la fiche de lot, afin d'obtenir la meilleure performance énergétique.

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 valorisation de la chaleur fatale

Pour les bâtiments et process producteurs de rejets thermiques, les entreprises seront accompagnées pour la valorisation de ces rejets en interne ou dans un périmètre proche.

◎ Recours au fleuve et au fer

Le report des flux routiers vers le fleuve et/ou le fer permet de réduire de manière significative les émissions de Gaz à effet de Serre (GES). Les gains de réduction des GES sont présentés au chapitre 5.8.

5.6. NATURE ET QUANTITÉ DES MATÉRIAUX ET DES RESSOURCES NATURELLES ET PRINCIPES RETENUS

5.6.1. RESSOURCES NATURELLES ET MATÉRIAUX

À ce stade des études, il n'est pas connu avec précision les ressources naturelles, les matériaux et leurs quantités.

De nombreux matériaux seront nécessaires pour la construction des nouveaux bâtiments (béton, ferrailles, bois,….), des voiries (enrobés, couches de formes, bordures, caniveaux, grilles…), des espaces publics. Des canalisations dont la composition et la quantité ne sont pas connus à ce jour seront nécessaires pour la création des réseaux d'alimentation en eau potable, eaux usées, eaux pluviales, gaz, chauffage urbain…. Des fourreaux seront également nécessaires pour les réseaux mixtes technologiques… **Cependant, leur quantité n'est à ce jour pas définie avec précision.**

En ce qui concerne Floor to Floor, 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.

5.6.2. PRINCIPES RETENUS POUR L'APPROVISIONNEMENT / ÉVACUATION DES MATÉRIAUX DE CHANTIER

5.6.2.1. OPTIMISATION DE LA GESTION DES TERRES

L'un des principes d'aménagement du site est de prendre en compte les contraintes environnementales et géotechniques du site et notamment inscrire le projet au maximum au droit du terrain naturel pour limiter les besoins en apport de terres extérieures.

Si des besoins en terres extérieures sont nécessaires, ils seront extraits de carrières localisées autour de 30 km de la ZAC INSPIRA.

Néanmoins, la réalisation des aménagements et plus spécifiquement la réalisation des ouvrages hydrauliques, nécessitent d'excaver des volumes importants de matériaux.

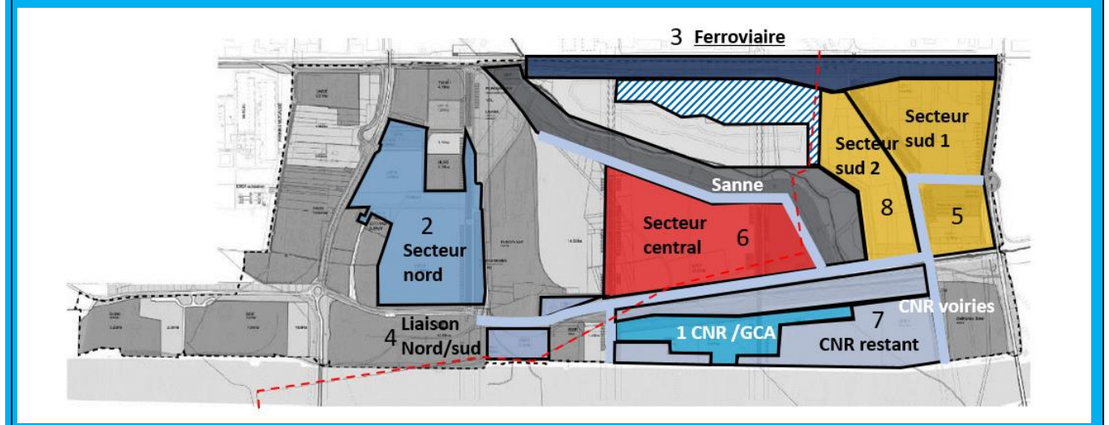
5.6.2.2. NATURE DES MATÉRIAUX EXCAVÉS

Trois types de matériaux sont identifiés :

- La terre végétale, décapée sur 15 cm d'épaisseur, sera réemployée pour les plantations in-situ,
- Les limons décapés entre 15 cm et 50 cm peuvent également être réutilisés à cette fin après avoir été amendés au cours de leur stockage,
- Les déblais extrait au-delà de 50 cm de profondeur ne présentent pas de qualité agronomique et seront utilisés pour les différents remblais réalisés sur la zone.

5.6.2.3. MOUVEMENTS DE MATÉRIAUX ENVISAGÉS PAR PHASE

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 Hympulsion sont intégrés à la phase 1 de la ZAC.



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	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

D'autre part, des mesures de compensation 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.

Les mouvements de terre de la ZAC évolueront lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

Les terres végétales font l'objet d'un stockage de courte durée et sont réemployées le plus rapidement possible sur la même phase afin de limiter leur dégradation agronomique.

Les autres mouvements de matériaux dépendent de leur potentiel de réutilisation pour l'aménagement d'INSPIRA au cours des différentes phases.

Ils sont présentés dans le tableau suivant.

Pour mémoire, le phasage initial prévoyait :

Mouvements des matériaux en m³	Phase 1	Phase 2	Phase 3	TOTAL
Décapage	26 224	13 317	25 837	65 377
Déblai avec évacuation	73 704	17 130	56 666	147 500
Déblai avec stockage sur site	29 405	38 967	63 003	131 375
Remblai en matériaux d'apport	5 768	9 322	13 275	28 365
Remblai en matériaux du site traité à la chaux	11 997	50 277	35 081	97 355
Couche de forme (traité à la chaux 70 cm ou granulaire)	28 593	15 849	37 678	82 120

Le tableau suivant récapitule les potentiels de réemploi pour chaque zone d'extraction.

Tableau 11 : Mouvements de matériaux envisagés par phase

En ce qui concerne Floor to Floor, le décapage de la terre végétale et la position décaissée du parking VL engendre un excédent en matériau estimé à 5 675 m³. Les déblais seront redirigés vers d'autres parcelles identifiées par l'aménageur dans le périmètre de la zone INSPIRA. Le cas échéant, les remblais seront réalisés à partir de matériaux de déblais.

- Pour le secteur nord, intégré à la phase 1 :

Une étude d'opportunité sur la valorisation des matériaux excavés au niveau du secteur nord a été réalisée par INGEROP en juin 2020.

Le tableau suivant récapitule les potentiels de réemploi pour chaque zone d'extraction.

Aménagement	1 Bassin nord (y/c fossés)	2 Parcours à moindre dommage hydraulique	3 Rue des Balmes	4 Voie ferrée + Axe NS + CNR1	TOTAL
Excédents de limons fertiles (m3)					
Réutilisable en remblai méthodiquement compacté en l'état	0	0	0	0	**0**
Réutilisable en remblai méthodiquement compactémoyennant correction de la teneur en eau par traitement à la chaux	1 600	0	1 715	0	**3 315**
Inapte à un réemploi en remblai méthodiquement compacté	6 820	0	6 860	0	**13 680**
Total excédents	**8 420**	**0**	**8 575**	**0**	**16 995**
Excédents de matériaux stériles (m3)					
Réutilisable en remblai méthodiquement compacté en l'état	24 600	0	12 000	25 200	**61 800**
dont matériau de qualité Rt2, potentiellement réutilisables en couche de forme ferroviaire	*24 600*				***24 600***
Réutilisable en remblai méthodiquement compactémoyennant correction de la teneur en eau par traitement à la chaux	0	0	10 000	0	**10 000**
Inapte à un réemploi en remblai méthodiquement compacté	6 150	0	9 625	2 815	**18 590**
Total excédents	**30 750**	**0**	**31 625**	**28 015**	**90 390**

Le total des excédents de matériaux fertiles potentiellement réutilisables en remblai ferroviaire méthodiquement compacté moyennant correction de la teneur en eau par traitement à la chaux est de 3 315 m^3 soit un taux de réemploi moyen de 20%. En application du GTR ces matériaux ne pourront pas être utilisés pour des remblais de plus de 5m de hauteur. Le total des excédents de matériaux stériles potentiellement réutilisables en remblai ferroviaire méthodiquement compacté est de 81 800 m^3 dont 10 000 m^3 moyennant correction de la teneur en eau par traitement à la chaux ce qui représente un taux moyen global de réemploi de 90%.

Les déblais du secteur Nord vont servir à l'aménagement du au faisceau ferroviaire en étude qui va faire l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact.

