



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale
relatif au projet d'extension du parc d'activités économiques
Arc-Isère sur les communes d'Aiton et de Bourgneuf (73)**

Avis n° 2018-ARA-AP-00553

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 15 mai 2018 à Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet d'extension du parc d'activités économiques Arc-Isère (Savoie).

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Patrick Bergeret, François Duval, Michel Rostagnat.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie par courrier daté du 02 mars 2018 pour avis au titre de l'autorité environnementale dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Ce courrier a été reçu le 27 mars 2018, date origine du délai réglementaire.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois. Conformément aux dispositions du III du même article, M. le préfet de Savoie et M. le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis des contributions respectivement en date des 11 avril et 28 mars 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui doit être jointe lors de la consultation du public.

Avis

1. Présentation du projet.....	4
1.1. Localisation	4
1.2. Description du projet	4
1.3. Contexte réglementaire	5
1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné	5
2. Qualité du dossier.....	6
2.1. État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution	6
2.2. Solutions de substitution raisonnables	7
2.3. Incidences notables du projet sur l'environnement	7
2.4. L'exposition du projet aux risques	8
2.5. Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé	8
2.6. Effets cumulés avec d'autres projets connus	9
2.7. Dispositif de suivi	9
2.8. Les méthodes utilisées et auteurs des études	9
2.9. Le résumé non technique de l'étude d'impact	10
3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	10
3.1. Risques technologiques	10
3.2. Préservation des espaces agricoles	10
3.3. Ressource en eau	11
3.4. Les milieux naturels	11
3.5. Intégration paysagère et patrimoine	12
3.6. La maîtrise des déplacements et l'offre de transports en commun	12
4. Conclusion.....	13

1. Présentation du projet

1.1. Localisation

Le projet porté par le syndicat mixte Arc-Isère¹ est situé sur les communes d'Aiton et de Bourgneuf, à l'entrée de la vallée de la Maurienne sur l'espace séparant la voie ferrée de l'Autoroute A43, incluant un secteur ayant statut de mesure compensatoire de cette dernière (plan d'eau dit « de Barouchat »).

L'actuel pôle industriel Arc-Isère inclut notamment la plate-forme intermodale de l'autoroute ferroviaire alpine (service de transport ferroviaire de camions entre la France et l'Italie via le tunnel ferroviaire du Mont Cenis, créé en 2003). Il accueille aujourd'hui 270 emplois.

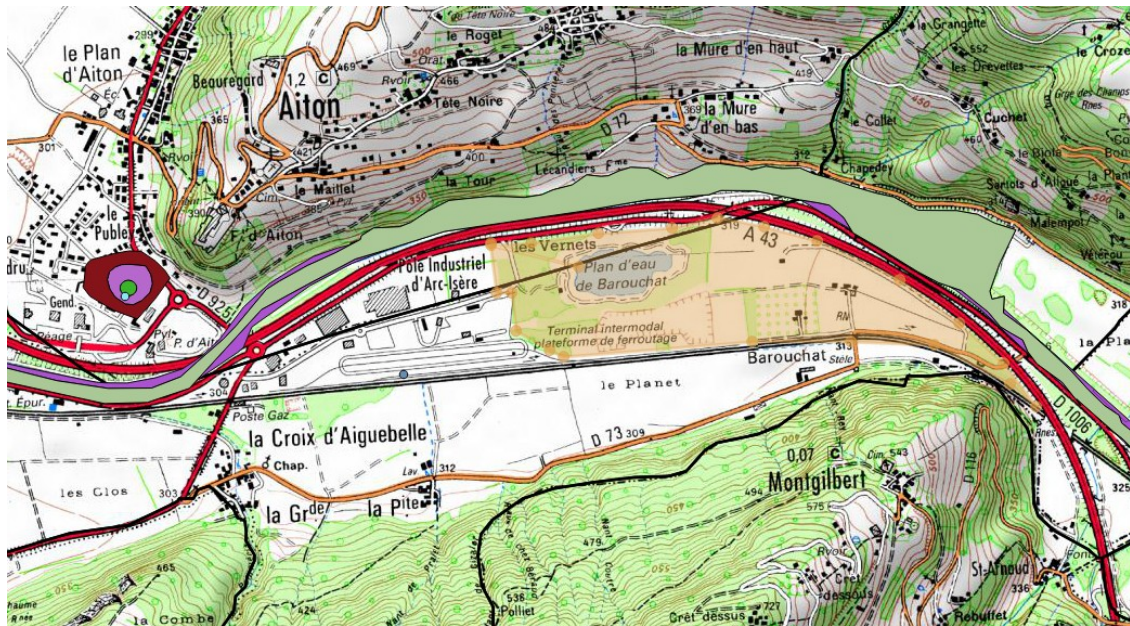


Figure 1 – Situation du projet – Dossier de demande d'autorisation environnementale

