

hydrocarbures totaux au droit d'un piézomètre. Des concentrations élevées mais acceptable en Arsenic, Nickel et Carbone organique total ont également été identifiées au droit de certains piézomètres.

On note l'absence de relation entre les éléments présents dans les sols et ceux présents dans les eaux souterraines, hormis pour les hydrocarbures totaux au droit de deux sondages.

Les matériaux analysés ne présentent pas de critères de restriction et peuvent être orientés en Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI).

Toutefois, il est à noter que les analyses réalisées l'on été au droit de sondages ne présentant pas en première approche de noyaux de pollution. Il est à envisager que les terres situées au droit et à proximité de certains sondages et d'autres endroits non investigués, où sont mis en évidence des noyaux de pollution, soient à orienter en Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND) voire en Installation de Stockage des Déchets Dangereux (ISDD), sous réserve d'analyses complémentaires.

▪ Bruit : Le projet se trouve dans une zone couverte par un bruit de fond lié à la circulation routière. La RD 225 est classée voie bruyante de catégorie 2. La largeur affectée par le bruit de 250 mètres n'impacte pas l'emprise du projet.

Les bruits induits par le projet seront similaires à l'activité actuelle du magasin. Les sources de bruit sont principalement liées au bruit des camions de livraison ainsi que par la circulation automobile des clients et des employés.

▪ Eclairage : La zone commerciale est concernée par les émissions lumineuses des bâtiments et de l'éclairage public existant dans la zone. L'éclairage qui sera mis en place sur le site sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairement.

▪ Impacts en phase chantier : les impacts en phase chantiers ont principalement ceux liés au trafic généré, aux nuisances (bruit, poussières, vibrations, nuisances lumineuses...), et à la production de déchets de chantiers. La gêne ne sera pas ressentie pas les riverains, la zone d'habitation la plus proche se situe à environ 150 mètres à vol d'oiseau à l'ouest du site.

Compte tenu de la nature du projet, des enjeux environnementaux modestes et des mesures prises par le projet pour limiter son impact sur l'environnement, nous estimons que ce projet devrait être dispensé d'une étude d'impact.

Fait à Lille le 12/01/2015

L'IMMOBILIERE
SA à capital
Rue Chanzy - Lezennes - Lille
Tél. : 03 26 80 80 47 - Fax :
RCS Lille 421 227 2

Une étude de trafic a été réalisée en décembre 2014 par le bureau d'étude ACC-S. Les mouvements de flux suivants ont été identifiés sur le parking Leroy Merlin :

- A l'heure de pointe du samedi 15 novembre 2014, 497 véhicules entrants et 518 véhicules sortants ont été comptabilisés, soit un trafic de 1 015 véhicules / heure entrant et sortant. La réserve de capacité et le temps d'attente aux carrefours situés sur le réseau de desserte du site Leroy Merlin sont jugés satisfaisants pour assurer une fluidité du trafic.
- La simulation du trafic à l'horizon 2020 à l'heure de pointe un samedi, projette 562 véhicules entrant et 584 véhicules sortants, soit un trafic de 1146 véhicules / heure entrant et sortant. La réserve de capacité et le temps d'attente aux carrefours situés sur le réseau de desserte du site Leroy Merlin sont jugés satisfaisants pour assurer une fluidité du trafic. A l'exception du giratoire Newton x accès Leroy Merlin qui présente une faible réserve de capacité occasionnant un stockage important pouvant atteindre 15 voitures et bloquant le carrefour amont d'échanges entre les parkings Leroy Merlin et Darty.

Deux recommandations ont donc été établies par le bureau d'étude :

- Renforcer la sortie du giratoire Newton par un élargissement à 2 files de l'accès au giratoire ;
- Pour un meilleur équilibre des flux une sortie au Nord en tourne à droite serait opportun et permettrait de ne pas faire l'élargissement à 2 files sur la sortie sud (même si celui-ci est conseillé pour optimiser l'écoulement des flux).

En ce qui concerne le stationnement, afin de répondre aux besoins du magasin et conformément à la réglementation du POS, 607 places de parking seront aménagées.

▪ Risque technologique: Le projet - plus précisément le parking et une partie du centre matériaux - prend place dans l'emprise des zones d'effets létaux des phénomènes dangereux majorants et réduits d'une conduite d'hydrocarbure. Une étude visant à analyser la compatibilité du projet avec la canalisation de transport SPMR selon le II de l'article 29 de l'arrêté du 5 mars 2014 est en cours de réalisation et sera jointe au dossier de Permis de Construire.

▪ Pollution : La base de données BASIAS, qui recense tous les sites industriels, abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement, identifie un site sur le terrain d'assiette du projet. Il s'agit du site BASIAS PAC8402562 situé au nord est du site, identifié comme étant l'ancienne entreprise KODAK-PATHE dont l'exploitation a débuté en 1978. La date de cessation d'activité n'est pas connue.

Un diagnostic pollution a été réalisé sur le site Leroy Merlin en janvier 2014 par le bureau d'études Géaupole. Le rapport révèle la présence d'une pollution localisée en métaux toxiques (cadmium, plomb, zinc) dans les sols au droit de deux sondages sur le premier mètre analysé.

Des teneurs anormalement élevées en hydrocarbures totaux, en métaux toxiques (cadmium, cuivre, plomb, zinc et mercure) ont également été mises en évidence sur une majeure partie des sondages, tout en restant acceptables, principalement à des profondeurs inférieures au mètre.

Les analyses chimiques sur des échantillons d'eau souterraine mettent en évidence au droit de deux piézomètres une pollution des eaux en Carbone Organique Total, ainsi qu'une pollution en

D'après le POS de la commune, le site est concerné dans sa partie sud par un alignement d'arbres à conserver.