En ce qui concerne Hympulsion, le nivellement existant sera principalement conservé. Un léger déblais/remblais sera effectué afin de permettre des pentes d'évacuation suffisante pour les eaux pluviales. 130 m^3 de déblais seront issus de la réalisation de la noue paysagère pour la gestion des eaux de ruissellement du projet. Les déblais issus de la réalisation de la noue paysagère pourraient être réutilisés sur site pour des modelés de terrain. Environ 300 m^3 de terre végétale sera nécessaire en phase chantier pour la mise en place de zones végétales sur la parcelle.

L'extension ferroviaire CNR va nécessiter l'évacuation de déblais de l'ordre de 482 m^3 et l'apport de remblais de l'ordre de 115 911 m^3.

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.

Les déblais excédentaires de l'aménagement du secteur Nord 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.

5.6.2.4. LOCALISATION DES AIRES DE STOCKAGE

Le plan de gestion des terres établi pour permettre leur stockage au fur et à mesure de l'avancement des travaux, tient compte de la possibilité de leur réemploi à travers les différents aménagements envisagés.

La localisation des différents stocks nécessaires a été déterminée en cohérence avec :

- Les prescriptions liées au risque inondation : stockage en dehors des secteurs inondables par la crue de référence selon la carte des aléas de référence reprenant les hypothèses du porté à connaissance du PPRi,

- La protection des espèces : stockage en dehors des habitats d'espèces à enjeux préalablement à leur compensation.

Les terres végétales et les limons fertiles seront stockés au droit de plateformes mobiles sur une hauteur maximale de 1,5 m afin de ne pas dégrader leur qualité agronomique. Ils pourront être réutilisés :

- Sur une même phase de chantier avec un stockage temporaire,
- Sur une phase de chantier différente avec un stockage plus long. La superficie du lieu de stockage n'excèdera pas 1,5 ha.

Les déblais pourront :

- Être stockés pour renforcer le réseau ferré, et élargir la plateforme du faisceau de réception existant pour augmenter le nombre de voies. Cette plateforme fixe de stockage des remblais, sera localisée en rive gauche de la Sanne à l'arrière du bassin de la Fontanaise et n'excédera pas une emprise de 2,5 ha,

- Être utilisés par les entreprises qui viendront s'implanter. Ces remblais seront stockés au droit d'une plateforme mobile en rive droite de la Sanne d'une emprise maximale de 2.5 ha. La hauteur de stockage n'excédera pas 3 m,

- En dernier lieu, être évacués en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) si ces remblais ne sont pas utilisés par les entreprises dans des carrières acceptant des ISDI à 30 km aux alentours de la ZAC.

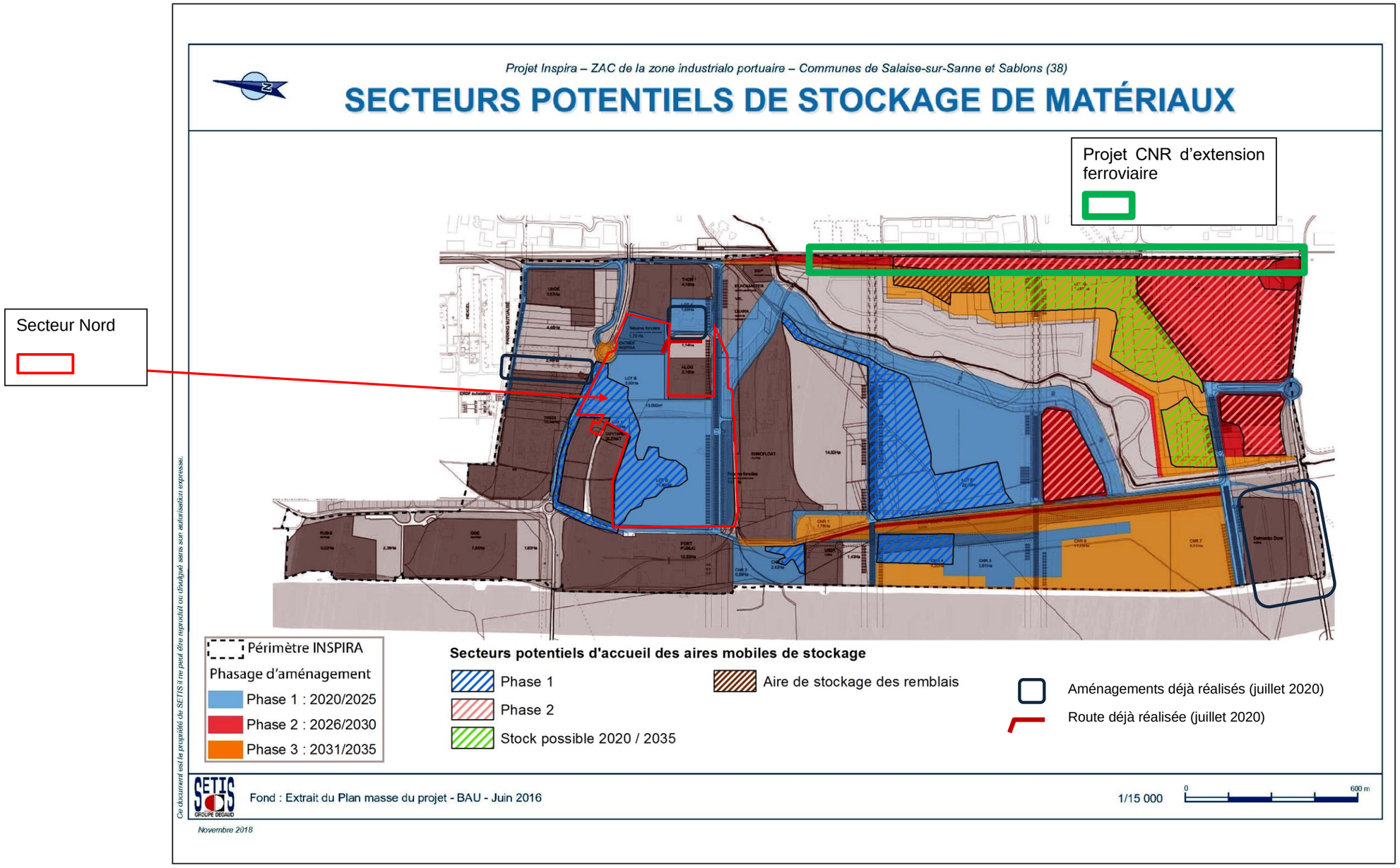


Figure 108 : Secteurs potentiels de stockage de matériaux

Comme vu dans le guide de lecture, un travail est actuellement en cours sur le phasage de la ZAC. L'évolution du phasage a été actée mais sa mise en œuvre précise nécessite des études complémentaires. Ainsi, le plan ci-dessus est amené à évoluer dans les études ultérieures.

5.7. ESTIMATIONS DES TYPES ET QUANTITÉS DE RÉSIDUS ET D'ÉMISSIONS ATTENDUS

Les estimations des types et quantités de résidus et d'émissions attendus de la ZAC évolueront lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement du secteur sud, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

5.7.1. EN PHASE CHANTIER

Types de résidus et émissions

La construction de la ZAC générera plusieurs types de résidus, liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter les nuisances visuelles et olfactives mais également le risque de pollution qu'ils pourront engendrer.