1.2. Description du projet

Le projet consiste à étendre le parc d'activités sur une soixantaine d'hectares² incluant la création de voiries et réseaux divers ainsi que des puits destinés à un usage géothermique. Il comprend trois phases successives dont il est prévu d'échelonner la réalisation entre 2019 et 2032 :

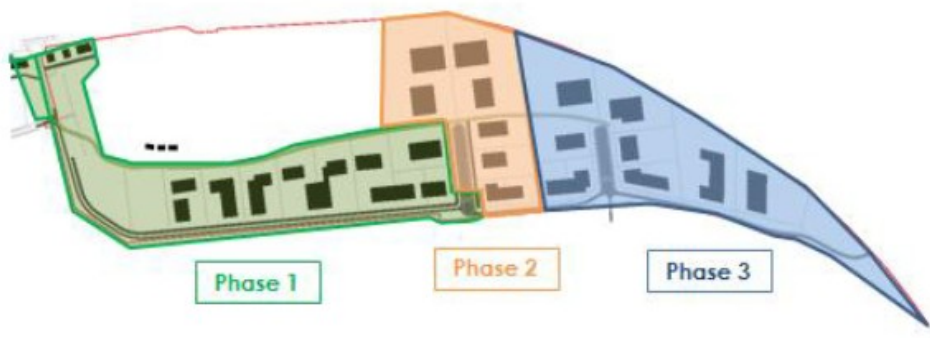


Figure 2 – Plan de phasage du projet – Dossier de demande d'autorisation environnementale

¹ Le syndicat mixte est constitué de deux communautés de communes, Cœur de Savoie (43 communes) et Porte de Maurienne (12 communes).

² L'extension porte sur 38 hectares bruts, dont 35 hectares nets commercialisables.

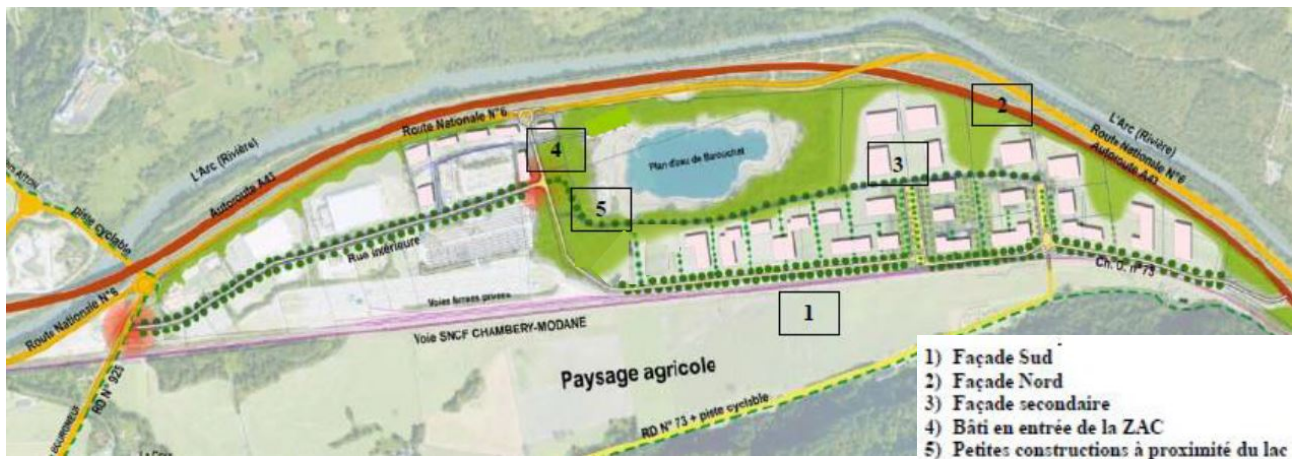


Figure 3 – plan masse du scénario retenu – Dossier de demande d'autorisation environnementale

La nouvelle zone d'activité accueillera des entreprises de types industriel, artisanal, commercial et logistique créant ainsi entre 700 et 900 emplois. Elle est desservie depuis la RD1006 au nord et la RD75 au sud, par une voie qui tangente l'actuel pôle industriel et la voie ferrée.