Actuellement l'artificialisation du site est de l'ordre de 90%. Le projet n'aggraverait pas cette situation, mais au contraire prévoit de l'améliorer en augmentant les surfaces perméables d'environ 8% à travers l'aménagement d'espaces verts.

■ Eau : Le sous sol est peu perméable, perméabilité de l'ordre de 10^{-7} m/s et présente des traces de pollution. De plus la nappe phréatique est peu profonde : entre 2.65 mètres et 2.93 mètres de profondeur par rapport au niveau du terrain actuel. Il n'existe pas de cours d'eau à proximité. Les plus proches sont le canal crillon et le canal de vaucluse, situés respectivement à environ 300 mètre et 500 mètres à vol d'oiseau du site du projet.

Les eaux pluviales de l'opération seront donc évacuées au réseau communautaire selon les recommandations des gestionnaires des réseaux d'assainissement.

Les eaux usées seront quant à elles envoyées, via les réseaux communautaires, vers la station d'épuration d'Avignon, qui a les capacités de traitement suffisantes.

Le projet sera desservi en eau potable par la Société de Distribution d'Eaux Intercommunales (SDEI), qui est alimenté à partir de captages dans les nappes d'accompagnement du Rhône ou des nappes sédimentaires établies dans des réservoirs de sable ou de calcaire fracturé, ainsi que par des sources. Pour limiter les prélèvements il est notamment prévu de mettre en place des dispositifs de récupération des eaux de pluie pour l'entretien des espaces verts.

■ Energie : Les constructions respecteront la réglementation en vigueur (RT 2012).

■ Déplacements : Le site d'étude est bien desservi par les voies routières, il est bordé par les infrastructures suivantes : l'autoroute A7 à l'est, la RD 225 au sud qui permet la liaison Avignon-Le Thor avec un trafic journalier de 35 à 50 000 véhicules, et la RD 907 au nord ouest qui permet la liaison Avignon-Orange avec un trafic journalier de 20 à 50 000 véhicules. La jonction de ces deux routes départementales majeures constitue un point de congestion du réseau routier. Une augmentation de l'offre viaire, avec un projet de rocade raccordée à l'avenue de St Tronquet bordant la partie Nord du site, devrait réduire cette problématique.

La zone commerciale Avignon nord est desservie par les lignes de bus n°2 et n°17 du réseau Transport en Commun Région Avignon (TCRA). Il y a trois arrêts de bus à moins de 300 mètres du site, dont l'arrêt le plus proche « Avignon nord » à 100 mètres environ.

Pour faciliter et sécuriser les déplacements piétons, l'avenue Isaac Newton et l'avenue Saint Tronquet qui bordent le site sont équipées de trottoirs. Mais il n'y a pas d'aménagement pour les cyclistes.

Le projet consiste en la reconstruction d'un magasin existant, le trafic généré sera sensiblement le même qu'actuellement.

✓

Projet LEROY-MERLIN

Demande d'instruction au cas par cas

Notice explicative

La présente note a pour objectif de présenter et de justifier le programme LEROY MERLIN en cours d'étude, d'estimer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts négatifs pressentis.

CONTEXTE :

Le magasin actuel a 30 ans. Leroy Merlin souhaite développer une nouvelle génération de magasins, respectant les nouvelles normes environnementales et techniques de construction et intégrant les normes BBC. La réalisation d'une extension de la coque existante aurait été trop onéreuse et peu efficace. Il a donc été décidé de réaliser un nouveau magasin en lieu et place du magasin existant, afin de mettre en œuvre les nouveaux savoir faire et permettre une ouverture aux nouvelles technologies.

En plus du magasin Leroy Merlin et de ses aménagements associés, le terrain est également occupé dans la partie nord ouest, par des bâtiments d'activités voués à être démolis ainsi que par des terrains en friche.

Le projet s'installe sur un terrain de 6.5 ha environ, au nord du territoire communal de Le Pontet, à moins de 5km à vol d'oiseau des centres-villes des communes de Le Pontet, Sorgues et Vedène. Il s'inscrit plus particulièrement dans la zone commerciale d'Avignon Nord qui s'est développée le long de la RD 225, à l'ouest de l'autoroute A7.

LE PARTI PRIS D'AMENAGEMENT :

Inscrit dans le cadre d'une réflexion urbaine et paysagère, il est proposé la création d'une enseigne commerciale pour environ 17 000 m² de SDP, en proposant une architecture sobre et contemporaine, la mise en œuvre de solutions végétales, l'intégration totale des zones logistiques masquées de la vue, valorisant ainsi le site.

Par ailleurs, pour répondre aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire, le niveau d'exigence de ce projet portera sur plusieurs thématiques :

- Une gestion économe de l'énergie, une sobriété et une efficacité énergétique;
- La reconstruction du magasin suivra une démarche HQE;
- Des espaces permettant d'optimiser les conditions d'accueil des clients;
- Une optimisation des flux logistiques;
- Rationalisation des espaces consacrés à l'accueil des poids lourds, à l'approvisionnement et au stockage des produits;
- Une prise en charge des déchets générés par l'activité du magasin. Création d'un espace dédié qui permettra d'optimiser la récupération et le tri sélectif.

EVALUATION DU PROJET AU REGARD DE LA VULNERABILITE DU MILIEU :

▪ Nature : Aucune zone à enjeu écologique (ZNIEFF, Natura 2000,...) ne se trouve à proximité, ou en lien avec le site. La zone Natura 2000 la plus proche se situe à environ 1.7 km du site.

L'ambiance du site est majoritairement minérale, la végétation est toutefois représentée par des plantations d'arbres au niveau du parking, des espaces engazonnés à vocation décorative, et des terrains en friche où sont susceptibles de se développer des espèces rudérales et des adventices.