Les travaux génèreront des déchets et émissions, comme pour tout chantier de terrassement et de génie civil. Les déchets et émissions pourront être notamment :

- Des déchets de démolition de voiries :
  - enrobés de voiries pouvant contenir de l'amiante et des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques – HAP,
  - couches de formes,
- Des déchets de BTP liés à la construction des bâtiments d'une grande variété également :
  - Des déchets inertes :
    - Bétons,
    - Verre (partie vitrage uniquement),
    - Matériaux bitumineux sans goudron,
    - Terres et pierres (y compris déblais mais hors terre végétale).
  - Des déchets non dangereux non inertes :
    - Métaux et leurs alliages,
    - Bois bruts ou faiblement adjuvantés,
    - Papiers, Cartons,
    - Plastiques,
    - Laines minérales,
    - Peintures, vernis, colles, mastics en phase aqueuse (ne comportant pas de substances dangereuses),
    - Mélanges de ces différents déchets, y compris les mélanges contenant des déchets inertes,
    - du Plâtre,
  - Des déchets dangereux.
    - Aérosols,
    - Bois traité avec des substances dangereuses,
    - Transformateurs électriques,
    - Emballages souillés par des substances dangereuses,
    - Produits contenant du goudron,
    - Lampes à économie d'énergie,
    - DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques) contenant des substances dangereuses,
    - Peintures, vernis, colles, solvants contenant des substances dangereuses,
    - Pinceaux, chiffons souillés avec des produits dangereux,
    - Produits absorbants pollués aux hydrocarbures,
    - De l'amiante friable et lié et tous matériaux amiantés,…
- Des déchets solides divers liés à la réalisation des travaux de voirie, du génie-civil d'une grande variété : coulis de ciments ou bétons, ferrailles, bois, plastiques divers, papiers et cartons, verre…
- Des rejets ou émissions liquides : eaux pluviales de lessivage de terrassement ou de chantier, assainissement de chantier, hydrocarbures…
- Des déchets verts :
  - terre végétale,
  - arbres coupés,
  - espaces verts des copropriétés.
- Des déchets alimentaires liés à la vie sur le chantier,

Quantités et devenir des résidus et des émissions en phase chantier

Déchets de démolition

Le projet ne nécessite pas la démolition de bâtiments.

Déchets de BTP produits par la construction de bâtiments

Des ratios par rapport à la surface de plancher ont été proposés par l'ADEME pour estimer les déchets liés à la construction de logements. Aucun ratio n'a été trouvé pour la construction des entreprises et ces ratios sont pris par défaut.

Construction de logements individuels et petit collectif :

CONSTRUCTION NEUVE DE LOGEMENTS			
Déchet	Logement	Ratio kg/m² SHOB	Gamme kg/m² SHOB
Inertes	Tous types	13,5	de 1 à 36
Métaux	Collectifs Individuels	0,45 0	de 0,1 à 0,9
Bois	Tous types	1,3	de 0,6 à 3,2
Déchets non dangereux en mélange	Collectifs Individuels	5,7 7,7	de 1,5 à 9,5 de 0,8 à 12,7
Plâtre, cloisons	Tous types	2,3	de 0,75 à 2,6, majoritairement autour de 2,3
Cartons	Tous types	0,25	de 0,03 à 0,35

Total collectifs	23,5
Total individuels	25,1

Tableau 12 : Quantité de déchets de construction neuve de logements individuels et petit collectif

Source : www.optigede.ademe.fr

Ainsi, le projet de ZAC INSPIRA représentant environ 618 970 m² de surface de plancher, la quantité moyenne des déchets produits par la construction des nouveaux bâtiments sur la base des ratios de l'ADEME précédents est estimée à :

- Environ 8 356 tonnes de déchets inertes,
- Environ 278 tonnes de métaux,
- Environ 805 tonnes de bois,
- Environ 3 528 tonnes de déchets non dangereux en mélange,
- Environ 1 423 tonnes de plâtres, cloisons,
- Environ 155 tonnes de cartons.

Diagnostics amiante

Voirie

Un repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante sera réalisé dans les enrobés de voiries démolies.

En fonction des résultats d'analyse, des plans de désamiantage seront mis en place afin de gérer correctement les déchets de voiries contenant de l'amiante.

Les déchets contenant des HAP à une concentration supérieure à 50 mg/kg seront enlevés et gérés conformément à la réglementation.

Nuisances diverses

La phase chantier sera également à l'origine de nuisances acoustiques, de vibrations et d'émissions de poussières. Ces émissions et nuisances seront néanmoins faibles et limitées dans le temps.

5.7.2. EN PHASE EXPLOITATION

Les principales émissions et principaux déchets liés à la ZAC INSPIRA sont les suivants :

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
Eaux usées	**Eaux usées** Le volume réservé pour la ZAC INSPIRA est de 3 100 EqH. Ces eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la commune dont l'exutoire est la station d'épuration des Blâches à Roussillon. Cette dernière a les capacités d'accueillir ces 3 100 EqH (station récemment agrandie pour obtenir une capacité de traitement de 68 000 EqH par temps sec et 98 600 EqH pas temps de pluie.

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	Les eaux usées produites par le site Floor To Floor seront de deux types : eaux usées domestiques (sanitaires) : environ 12 m3/j, eaux usées industrielles : environ 1 m3/j. Les eaux usées de Floor to Floor seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, géré par la communauté de communes Entre Bièvre et Rhône. 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. La gestion des eaux usées est inchangée par rapport à la gestion des eaux usées actuelle. Les nouveaux bâtiments seront raccordés aux réseaux déjà présents sur le site avec le bâtiment existant. Les besoins en eaux sanitaires sont estimés à environ 50 m^3/an. Les eaux usées issues d'Hympulsion seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, géré par la communauté de communes Entre Bièvre et Rhône. Le projet d'extension ferroviaire CNR ne sera pas producteur d'eaux usées.
Eaux pluviales	Les ouvrages disposés sur l'espace public mutualisent la gestion des eaux de ruissellement par infiltration, des espaces publics et des lots privés au-delà d'une pluie décennale. Le risque de pollution accidentelle est traité par la mise en place d'ouvrage de confinement de la pollution accidentelle. Ce système permet de : • garantir l'efficacité des ouvrages et leur entretien par une gestion mutualisée, • optimiser les surfaces nécessaires aux ouvrages au bénéfice d'une densification de l'espace aménagé pour l'accueil des entreprises. Le dimensionnement des collecteurs du réseau pluvial et des bassins de rétention proposé dans le cadre du projet est basé sur une période de retour de 30 ans. 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 m3 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 m² (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

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	jouer le rôle de tamponnement. Ce bassin d'infiltration présentera une surface d'infiltration de 2 000 m² et un volume utile d'environ 1 000 m^3 afin d'assurer le traitement et le rejet de ces eaux à débit maitrisé malgré l'imperméabilisation d'une partie du site. L'infiltration sera réalisée par le biais de modules en Structure Alvéolaire Ultra Légère (type SAUL). 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. L'ensemble des eaux pluviales du projet sera infiltré via une noue d'infiltration végétalisée dimensionné pour une pluie de retour de 30 ans sur 24 heures (surface fond de noue de 30,78 m² et profondeur de 0,5 m). La noue d'infiltration aura un débit de fuite de 32,2 m^3/h et une capacité de stockage de 50 m^3. En amont de cet ouvrage de rétention, il sera installé un débourbeur 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. La gestion des eaux pluviales du projet d'extension du faisceau ferroviaire CNR sera réalisée par infiltration au plus près en intégrant des noues régulièrement le long du faisceau, en pied de talus. Compte tenu de la pente du terrain naturelle dans la direction Nord-Sud de 1% en moyenne, ces noues seront discontinues pour retenir l'eau et l'infiltrer en place et ainsi éviter un ruissellement généralisé de l'eau vers le sud. À ce stade, la longueur des noues est estimée à 25 m. Ces ouvrages de gestion des eaux pluviales seront dimensionnés pour permettre : - de collecter et d'infiltrer les eaux de pluie pour une évènement pluvieux jusqu'à une période de retour de 10 ans sans débordement, - un débordement localisé et maitrisé des ouvrages pour des évènement pluvieux entre 10 et 30 ans de période de retour sans impact sur le fonctionnement du faisceau et les équipements proches (publics et privés), - de gérer les évènements pluvieux de période de retour supérieure à 30 ans en dirigeant les eaux pluviales vers les points bas en limitant les impacts sur les structures et équipements.