1.3. Contexte réglementaire

La saisine concerne une demande d'autorisation environnementale qui vise la nomenclature loi sur l'eau ainsi qu'une procédure d'autorisation de défrichement au titre du code forestier mais ne prévoit pas de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement relatif aux espèces protégées³.

Parmi les annexes du dossier, figure également le récépissé de dépôt d'une demande de déclaration d'utilité publique en date du 19/12/2017. Cette demande n'a, pour l'instant, pas fait l'objet d'une saisine de l'Autorité environnementale.

La partie de l'évaluation relative à l'installation géothermique projetée n'étant pas aboutie, ni l'étude d'impact, ni le présent avis ne sont réputés couvrir celle-ci dont le dossier annonce qu'elle justifiera, le moment venu, une actualisation de l'étude d'impact.

1.4. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux concernant ce projet sont :

- **la maîtrise de l'exposition des biens et des personnes aux risques technologiques** : il s'agit des risques inhérents à l'exploitation de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) en lien avec la manutention de matières dangereuses ainsi que des risques liés à la présence d'un gazoduc traversant l'emprise du projet ;
- **la préservation des espaces naturels et la consommation d'espaces agricoles** : la réalisation de ce projet est à replacer dans le contexte global des disponibilités foncières existant au sein des zones d'activités du secteur. On notera à ce sujet que la charte architecturale et paysagère de Maurienne retient parmi ses enjeux « la maîtrise de l'étalement urbain et la préservation d'un équilibre entre espaces bâtis, grands aménagements, zones d'activités économiques, espaces agricoles » ;

³ Cf. page 59 du dossier.

- **la préservation de l'aquifère alluvial** : cet aquifère vulnérable et productif couvre l'ensemble du site du projet ;
- **la prise en compte des milieux naturels** : il s'agit des enjeux liés notamment au plan d'eau de Barouchat ainsi que d'enjeux liés aux espèces (principalement oiseaux et chiroptères) ;
- **l'insertion du projet dans le paysage** : outre le fait qu'il soit en vision directe et rapprochée de l'Autoroute A43 et de la RD1006 qui constituent les principaux axes de découverte visuelle de la vallée de la Maurienne et donc de perception de son image générale, le site du projet est largement perçu, en vues dominantes, depuis plusieurs hameaux d'Aiton et, dans une moindre mesure, de plusieurs points de Montgilbert ;
- **la maîtrise des déplacements induits par le projet** : le projet, générant de l'activité, ne peut que se traduire par une augmentation des déplacements nécessaires à l'activité. Toutefois, les conditions d'accès des personnes appelées à travailler sur le site (1 100 personnes) mérite aussi attention au regard des modes de transports alternatifs à la voiture.

Le présent avis se concentre sur les enjeux énumérés ci-dessus.

2. Qualité du dossier

Le dossier de saisine comprend un document dénommé « Projet d'extension du parc d'activités économiques Arc-Isère – Autorisation environnementale » dans sa version du 18 décembre 2017, assorti de 17 annexes.

L'essentiel des éléments visés par la réglementation en termes de contenu de l'étude d'impact est fourni. Cependant, ils le sont selon une structure largement inspirée de celle des articles R.181-13 à 15 du code de l'environnement⁴ qui ne traduit pas totalement celle qui figure à l'article R.122-5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact. Pour pallier ce handicap, le dossier, en tête de chacun des développements, cite les alinéas de l'article R.122-5 qu'ils sont destinés à satisfaire.

Sur la forme, l'étude d'impact est claire et facilement lisible. Elle comporte de nombreuses illustrations qui aident à la compréhension du document. La plupart des développements sont utilement conclus par un encadré reprenant les principales conclusions ou par un tableau de synthèse.

La description du projet apparaît bien détaillée, elle intègre notamment un intéressant développement relatif aux besoins énergétiques et à la production d'énergie renouvelable sur base de géothermie.

Toutefois, le dossier ne contient pas les éléments relatifs à la « *nature et aux quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés* » ainsi qu'à « *l'estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus en termes de pollution de l'air, du sol et du sous-sol, de bruit, de vibrations, de lumière et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement*⁵ ».

2.1 État initial de l'environnement, enjeux environnementaux et perspectives de son évolution

Le document de saisine produit des éléments d'état initial de l'environnement concernant l'ensemble des

⁴ Contenu du dossier de demande d'Autorisation Environnementale.

⁵ Cf. art R122-5 du CE II-2 alinéas 3 et 4.

thématiques environnementales définies par l'article R.122-5 du code de l'environnement⁶.

Les parties relatives aux sites et paysages, à l'occupation des sols, à la géologie (incluant la question de la présence éventuelle de sols pollués), aux enjeux « eau », aux milieux naturels (incluant la prise en compte des espèces protégées ainsi que des espèces indésirables) s'avèrent bien documentées et permettent de caractériser les enjeux principaux.

Les inventaires floristiques (menés seulement sur deux jours de prospection, la liste des espèces contactées n'étant pas fournie) restent perfectibles.

Dans une moindre mesure, certaines autres thématiques mériteraient aussi d'être complétées comme le volet relatif à la qualité de l'air.

On notera aussi que plusieurs sujets, tels que la connaissance de la nappe phréatique⁷, ou encore les risques technologiques⁸, restent encore en cours d'investigation.

La question de l'exposition aux risques technologiques, qui est un sujet important dans ce secteur, est traitée, non pas dans l'état initial lui-même, mais au sein de la description du projet en tant que « contraintes prise en compte par le projet ». Cette présentation introduit un biais méthodologique préjudiciable à la bonne intégration environnementale dans la mesure où cette thématique n'apparaît pas dans le tableau de « synthèse de l'état actuel de l'environnement et de ses enjeux »⁹ alors qu'il s'agit vraisemblablement d'un enjeu fort ayant potentiellement un effet sur le contenu du projet.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer la question des risques technologiques dans les thématiques récapitulées dans ce tableau destiné notamment à donner des éléments de hiérarchisation des enjeux environnementaux.

2.2. Solutions de substitution raisonnables

Au regard de ce projet d'extension qui figure au SCoT Métropole Savoie, le dossier ne présente pas de solution alternative de localisation. Il aurait toutefois été intéressant que le dossier apporte davantage d'éléments en ce qui concerne la mise en relation des besoins et de l'offre de terrains d'implantation au sein des autres zones d'activités du secteur. Le syndicat mixte, maître d'ouvrage du projet constitué de deux EPCI (représentant 55 communes), aurait dû produire à l'échelle de son territoire une vision quantitative de la consommation d'espace et de l'offre foncière économique.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier dans ce sens pour apporter au public une meilleure information en ce qui concerne les besoins en termes de surface de zones d'activités sur l'ensemble de ce secteur.

A l'échelle du périmètre du projet, trois variantes d'organisation de la zone d'activité projetée sont présentées puis comparées sur la base d'une analyse multicritères qui intègre de façon proportionnée les facteurs environnementaux. Toutefois, aucune de ces variantes ne vise à éviter totalement le boisement situé au sud-ouest du plan d'eau de Barouchat.

⁶ La population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage, cf. le 4° du II de l'article R122-5 du code de l'environnement.

⁷ Campagne basée sur la mise en place de 9 piézomètres – cf. page 189.

⁸ Les périmètres de risques liés à l'exploitation de la plate-forme ferroviaire sont en cours de réactualisation.

⁹ Pages 174 à 179 du document de saisine.

2.3. Incidences notables du projet sur l'environnement

Cette partie traite de l'ensemble des thématiques. Chaque volet se conclut par une synthèse qui facilite grandement la lecture.

Un certain nombre de sujets appellent toutefois les observations suivantes :

– la faiblesse de certaines surfaces présentées comme affectées par le projet (1,1 ha de boisements et 5700 m² de pelouses mésophiles) laisse supposer que le bilan présenté pourrait ne concerner que les parties communes de la zone d'activités alors qu'il y a lieu d'intégrer l'impact potentiel de l'ensemble des implantations industrielles prévues.

L'Autorité environnementale recommande de clarifier ce point qui pourrait conduire à une sous-estimation significative des effets globaux du projet et, si nécessaire, de rectifier le bilan des surfaces de milieux naturels consommées ;

– les simulations acoustiques présentées¹⁰ n'incluent pas le bruit engendré par la voie ferrée dont on sait qu'elle est, dans ce secteur dégagé, génératrice de nuisances sonores intenses. **L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude sur ce point ;**

– le chapitre relatif aux effets du projet sur la santé publique se limite à donner une information générale sur les effets potentiels connus de l'impact des différentes sources de nuisance, sans faire l'analyse précise de celles qui concernent le site de projet;

– l'étude traite aussi des consommations énergétiques tout en restant purement qualitative. Des éléments à ce sujet sont en revanche disponibles à l'appui du projet géothermique dans le chapitre décrivant le projet.

2.4. L'exposition du projet aux risques

Ce volet de l'étude d'impact ; qui fait partie des obligations en termes de contenu¹¹, figure bien au dossier. Elle concerne les deux sources de risques technologiques principales que sont la canalisation de gaz qui traverse le site et l'exploitation de la plate-forme d'autoroute ferroviaire.