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
Émissions lumineuses	L'aménagement de la ZAC s'accompagne d'une stratégie globale d'éclairage du projet, plus respectueuse de l'environnement et de la nature, adaptée au besoin de sécurité, intégrant la recherche d'économies d'énergie. Il s'agit de construire un environnement lumineux cohérent entre l'espace public et l'espace privé. La stratégie concerne l'éclairage public et l'éclairage privé. Elle se décline de la façon suivante : - Un plan de protection de l'obscurité naturelle d'INSPIRA par la préservation du corridor de la Sanne de tout éclairage, - Un éclairage citoyen des seuils d'entrée, la mise en œuvre d'une charte de bonne pratique à destination des entreprises privées et accompagnement lors de la conception de leur projet, - Une sécurisation de l'ensemble des voiries par un balisage rétro-réfléchissants, - Un éclairage public des points de conflits et des parkings, - Des zones de manutention portuaire et ferroviaire dont l'éclairage est à maîtriser dans l'espace et dans le temps, - Une signalétique nocturne par le repérage de points singuliers. L'éclairage extérieur du site Floor to Floor (voiries, parking) sera adapté aux activités durant les horaires de fonctionnement, de jour comme de nuit. L'éclairage naturel sera préféré autant que possible, notamment dans les espaces de bureaux. Seuls les accès (portes sectionnelles, issues de secours et cheminements piétons) seront éclairés en cas de besoin pour assurer la sécurité des usagers, à l'aide de projecteurs LED étanches extérieurs à faible température de couleur (2400k/2700k, lumière chaude présentant un spectre lumineux hors IR et UV). Un seul mât d'éclairage sera utilisé pour éclairer la zone de retournement PL, afin d'assurer la sécurité des véhicules y circulant. Les espaces verts ne feront pas l'objet d'éclairage. Pour plus de détails se reporter au chapitre 5.2.8 L'éclairage du site Cottard et Glénat est défini pour un besoin fonctionnel. Il sera réglé suivant la plage horaire de l'activité du site. 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, le site limitera au maximum la pollution lumineuse tout en maintenant la sécurité et l'activité sur le site.

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	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.
Chaleur	L'élargissement de la masse végétale autour de la Sanne (en moyenne 200 m de largeur), ainsi que la présence d'une trame verte répartie sur l'ensemble de la zone (connexion verte de 4 à 16 m de large) est de nature à limiter les effets des ilots de chaleur à travers les surfaces perméables et l'évapotranspiration que cette végétation génère, Les bâtiments seront habillés par un revêtement clair à fort albedo afin de permettre le réfléchissement et limiter ainsi l'absorption de chaleur en journée, Les preneurs de lots seront incités à la diversification des usages en toiture pour limiter les effets de chaleur induit par les surfaces artificielles : rétention d'eau, toiture végétalisée, copeaux.
Émissions sonores	Des nuisances sonores supplémentaires seront potentiellement créées au sein du secteur. Selon l'étude acoustique, il est possible que les seuils de bruit 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 et il est peu probable que toutes les entreprises atteignent 70 dB(A) en tous points de la limite de propriété. Les entreprises ICPE devront faire réaliser périodiquement une mesure des niveaux d'émission sonore de son installation pour vérifier la conformité des niveaux sonores émis. L'exploitation de l'usine de recyclage FLOOR TO FLOOR engendrera des émissions sonores du fait : - Des process industriels dans leur ensemble et en particulier l'activité de broyage ; - Du fonctionnement de l'unité de dépoussiérage ; - Du trafic lié aux activités.

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	La société ACOUSTEX a réalisé une modélisation acoustique du projet Floor to Floor à partir des données sur le trafic et des mesures acoustiques réalisées sur le site de Trémentines de façon à connaître les niveaux d'émissions sonores des équipements les plus bruyants. Il ressort de cette étude 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. En définitive, considérant un fonctionnement à pleine puissance (2 lignes de broyage, 4 lignes d'extrusion) : - Aucune émergence en ZER, de jour comme de nuit ; - Aucun dépassement des niveaux sonores réglementaires acceptables en limite de propriété, de jour comme de nuit. 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. 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. Ainsi, le projet ne devrait pas être générateur de nuisances acoustiques supplémentaires par rapport à son activité actuelle. Le projet Hympulsionva entrainer des trafics supplémentaires en phase avec le trafic de la phase 1 de la ZAC dont une partie sera de la substitution de véhicules de la zone. Ainsi, l'arrivée d'Hympulsion ne remet pas en cause les conclusions de l'étude acoustique globale de la ZAC. D'autre part, en tant qu'installation ICPE, Hympulsion devra respecter la réglementation ICPE. Le projet d'extension ferroviaire CNR est en phase avec les hypothèses de la phase 1 de la ZAC. L'étude acoustique 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.
Vibrations	Le projet ne sera pas à l'origine de vibrations à moins qu'une entreprise s'implantant dans la ZAC génère ce type d'impact. Le site de Floor to Floor et ses alentours ne sont pas à l'origine de vibrations particulières. Aucun des équipements utilisés ni des procédés qui seront mis en œuvre n'engendrera de vibrations significatives. Le projet Cottard et Glénat ne sera pas à l'origine de vibrations particulières. Le projet Hympulsion ne sera pas à l'origine de vibrations particulières.

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	Le trafic ferroviaire est une source de vibrations susceptible d'entraîner une gêne auprès des riverains et parfois provoquer des risques d'endommagement des infrastructures/constructions. L'augmentation du trafic ferroviaire liée à l'extension ferroviaire CNR entrainera une augmentation des émissions vibratoires dans le secteur Sud-Est de la ZAC INSPIRA qui resteront cependant perceptibles qu'à proximité immédiate des installations ferroviaires (talus).
Émissions atmosphériques	Des émissions seront liées au trafic supplémentaire pour l'accès à la ZAC ainsi que les entreprises qui vont s'implanter. Certaines entreprises pourraient être classées ICPE. Elles devront respecter les seuils réglementaires en matière d'émissions. Une trop forte émission de particules dans l'air entrainera le refus d'établissement pour ces entreprises. D'autres actions pour limiter les polluants peuvent être menées (optimiser les process industriels, favoriser les modes de transport actifs, privilégier le transport fluvial et ferroviaire, mise en place d'une charte de chantier à faibles nuisances). Le bilan des émissions GES cumulées liées au projet sont les suivantes : • Phase construction : 257 802 tonnes équivalent CO2, • Phase exploitation : 201 331 tonnes équivalent CO2 par an. 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_2 par an. La multi modalité de ce projet permet une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier (365 904 tonnes de CO2) à l'horizon 2035. En conclusion, le transfert des volumes du mode routier aux modes ferroviaire et fluvial permet un gain émission de CO_2 de près de 50% en fonction de la volumétrie répartie par mode. Pour plus de détails sur les gaz à effet de serre, voir le chapitre 5.8. Les sources d'émissions dans l'air induites par le projet Floor to Floor sont : - L'activité de recyclage de plastique (déchiquetage, broyage, tri) : émissions canalisées de particules fines (poussières) de plastique ; - Le stockage et chargement des produits finis (MPR en billes ou poudre de PVC) : risques d'émission diffuse de particules (granulés, poudre) de microplastique ; - L'atelier nettoyage : émissions diffuses de CO2 recyclé lors de la mise à l'air du PVC nettoyé ;

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	- Le trafic de camions et véhicules légers : émission de gaz d'échappement pris en compte dans l'étude air et santé de la ZAC INSPIRA. À noter que le projet Floor to Floor ne génèrera pas de nuisances olfactives. Aucune mesure spécifique ne sera mise en place. Des mesures d'évitement, de réduction et de suivi des émissions atmosphériques seront mises en place par Floor to Floor. Ces mesures sont décrites dans l'étude d'impact. Le projet Cottard et Glénat ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques particulières autres que les émissions liées au trafic pris en compte dans l'étude air et santé globale de la ZAC INSPIRA. 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. Il est prévu la mise en œuvre du process Atawey afin de récupérer la pression résiduelle de l'hydrogène lors des purges. 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.
Déchets	La collecte des ordures ménagères sera assurée par la Communauté de Commune entre Bièvre et Rhône qui dispose de la compétence. Le tri sélectif sera mis en œuvre comme sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes. 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 Inspira ou la plateforme chimique. Prioritairement, les matières secondaires seront l'objet de recherche de réutilisation dans les processus industriels actuels ou futurs. En ce qui concerne Floor to Floor, les quantités de déchets produites par le process de recyclage seront faibles comptes tenus que les matières entrantes seront issues d'une collecte sélective. Le traitement du flux « fin de vie » sera celui qui engendrera le plus de production de déchets puisqu'il comporte une part d'impuretés plus importante. Le fonctionnement et l'entretien des installations et des locaux engendrera également une faible quantité de déchet. La plupart des déchets dangereux ne seront présents qu'en de rares occasions, notamment en fonction des opérations de maintenance et/ou de nettoyage. Il pourra se dérouler une année complète sans qu'aucun de

Thématiques	Principales émissions en phase exploitation
	certains de ces déchets ne soit produit. Les bennes de DIB seront implantées vers la zone technique Ouest. 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). Le projet Cottard et Glénat génèrera les mêmes déchets que l'activité actuelle qui seront traitées conformément à la réglementation. Le projet Hympulsion 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 frigorifiques. Toutes les purges de ces circuits sont récupérées et sont envoyées en centre de traitement agréé. 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.