On notera, concernant ce dernier point, que l'étude se base sur le dernier « porter à connaissance » disponible (07/10/2015) mais que ce risque, qui évolue en même temps que l'exploitation de la plate-forme intermodale, est en cours de réévaluation.

L'étude d'impact précise à ce sujet que « *l'avenir de cette plateforme étant incertain de par la mise en place prochaine du Lyon-Turin, il est envisageable que ces périmètres de danger viennent à disparaître* ». Cette anticipation ne doit pas conduire à sous-estimer la durée de la phase intermédiaire durant laquelle ce dispositif intermodal gardera toute son utilité.

L'Autorité environnementale recommande d'anticiper l'évolution potentielle à court terme des périmètres de danger pour ne pas obérer les conditions futures d'exploitation, à moyen-terme, de la plate-forme intermodale dont l'intensification permet de réduire les trafics poids-lourds empruntant la vallée de la Maurienne et contribue à ce titre à l'amélioration de l'environnement.

2.5 Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé

Au travers des mesures d'intégration présentées, le dossier s'inscrit dans une séquence « éviter, réduire, compenser » qui qualifie la démarche.

¹⁰ Cf. pages 216 à 220.

¹¹ II-6 de l'article R122-5 du code de l'environnement.

Il présente onze **mesures d'évitement** dont la description traduit une réflexion assez aboutie. Il reste toutefois que certaines, au sens strict, relèvent autant de la réduction que de l'évitement (« préservation d'une partie de la trame arborée existante », « adaptation des éclairages »).

La mesure relative à la maîtrise des plantes invasives, qui est un sujet important pour tous les projets de ce type, d'autant plus que l'inventaire d'état initial témoigne de leur présence, est à souligner. Elle reste toutefois ciblée sur la seule phase chantier alors que l'expérience montre que ce sujet nécessite un suivi durant la phase d'exploitation.

Six **mesures de réduction** viennent s'y ajouter. De même, on notera que le statut de la mesure peut, dans certains cas, être assimilé à de la compensation (« étrépage¹² de la pelouse semi-sèche »). Celui de la mesure d'intégration paysagère est encore plus incertain, car il n'est pas évident que les dispositions qui y sont décrites puissent toutes être interprétées comme destinées à réduire des effets négatifs du projet (règles d'implantation des bâtiments, traitement paysager des stationnements mutualisés).

Enfin, dix mesures sont proposées **au titre de la compensation**. Elles sont en général bienvenues et pertinentes. Le déplacement de la clôture à faune de l'autoroute dont on notera qu'elle est de la compétence de la société concessionnaire, correspond à un concept qui est désormais mis en œuvre sur les plus récents projets autoroutiers. D'autres, comme l'installation de gîtes à chauves-souris nécessiteront un suivi destiné à vérifier leur bonne efficacité. Le redimensionnement de la station d'épuration n'est en revanche pas une mesure compensatoire, mais bien un impératif du projet.

La mesure dont les effets attendus en termes de milieux naturels sont, vraisemblablement pour ce type de projets, les plus significatifs, correspond à « la création d'une trame écologique et paysagère ». Son objectif : « *augmenter la perméabilité du site en matière de perméabilité écologique* » apparaît toutefois paradoxal au regard de l'état initial du site qui bénéficie d'une perméabilité bien meilleure que celle qui résultera du projet. Il aurait en revanche été intéressant, dans l'esprit de la compensation, d'étudier les moyens souhaitables pour augmenter, à l'occasion de la réalisation du projet, la perméabilité du corridor écologique figurant en partie Est, identifié au sein du schéma régional de cohérence écologique et dont la fonctionnalité est principalement conditionnée par la franchissabilité de l'autoroute A43, de la RD 1006 et de la voie ferrée.

Le dossier de saisine, s'il n'identifie pas totalement l'ensemble des modalités de mises en œuvre de cet ensemble de mesures comporte, ce qui est appréciable, un exposé du coût de ces mesures. Toutefois, la mesure MC 9 « *compensation aux pertes de bâti et de foncier* », de loin la plus coûteuse puisqu'elle représente plus de 98 % des dépenses, est présentée comme une mesure d'intégration environnementales, alors qu'elle ne peut être considérée comme telle.

L'autorité environnementale signale que ce point peut être de nature à induire en erreur sur la perception du niveau d'effort réellement consenti en faveur de la compensation des effets négatifs environnementaux potentiels du projet et recommande de rectifier la synthèse des coûts dans ce sens.

Enfin, il aurait été utile que soient précisées, dans l'étude d'impact, les dispositions à prévoir en matière de densité minimale d'occupation, dans la perspective d'une utilisation optimale du foncier disponible.

2.6. Effets cumulés avec d'autres projets connus

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus a été réalisée sur la base des projets identifiés sur les deux communes concernées et les communes limitrophes de celles-ci.

¹² La méthode d'étrépage consiste à déplaquer des mottes herbeuses préalablement aux travaux de terrassement pour les replaquer dans un deuxième temps sur un secteur défini, non concerné par des aménagements et dont le syndicat mixte sera le gestionnaire (étude d'impact p. 275).

Seul le projet de ZAC de la gare à Saint-Pierre d'Albigny a été retenu, le dossier concluant au caractère non préjudiciable des cumuls d'effets, ce qui n'appelle pas d'observation.

2.7. Dispositif de suivi

Le dossier intègre, en tant que mesure d'intégration environnementale identifiée (mesure MS1) et en cohérence avec la charte écologique annoncée (mesure MC10), un dispositif de suivi reposant sur la création d'un observatoire environnemental axé sur la biodiversité, la gestion des eaux, le paysage et l'agriculture. Il est annoncé comme devant être mis en œuvre dès le début des travaux et devant perdurer durant l'exploitation de la zone d'activités économiques (sur la base de mesures annuelles), ce qui paraît pertinent. Cet observatoire est essentiellement décrit de façon qualitative et les indicateurs, et lorsque cela est possible leur valeur zéro, mériteraient d'être identifiés. Par ailleurs, le projet s'inscrit dans un ensemble qui comprend la zone d'activités existante, incluant la plate-forme d'autoroute ferroviaire ainsi que l'ensemble écologique lié au plan d'eau de Barouchat. Étendre le dispositif de suivi à la totalité de cet ensemble serait de nature à donner tout son sens à la démarche proposée.

L'autorité environnementale recommande de concevoir la charte écologique ainsi que l'observatoire environnemental proposés à l'échelle de l'ensemble de la zone d'activités, incluant le secteur de Barouchat et les abords de l'Autoroute A43 ainsi que le passage à faune qui en permet le franchissement.

2.8. Les méthodes utilisées et auteurs des études

Les auteurs de l'étude d'impact sont clairement identifiés, ainsi que les documents « ressources » utilisés pour la constitution du dossier¹³. On notera que sont intervenus un spécialiste des questions hydrauliques, des écologues botanistes et experts faune mais que le dispositif mis en œuvre ne semble pas citer de paysagiste alors qu'il s'agit de l'un des développements importants du projet.

La présentation des méthodes utilisées est aussi développée. Elle est l'occasion de compléter les éléments déjà fournis au sein de l'état initial par la communication des conditions météorologiques constatées lors des inventaires. Il est précisé qu'aucune difficulté n'a été rencontrée.

2.9. Le résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique, situé en début de document, est synthétique et bien illustré. Il présente de façon pertinente les éléments de l'état initial et les impacts initiaux et résiduels tels qu'identifiés par l'étude d'impact.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Cette partie est déclinée par thématique.

3.1. Risques technologiques

Il s'agit d'un facteur environnemental essentiel du projet dont on a vu qu'il était potentiellement évolutif et susceptible d'influencer fortement l'aménagement de la partie ouest du projet d'extension de la zone d'activités.

¹³ Cf. page 303 et suivantes.

Le point important concerne notamment le fait que le « porter à connaissance »¹⁴, relatif aux risques générés par l'exploitation de la plate-forme d'autoroute ferroviaire sur lequel s'est basée l'étude d'impact, a été établi sur la base d'une étude de dangers déposée en octobre 2014 prenant en compte les trafics de matières dangereuses de 2012 et 2013. Or, il est connu que le trafic de matières dangereuses (et en particulier celui qui concerne le chlore) utilisant cette plate-forme, a augmenté et que, de ce fait, l'exploitant de la plate-forme a remis aux services de l'État le 27 mars 2018 une étude de dangers modificative, contenant une actualisation des trafics.

Les échanges entre la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et l'exploitant visent actuellement à identifier finement les impacts que pourraient avoir ces nouvelles données sur le porter à connaissance et les contraintes qui pourraient en résulter en matière d'urbanisme. On notera cependant qu'il paraît peu vraisemblable que l'augmentation de trafic ne conduise pas à une augmentation du périmètre sur lequel s'appliquent les contraintes.

Sur ce sujet, l'autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'appliquer un principe de précaution visant à intégrer dès à présent à son projet ces évolutions potentielles.