5.8. EMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE (GES) À L'ÉCHELLE DE LA ZAC

Les émissions des gaz à effet de serre de la ZAC évolueront lors de l'actualisation de niveau 1 de l'étude d'impact de la ZAC pour prendre en compte la mesure d'évitement, la compensation in-situ, la renaturation directe de la Sanne et les évolutions des secteurs centre et sud.

5.8.1. CONTEXTE

Le projet INSPIRA, Espace Industriel Responsable et Multimodal, consiste à étendre la zone industrialo-portuaire existante, dans la continuité des espaces industriels existants.

L'objet de ce chapitre est d'évaluer l'impact en termes de gaz à effet de serre (GES) du projet d'aménagement de la ZAC Inspira.

Le décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics a été pris pour l'application de l'article 173 I 2° de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Ce décret, entré en vigueur le 1er octobre 2017, s'applique aux projets publics soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et aux projets publics de construction ou de rénovation de bâtiments.

Le décret précise que le calcul des émissions de gaz à effet de serre porte sur les quantités de gaz à effet de serre émises pour un ensemble comprenant au moins les phases de réalisation et de fonctionnement du projet public ainsi que la phase amont de production des sources d'énergie et des matériaux et équipements nécessaires à chaque phase lorsque les données sur les facteurs d'émissions de la phase amont sont disponibles.

L'évaluation mentionne les émissions pour chacune des différentes phases susmentionnées, en précisant, s'il y a lieu, les émissions liées à l'artificialisation du sol et les émissions liées aux déplacements de personnes et de marchandises.

L'objectif de la présente étude est d'évaluer les impacts de l'aménagement de la ZAC INSPIRA en termes d'émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) sur les phases de construction et de fonctionnement (consommations énergétiques, déplacements).

L'objectif n'est pas de prévoir avec exactitude toutes les émissions de GES mais plutôt d'avoir un ordre de grandeur des émissions pour ces phases.

Le périmètre de l'aménagement de la ZAC INSPIRA s'étend sur 336 ha, il se répartit entre les terrains concédés par l'État à la CNR et ceux portés par le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire.

Le projet envisagé par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) consiste en la réalisation d'un quai implanté au droit du domaine public concédé à la CNR en rive gauche du canal de dérivation du Rhône, ainsi que des voies routières et ferroviaires d'accès au lot privatif destinés à la société Rhonaport. Le projet envisagé par la société Rhonaport, filiale du Groupe Charles André (GCA), est la construction d'une plateforme de stockage multimodale sur le domaine public concédé à la CNR, jouxtant le quai fluvial de la CNR.

Ces deux projets interconnectés sont implantés sur le domaine concédé CNR, au sein du périmètre de la ZAC INSPIRA.

Pour mémoire, le phasage ci-dessous est le phasage initial qui a été conservé pour le calcul des GES mais qui évoluera lors de la mise en œuvre du nouveau phasage.

Les émissions de GES par phase sont représentées par le code couleur suivant.

1 Impacts de la phase 1

2 Impacts de la phase 2

3 Impacts de la phase 3

Le pictogramme suivant précise les émissions GES liées au projet CNR/GCA qui fait partie de la ZAC INSPIRA en phase 1.

CNR/ GCA

5.8.2. MÉTHODOLOGIE

L'évaluation est réalisée à partir de la méthodologie Bilan Carbone® de l'ADEME, adaptée au contexte du projet et des facteurs d'émission de la Base Carbone de l'ADEME. Le retour d'expérience d'EGIS sur des études similaires a également été mis à profit pour définir des facteurs d'émissions et ratios adaptés au projet.

L'évaluation prend en compte les émissions de gaz à effet de serre :

- Générées par les travaux de construction des espaces aménagés,
- Générées en phase exploitation suite aux évolutions des circulations et/ou des consommations énergétiques.

L'évaluation prend en compte le projet de la ZAC INSPIRA mais également le projet CNR/GCA inclut dans cette ZAC.

Les données issues du projet CNR/GCA seront donc intégrées au calcul global.

5.8.3. BILAN CARBONE

Le périmètre d'évaluation correspond à l'aire d'étude. Il comprend l'ensemble des travaux liés au projet de la ZAC et ses évolutions sur une période à long terme à partir de la mise en service.

La mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC INSPIRA doit prendre en compte le phasage de l'opération.

Les opérations suivantes ont été prises en compte pour la phase de construction :

- Les opérations de terrassement,
- Les travaux de voiries, réseaux, voies ferrées ….,
- Les travaux d'ouvrages hydrauliques et de gestion des eaux,
- Les autres travaux (construction des bâtiments…).

Pour chacune de ces opérations, les éléments suivants sont pris en compte dans l'évaluation :

- Les émissions dues à la fabrication des matériaux nécessaires aux travaux,
- Les émissions liées à leur acheminement ou leur évacuation,
- Les émissions dues aux consommations de carburant pour leur mise en œuvre (engins de chantier, etc.).

En phase exploitation, les éléments suivants sont pris en compte sur une période de 30 ans à partir de la mise en service :

- Reports modaux engendrés par le projet,
- Consommations d'énergies.

Remarque : en l'absence de connaissances précises sur les industries à venir sur la zone, un certain nombre d'hypothèses et de ratios ont été considérés pour estimer les consommations énergétiques des bâtiments (basés sur les données des entreprises existantes sur le site et de données issus d'audits industriels selon la taille et le type du process (grande industrie / entreprises logistiques / PMI). Ainsi, compte-tenu de la spécificité de chaque process industriel, les consommations et besoins énergétiques futurs sont susceptibles de présenter un écart avec les valeurs présentées.

À ce stade du projet, les distances et modes de transports pour l'acheminement des matériaux ne sont pas connues, il a donc été considéré un mode de transport routier avec les distances moyennes suivantes :

- Matériaux d'apport pour remblai : 20 km ;
- Mise en dépôt / décharge : 10 km.

Les facteurs d'émissions utilisés sont issus de sources publiées (CEREMA, INIES et ADEME).

Les facteurs d'émissions du lot terrassement – chaussées sont issus essentiellement du guide du CEREMA « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers » de décembre 2019. Ces facteurs d'émission ont été calculés à partir des données du logiciel Ecorce 2.0. (ECOcomparateur Route Construction Entretien version 2 : outil élaboré par l'IFSTTAR et le Réseau Scientifique et Technique (RST) du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) destiné à permettre l'évaluation d'indicateurs environnementaux pour la réalisation de travaux routiers (construction et entretien des chaussées, construction de couche de forme, travaux de terrassements).

5.8.4. RÉSULTATS

5.8.4.1. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PRODUITES LORS DE LA PHASE DE CONSTRUCTION

Sur la base des données et hypothèses ci-dessus, les émissions de gaz à effet de serre générées lors de la phase de construction de la ZAC Inspira, sans le projet CNR GCA, seraient d'environ 254 305 tonnes équivalent CO_2.

L'incertitude globale sur ces émissions est de 30 % en intégrant les incertitudes sur les données d'entrées et celles des facteurs d'émissions.