3.2. Préservation des espaces agricoles

L'effet du projet sur l'agriculture et donc les milieux naturels et aménités dont elle est le support a bien été identifié.

Il est noté que l'équilibre de l'une des exploitations concernées serait compromis¹⁵. L'étude d'impact semble toutefois conclure qu'il pourrait s'agir d'un effet positif par le fait qu'il obligerait l'exploitant à se recentrer sur des parcelles plus proches du siège de son exploitation et à « *inscrire son exploitation dans une démarche plus de développement durable* ».

L'autorité environnementale souhaite souligner que cette conclusion méconnaît la réalité du fonctionnement économique d'une exploitation agricole et la contribution de l'agriculture à la préservation des milieux naturels et des paysages du site du projet¹⁶.

3.3. Ressource en eau

L'effet du projet entraîne la surexposition de la nappe phréatique présente à faible profondeur (5m environ) en lien avec l'aménagement de la ZAC : en phase travaux pendant les terrassements en raison de la quasi absence de terrain limoneux ou argileux de couverture, en phase exploitation du fait de la gestion par infiltration in situ des eaux pluviales y compris de voirie.

On notera que les dispositifs d'infiltration ont été positionnés de telle sorte que l'effet potentiel de ceux-ci soit minimisé sur le plan d'eau de Barouchat auquel est associée une activité de pêche.

En ce qui concerne la capacité de traitement des eaux usées, il est noté que celle-ci ne permet pas l'absorption de la totalité des effluents liés aux emplois créés¹⁷. En outre, la réflexion en matière d'eaux usées porte uniquement sur la charge polluante domestique liée aux emplois potentiels. Or, la ZAC est définie comme pouvant accueillir des entreprises de type industriel, artisanal, commercial et logistique dont il conviendrait d'apprécier la charge polluante.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer aux phases 2 et 3 de réalisation du projet

¹⁴ 07/10/2015.

¹⁵ Cf. page 186.

¹⁶ Principe énoncé au II-8 de l'article L110-1 du code de l'environnement.

¹⁷ Cf. page 194.

l'augmentation de la capacité de traitement de la station d'épuration, en tant qu'élément du projet d'extension de la zone d'activités.

3.4. Les milieux naturels

L'un des enjeux importants du projet tient à la préservation des fonctions écologiques du plan d'eau dit « de Barouchat » et de ses abords.

Le projet a prévu de préserver l'essentiel de cet espace, à l'exception du secteur sud-ouest de celui-ci, qui correspond à une zone boisée identifiée dans l'état initial comme support d'enjeux forts¹⁸. On notera d'ailleurs que ce secteur, que le projet prévoit de défricher partiellement, est par ailleurs en majeure partie compris dans la zone d'effets létaux associés aux risques technologiques¹⁹. Un parti de desserte viaire différent de celui adopté par le projet (avec une voirie de desserte au plus près de la plateforme intermodale) permettrait de maintenir l'essentiel de ce boisement, dans la continuité du plan d'eau de Barouchat.

Dans ce contexte, l'autorité environnementale recommande d'engager une réflexion visant à identifier les conditions dans lesquelles cette partie boisée pourrait être intégrée au secteur préservé du plan d'eau de Barouchat.

L'étude d'impact identifie aussi le risque, classiquement associé à ce type de projet d'aménagement, d'expansion de la présence d'espèces végétales indésirables. La mesure de réduction de ces effets potentiels est ciblée sur la seule réalisation du chantier alors que l'expérience montre qu'un suivi de long terme est en général indispensable. Ceci étant, le dossier contient aussi l'engagement de mise en œuvre d'une « charte écologique », qui contient un certain nombre de dispositions qui vont dans ce sens.

En ce qui concerne les espèces protégées, le dossier évoque un impact résiduel, après application des mesures d'évitement et de réduction, pouvant, dans le cas de certaines espèces, être qualifié de moyen²⁰. En cohérence, le dossier propose donc des mesures de compensation pour les reptiles et les chiroptères.

L'Autorité environnementale rappelle que, dans ce cadre, il conviendra de s'assurer que les mesures compensatoires projetées garantissent bien, en application du principe de non régression, une réelle plus-value écologique. En effet, certaines dispositions comme l'étrépage proposé pour les pelouses semi-sèches, au regard du fait que les retours d'expérience connus montrent un taux d'échec important, nécessitent une prise de recul en lien avec les spécialistes des milieux concernés.