Les émissions ont été évaluées par phase de projet (en TeqCO2)[2] :

	Phase 1 (1)	%	Phase 2 (2)	%	Phase 3 (3)	%
Terrassements	2372,77	2,76%	5915,61	8,99%	6600,75	6,44%
Assainissement/Réseaux	3691,97	4,29%	178,67	0,27%	699,87	0,68%
Ouvrages d'art	532,46	0,62%	0,00	0,00%	289,05	0,28%
Voiries routières	2345,06	2,73%	113,61	0,17%	457,44	0,45%
Voies ferrées	432,95	0,50%	1659,62	2,52%	2698,69	2,63%
Bâtiments	76651,45	89,10%	57944,84	88,05%	91721,14	89,51%
TOTAL	**86026,65**	**100,0%**	**65812,35**	**100,0%**	**102466,94**	**100,0%**

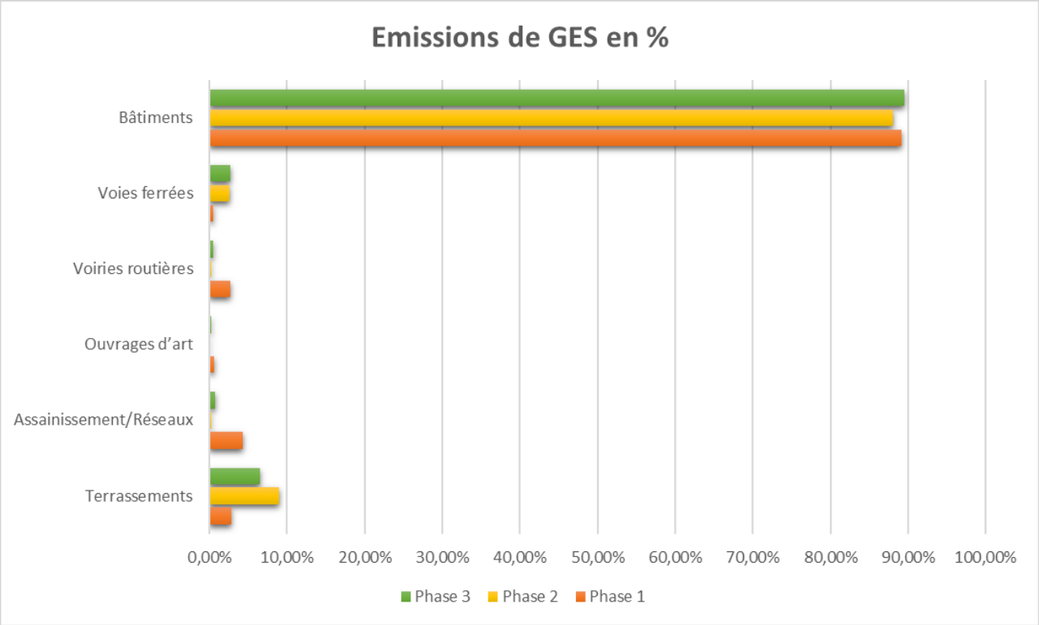


Figure 109 : Émissions de GES en % en phase de construction de la ZAC Inspira par phase

CNR/ GCA

La construction de la plateforme multimodale de CNR-GCA génère les émissions de gaz à effet de serre d'environ 10 858,4 tonnes équivalent CO2.

Émissions en TeqCO2	Phase 1	Pourcentage
Transports des matériaux	78,60	0,7%
Installations de chantier	182,40	1,7%
Terrassements	331,71	3,1%
Assainissement/Réseaux	96,91	0,9%
Voiries routières	2581,21	23,8%
Voies ferrées	1685,45	15,5%
Voies navigables	402,85	3,7%
Bâtiments	5499,28	50,6%
TOTAL TeqCO2	**10 858,40**	

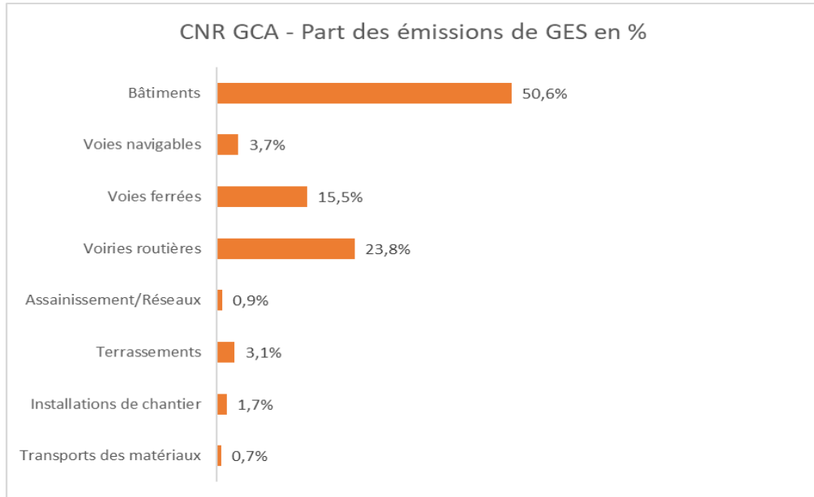


Figure 110 : Répartition des émissions de GES pour la construction du projet CNR-GCA

[2] *La construction des bâtiments CNR/GCA a été sorti du calcul des émissions de la phase 1 car un calcul plus précis existait dans le dossier d'enquête CNR/GCA. Ces émissions ne sont donc pas comptées deux fois.*

Pour avoir une vision globale du projet, l'estimation des émissions de gaz à effet de serre représente environ 257 802 tonnes équivalent CO2. Les principaux postes émissifs sont liés aux bâtiments, aux voies ferrées et voies routières et dans une moindre mesure les terrassements (voir Figure ci-dessous).

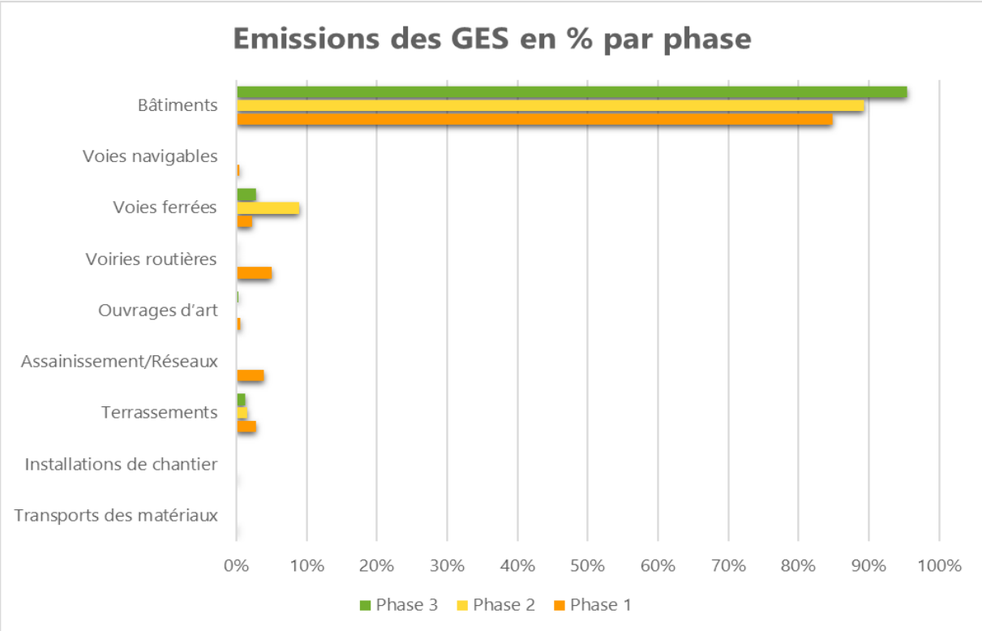


Figure 111 : Émissions de GES en % en phase de construction de la ZAC Inspira comprenant le projet CNR-CGA par phase

Le résultat indique que le poste le plus émetteur de GES lors de la phase de construction correspond à la construction des bâtiments, toutes vocations confondues. Un des leviers d'action pour réduire les émissions de GES du projet pourrait être sur le choix des matériaux de construction des bâtiments.

5.8.4.2. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PRODUITES LORS DE LA PHASE D'EXPLOITATION

Les principaux paramètres déterminants des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées à l'exploitation de la ZAC sont :

- Les consommations énergétiques des bâtiments,
- Les déplacements générés par l'urbanisation de la zone,
- L'éclairage public.

Émissions en TeqCO2/an	Phase 1	Phase 2	Phase 3
Bâtiments (consommations énergétiques)*	2354	506	2743
Éclairage (consommations électriques)**	1,55	0	2,34
Total des émissions de CO2/an	2355,5	506	2745,5

** sur la base du scénario retenu par l'étude du potentiel de développement en énergies renouvelables, 2017*
*** sur la base des données fournies par le MO.*

Tableau 13 : Émissions de GES issues des consommations énergétiques de l'exploitation des bâtiments et de l'éclairage public

Notons qu'en l'absence de connaissances précises sur les industries à venir sur la zone, un certain nombre d'hypothèses et de ratios ont été considérés pour estimer les consommations énergétiques des bâtiments (basés sur les données des entreprises existantes sur le site et de données issus d'audits industriels selon la taille et le type du process (grande industrie / entreprises logistiques / PMI). Ainsi, compte-tenu de la spécificité de chaque process industriel, les consommations et besoins énergétiques futurs sont susceptibles de présenter un écart avec les valeurs présentées. Ces chiffres sont par conséquent à considérer avec prudence, l'objectif de l'étude en question étant de proposer une projection tendancielle des consommations énergétiques à venir sur INSPIRA.

CNR/ GCA

À cela se rajoute l'activité du site de la plateforme multimodale, représentant 446,09 tonnes de CO2 par an, correspondant aux activités de manutention, manœuvre et trafics PL-VL en interne.

SYNTHESE EQUIVALENT DE CO2		
Nature d'émissions	Jour	An
Manutention	966,31	251240,6
Manœuvre	705,85	183521
PL	42,32	11003,2
VL	1,25	325
Valeur retenue (kg)	1715,73	446089,8
Valeur retenue (Tonne)	1,72	446,09
Valeur émisions équivalent habitant	53	53

Tableau 14 : Émissions GES issues de l'exploitation de l'activité sur la plateforme CNR-GCA (source : Etude d'impact CNR-GCA, sept 2019)

L'évaluation des émissions liées au trafics générés par les emplois et les activités (fret et emplois) de la ZAC est comprise dans l'étude de trafics (TRANSITEC, 2020) à plusieurs échéances

correspondantes aux phases de commercialisation. Le report des flux routiers vers le fleuve et/ou le fer permet de réduire de manière significative les émissions de GES.

Pour calculer les émissions de CO2 du transport fret par le fleuve et le fer, nous utilisons les facteurs d'émissions de l'ADEME et le tonnage marchandise.

Les hypothèses pour le calcul du Fret ferroviaire retenues sont : 80% du trajet en électrique et 20% du trajet en gazole non routier pour une densité de marchandises comprises entre 250 et 399 kg/m. les facteurs d'émissions ont été mis à jour d'après la base de l'ADEME présentée page suivante.

Facteur d'émission en fonction de la source d'énergie	Taux d'émission de CO2	unité
Fer gazole	0,0242	kg/t.km
Fer électrique	0,00107	kg/t.km

Tableau 15 : Facteur d'émission en fonction de la source d'énergie – base de l'ADEME

Quantité de CO^2 émis = facteur d'émission (donnée agrégée) x distance du trajet x (tonnage marchandise + tare UTI)

Les distances parcourues ont été prise en compte d'après l'étude de multimodalité (Egis septembre 2020), la répartition modale par phase présente le tonnage marchandise pris en compte dans le calcul des émissions de CO_2 ci-après.

Flux 2 sens	Ferroviaire	Fluvial	Route
Phase 1	1 037 562	247 621	616 412
	55%	**13%**	**32%**
Phase 2	1 100 680	317 349	1 253 569
	41%	**12%**	**47%**
Phase 3	1 867 364	1 090 945	3 114 327
	31%	**18%**	**51%**

Tableau 16 : Répartition modale par phase – tonnage de marchandise par mode ferroviaire, fluvial et routier par an

Les distances moyenne constatées, indiquées dans l'étude d'impact CNR GCA et utilisées dans ce calcul, sont les suivantes :

- Ferroviaire : 500 km ;
- Fluvial : 200 km ;
- Route : 374 km.

Le tableau ci-dessous indique le résultat en terme d'émissions de CO_2 pour chaque mode de transport pour l'ensemble des activités sur la ZAC INSPIRA:

Mode de transport en teqCO2/an	PHASE 1 (1)	PHASE 2 (2)	PHASE 3 (3)	TOTAL
Route	21 186	43 086	107041	**171 314**
Fer	3 420	3628	6155	**13 202**
Fluvial	1476	1891	6502	**9869**
TOTAL	*26 082*	*48 605*	*119 698*	*194 385*

Tableau 17 : Émissions de GES issues des modes de transport (d'après les données de l'étude multimodalité EGIS sept 2020)

Au total sur l'ensemble des phases l'exploitation de la ZAC correspondra à une émission d'environ 200 000 tonnes de CO_2 par an.

Total des émissions en teqCO2/an	Phase 1 (1)	Phase 2 (2)	Phase 3 (3)	TOTAL
Transports (route, fer, fluvial)	26 082	48 605	119 698	
Consommations énergétiques (y compris activités industrielles CNR GCA)	2802	952	3191	
TOTAL	*28 884*	*49 557*	*122 890*	201 331

Tableau 18 : Synthèse des émissions GES en exploitation

Les hypothèses prises en compte pour le calcul des émissions de GES issues de l'exploitation des activités présentes sur la ZAC, en dehors de l'activité CNR-GCA sont issues de l'étude ENR qui précise les consommations énergétiques actuelles et les besoins estimés à terme des entreprises, y compris les consommations énergétiques de leurs process. Additionnées aux données de l'activité CNR-GCA, il a été estimé que cela couvrait en majeure partie les émissions de GES sur les 3 phases d'exploitation de la ZAC INSPIRA.

Le principal poste d'émission de gaz à effet de serre lors de l'exploitation est le transport tous modes confondus (route, fer et fluvial).

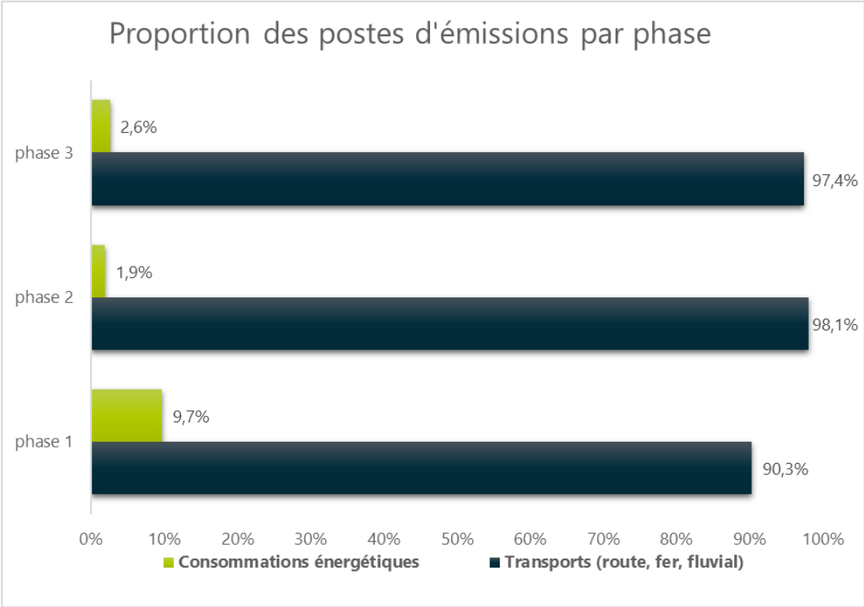


Figure 112 : Répartition des postes d'émissions GES par phase en exploitation

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 365904 tonnes de CO2.

En comparaison avec le scénario étudié de multimodalité sur l'ensemble de la ZAC INSPIRA y compris l'activité CNR-CGA (194385 tonnes de CO2 cf tableau 10) les émissions de CO2 au même horizon représentent une réduction de 47%.

L'accueil d'entreprises utilisant les capacités multimodales d'INSPIRA permettent une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier à l'horizon 2035.

5.8.4.3. CONCLUSION

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

- Phase construction : 257 802 tonnes équivalent CO_2,
- Phase exploitation : 201 331 tonnes équivalent CO_2 par an.

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_2 par an.

Ainsi, la multimodalité de ce projet permet une réduction de 47% vis-à-vis d'un scénario 100% routier (365 904 tonnes de CO_2) à l'horizon 2035.

En conclusion, le transfert des volumes du mode routier aux modes ferroviaire et fluvial permet un gain émission de CO2 de près de 50% en fonction de la volumétrie répartie par mode. Plus les volumes sont importants plus l'économie d'émission de CO2 augmente. La valorisation du développement du site se base aussi sur le développement conjoint du transfert modal qui permet notamment par ses gains en CO2 de justifier l'intérêt de la logistique du transport massifié de marchandise.

Les potentialités multimodales du site permettent de s'inscrire dans l'objectif national de réduction des GES d'un facteur 4 d'ici 2050.

5.8.5. MESURES ERC LIÉES AUX ÉMISSIONS DE GES

Suite à l'estimation des émissions de GES liées aux travaux, il convient d'identifier des leviers d'action pour limiter ces émissions afin de réduire les émissions résiduelles à compenser.

La démarche ERC (Éviter – Réduire – Compenser) s'applique à tout projet susceptible d'engendre des impacts sur l'environnement et donc, de fait, sur les émissions de gaz à effet de serre.