3.5. Intégration paysagère et patrimoine

A partir des réflexions architecturales décrites à l'appui du projet, l'étude d'impact conclut, en matière de paysage, à des effets « *très faibles à court terme voire positifs sur le long terme* ».²¹

L'Autorité environnementale note qu'il s'agit vraisemblablement d'une appréciation à l'échelle dite « parcellaire » au sens du document de saisine, en lien avec la qualité architecturale et paysagère recherchée pour les constructions et les aménagements.

À cet égard, il est utile de rappeler que, partant d'une situation jugée alors globalement dégradée, ce sujet stratégique avait fait l'objet d'une réflexion approfondie en lien avec la réalisation de l'Autoroute A43 et que celle-ci avait très significativement porté ses fruits en termes d'amélioration de l'image perçue de la

¹⁸ Cf. page 111.

¹⁹ Cf. pages 53 et 54 du document de saisine.

²⁰ Cf. pages 258 et 259.

²¹ Cf. page 183.

Maurienne tant pour les usagers en transit que pour la fréquentation touristique .

L'Autorité environnementale recommande de s'interroger sur l'influence éventuelle du projet en termes de transformation de l'image de la vallée de la Maurienne puisqu'il s'agira des premières perceptions à l'entrée de la vallée.

3.6. La maîtrise des déplacements et l'offre de transports en commun

Le positionnement du projet à proximité d'une plate-forme multimodale constitue un atout indéniable et un facteur pertinent en ce qui concerne les déplacements engendrés par l'activité économique.

En revanche, l'ambition du projet en termes de création d'emplois entraîne une responsabilité du porteur du projet en ce qui concerne les conditions des trajets domicile-travail. **L'autorité environnementale note que le projet, étayé sur la création massive de stationnements et une part modale de la voiture de 90 %²², n'est pas desservi par des transports en commun.**

En ce qui concerne les modes de déplacements « doux », le projet intègre une portion de voie cyclable dont la fonction interne à la zone présente un intérêt en terme de qualité de vie. Il ne semble toutefois pas que ce dispositif soit raccordé à un réseau cyclable reliant le projet aux secteurs voués à l'habitat.

L'Autorité environnementale recommande qu'une réflexion soit engagée dans le sens du développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle à destination des déplacements domicile-travail.

4. Conclusion

La longue histoire de ce projet et notamment la démarche menée au titre de l'« approche environnementale de l'urbanisme » dont il a bénéficié, a abouti à un dossier qui traduit un approfondissement appréciable du projet dans le domaine du développement durable. Le fait que le projet puisse être assorti à terme d'un dispositif géothermique est notamment appréciable. On notera à cet égard que ce volet du projet n'étant pas finalisé en termes d'évaluation environnementale, il est prévu que l'étude d'impact soit actualisée le moment venu.

Parmi les autres points très positifs du projet, figure l'engagement de mise en œuvre d'un observatoire environnemental sur la base d'une charte écologique.

Le dossier, quoique perfectible sur un certain nombre de points récapitulés ci-avant, apparaît globalement proportionné aux enjeux et au projet. L'application de la séquence « éviter, réduire, compenser » a notamment permis une approche itérative entre la définition du projet et ses impacts sur l'environnement. Le projet prend en compte l'ensemble écologique lié au plan d'eau de Barouchat. Toutefois, il est prévu qu'une partie de cet ensemble, à laquelle le dossier affecte un enjeu fort en termes de milieu naturel, soit défrichée. S'agissant d'un secteur exposé par ailleurs à des risques technologiques, il est probable qu'un gisement de réduction des effets du projet qu'il appartient au maître d'ouvrage d'explorer et de valoriser.

L'intégration paysagère a fait l'objet d'une réflexion à l'échelle du projet, au-delà de laquelle se pose la question de l'impact du projet et de la perception qu'auront les usagers des infrastructures lors de leur entrée en vallée de la Maurienne, avec pour enjeu fort l'image de celle-ci au regard des impératifs d'attractivité touristique.

Enfin, le manque de réflexion concernant la gestion des eaux usées à moyen et long terme appelle un

²² Cf. page 214.

approfondissement de la part du maître d'ouvrage.

L'Autorité environnementale recommande que :

- le dispositif d'observation environnementale, sur la base d'une charte écologique soit, pour trouver tout son sens, étendu à l'ensemble de la zone, incluant les activités et la plate-forme ferroviaire existantes ainsi que l'ensemble écologique lié au plan d'eau de Barouchat,
- la gestion des eaux usées à moyen et long terme fasse l'objet d'un engagement de la part du maître d'ouvrage,
- les gisements de réduction des effets du projet soient explorés, notamment pour ce qui concerne la préservation du massif boisé entourant le plan d'eau de Barouchat.