La réduction des émissions est un préalable à la compensation, dont le bénéfice n'est pas toujours facile à estimer ni à suivre dans le temps.

Les mesures suivantes sont envisageables dans le cadre du projet et ces leviers d'action permettraient de limiter les besoins de compensation.

Ces mesures génériques pourront être affinées et complétées par d'autres mesures au regard des propositions des entreprises retenues pour réaliser les travaux.

Elles ne sont pas toutes chiffrées en termes de gain carbone à ce stade car cela nécessite l'utilisation de données plus précises afin d'établir une estimation du gain.

5.8.5.1. MESURES EN PHASE CONSTRUCTION

- **Construction des chaussées et voies ferrées**

La construction de chaussée est un poste émetteur de GES, notamment en raison du traitement des matériaux et l'utilisation d'enrobés. Un levier d'action envisageable est donc de préférer des structures de chaussées limitant les liants hydrauliques et traitements de sols, des enrobés tièdes, …

Leviers d'actions :

➔ Incitation des entreprises à utiliser des techniques de construction de chaussées alternatives comme les enrobés tièdes.

➔ Mesures à intégrer dans les marchés de travaux

La construction des voies ferrées est également un poste émetteur de GES, notamment en raison de l'utilisation d'aciers neufs. L'utilisation de rails de réemploi est préconisée pour réduire les émissions GES de ce poste.

Leviers d'actions :

➔ Incitation à l'utilisation de rail de réemploi (utilisation de rails démantelés d'une voie ferrée désaffectée)

- **Transport des matériaux**

Le transport des matériaux est un poste émissif de GES qui touche quasiment tous les éléments de projet. Un levier d'action possible est de fixer des objectifs en termes de modes de transport et de distance d'approvisionnement aux entreprises.

Notons que le transport maritime ou fluvial émet environ 30% moins de gaz à effet de serre que le transport routier mais les distances sont souvent plus importantes pour un acheminement, il convient donc de prendre en compte non seulement le mode de transport mais également les distances

Leviers d'actions :

➔ Incitation des entreprises à utiliser les modes de déplacement fluviaux et ferrés pour acheminer les matériaux de construction et pas seulement en phase exploitation

- **Utilisation d'engins de chantier peu émetteurs de GES**

La mise en œuvre des matériaux, les déplacements sur le chantier des engins peut également générer des GES. L'utilisation d'engins à motorisations peu émettrices permettraient de réduire l'empreinte carbone des travaux.

Leviers d'actions :

➔ Les engins hybrides permettent une diminution des émissions de l'ordre de 30% (des pelles hydrauliques existent en motorisation hybride et l'offre des constructeurs se développe) : incitation des entreprises à utiliser du matériel hybride et électrique.

➔ Mesures à intégrer dans les marchés de travaux.

5.8.5.2. MESURES EN PHASE EXPLOITATION

- **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.

- **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.

Il sera rappelé aux entreprises souhaitant s'implanter sur INSPIRA les obligations en termes d'équipements de recharge des véhicules électriques.

- Des modes alternatifs sont proposés pour les déplacements de personnes dans le PDIE, comme l'aménagement des infrastructures permettant les modes actifs, le développement du co-voiturage via des applications, les transports collectifs…
- Afin de garantir la bonne application des mesures un poste de manager de la mobilité pour animer et proposer des alternatives aux déplacements routiers sera mis en œuvre parmi les équipes du Syndicat Mixte.

- **La performance énergétique des bâtiments**

Le maitre d'ouvrage a initié une réflexion complémentaire sur l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments. Par anticipation l'ensemble des futurs bâtiments tertiaires appliqueront la RT 2020 (bâtiment à énergie positive BEPOS) et non plus la RT 2012 comme cela été spécifié dans le dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage s'engage également à co-financer une étude d'optimisation énergétique pour les entreprises existantes dont un volet concernera les performances des bâtiments.

Les objectifs de performance énergétique seront retranscrits dans le cahier des prescriptions et recommandations architecturales, urbanistiques, paysagères et environnementales, document contractuel annexé aux cahiers des charges de cession de terrain.

- **Consommation énergétique liée à l'éclairage**

La stratégie nocturne mise en œuvre à l'échelle du projet INSPIRA permettra de limiter l'énergie dissipée à travers l'éclairage, à travers notamment : l'absence d'éclairage des espaces naturels (corridor écologique de la Sanne…) et · un éclairage public limité. Le projet se conformera à 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.

- **Cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE)**

Le projet ZAC INSPIRA se doit d'être évolutif tout en conservant le cadre général réglementaire et les ambitions stratégiques du projet industriel, multimodal et responsable. C'est pourquoi un cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales a été élaboré. Ce cahier de prescriptions forme la base de ce cadre réglementaire avec des obligations, prescriptions et préconisations (conseils et orientations d'aménagement).

Les prescriptions pour les espaces privés concernent essentiellement l'éclairage :

- Moduler l'éclairage (respect de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses),
- Éclairage citoyen (limiter la présence d'éclairage aux points de conflits et aux parkings),
- Choix de systèmes d'éclairage n'émettant pas dans les ultraviolets ou les infrarouges (filtres),
- Utilisation de lampadaires directionnels.

Les prescriptions pour l'ensemble des espaces sont les suivantes :

- Le recours à la multimodalité (fleuve et/ou fer) est obligatoire pour certains lots,
- Modes actifs et modes doux :
  - Les entreprises devront s'inscrire dans la démarche de mise en place du Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) sur le périmètre INSPIRA.
  - Réserver au moins 10% des places de stationnement aux équipes de covoitureurs réguliers.
  - Mettre en place 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.
  - Prévoir un dépose minute au niveau de chaque accès d'entreprise, en amont du contrôle d'accès.
  - Des espaces réservés aux véhicules électriques ou hybrides devront être prévus conformément au décret n°2016-968 du 13 juillet 2016 :
  - Parc de stationnement ≤ 40 places : 10 % des places conçues pour accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable
  - Parc de stationnement ≥ 40 places : 20 % des places conçues pour accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

- Qualité de l'air et gaz à effet de serre :
  - Toutes les données de qualité de l'air collectées par les entreprises qui auront, dans le cadre de leur candidature, reçu l'obligation de suivre certains polluants, viendront étoffer la surveillance de la qualité de l'air déjà en place par le Syndicat Mixte (notamment dans le cadre de la mise en place d'un « observatoire territorial spatialisé de la qualité de l'air »).
  - Les modalités d'exploitation des installations classées présentes sur la zone INSPIRA devront tenir compte des Meilleures Techniques Disponibles (MTD).
  - Pour éviter tout exposition de population « sensible », aucun établissement sensible (crèches, établissements scolaires, de santé…) ne sera aménagé sur le périmètre INSPIRA.

- Optimisation énergétique et bioclimatisme :
  - Tous les bâtiments respecteront la Réglementation Thermique en vigueur au moment du dépôt de permis de construire.
  - Les bâtiments logistiques seront conçus selon la norme BBC.
  - 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-).
  - Tous les lots auront l'obligation d'intégrer un équipement photovoltaïque en toiture, en façade ou en couverture de stationnement (ombrières).
  - L'ensemble des toitures des bâtiments tertiaires, entrepôts et les couvertures de stockage seront compatibles avec l'installation de panneaux photovoltaïques.
  - Les bâtiments seront conçus en privilégiant une conception géométrique et une orientation pour permettre l'implantation d'ombrière photovoltaïque.

- Les entreprises devront étudier des possibilités de valorisation de leur chaleur fatale (interne, périmètre proche).

- Cycle de vie des matériaux :
  - L'acheminement des matériaux de constructions devront veiller au respect du bilan carbone (matériaux locaux, utilisation des modes de transports alternatifs à la route…).
  - Les impacts environnementaux des projets seront limités sur l'ensemble du cycle de vie du projet, en particulier dans les choix des matériaux de construction. Les matériaux à faible impact carbone et faible énergie grise seront privilégiés : matériaux locaux, biosourcés, recyclés, etc.
  - Valorisation des terres déblais/remblais in situ.
  - Réutilisation des terres fertiles pour les aménagements des espaces verts.
  - Les surplus de terres fertiles au sein des lots devront être réutilisés en premier lieu pour les besoins de la ZAC (les espaces publics et la mise en œuvre des mesures compensatoires notamment ; mise à disposition des terres à l'aménageur), avant de trouver d'autres moyens d'évacuation.