

REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE

Projet de Création de la ZAC Plan
Cumin (73)



SOMMAIRE

1	Qualité du dossier	1
1.1	<i>Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution</i>	<i>3</i>
1.2	<i>Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts</i>	<i>12</i>
1.3	<i>Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....</i>	<i>18</i>
1.4	<i>Articulation avec les documents d'urbanisme.....</i>	<i>20</i>
2	Prise en compte de l'environnement par le projet	21
2.1	<i>La préservation des milieux naturels et des espèces présentes.....</i>	<i>21</i>
2.2	<i>La maîtrise des impacts paysagers du projet</i>	<i>22</i>
2.3	<i>La maîtrise de l'augmentation du trafic routier</i>	<i>22</i>

1 QUALITE DU DOSSIER

Extrait de l'avis de l'AE p.6 :

Les éléments concernant la surface du projet sont contradictoires. Dans la partie relative à la présentation du projet, il est indiqué une emprise globale du projet de 19,7 hectares, tandis que l'état initial de l'environnement parle de 23,5 ha, et le rapport de présentation du projet et la délibération du conseil communautaire mentionnent une surface de 27,5 hectares. De plus, l'étude d'impact n'inclut pas les voiries internes à la zone d'activité actuelle, alors qu'elles font partie du projet global annoncé dans le rapport de présentation du projet.

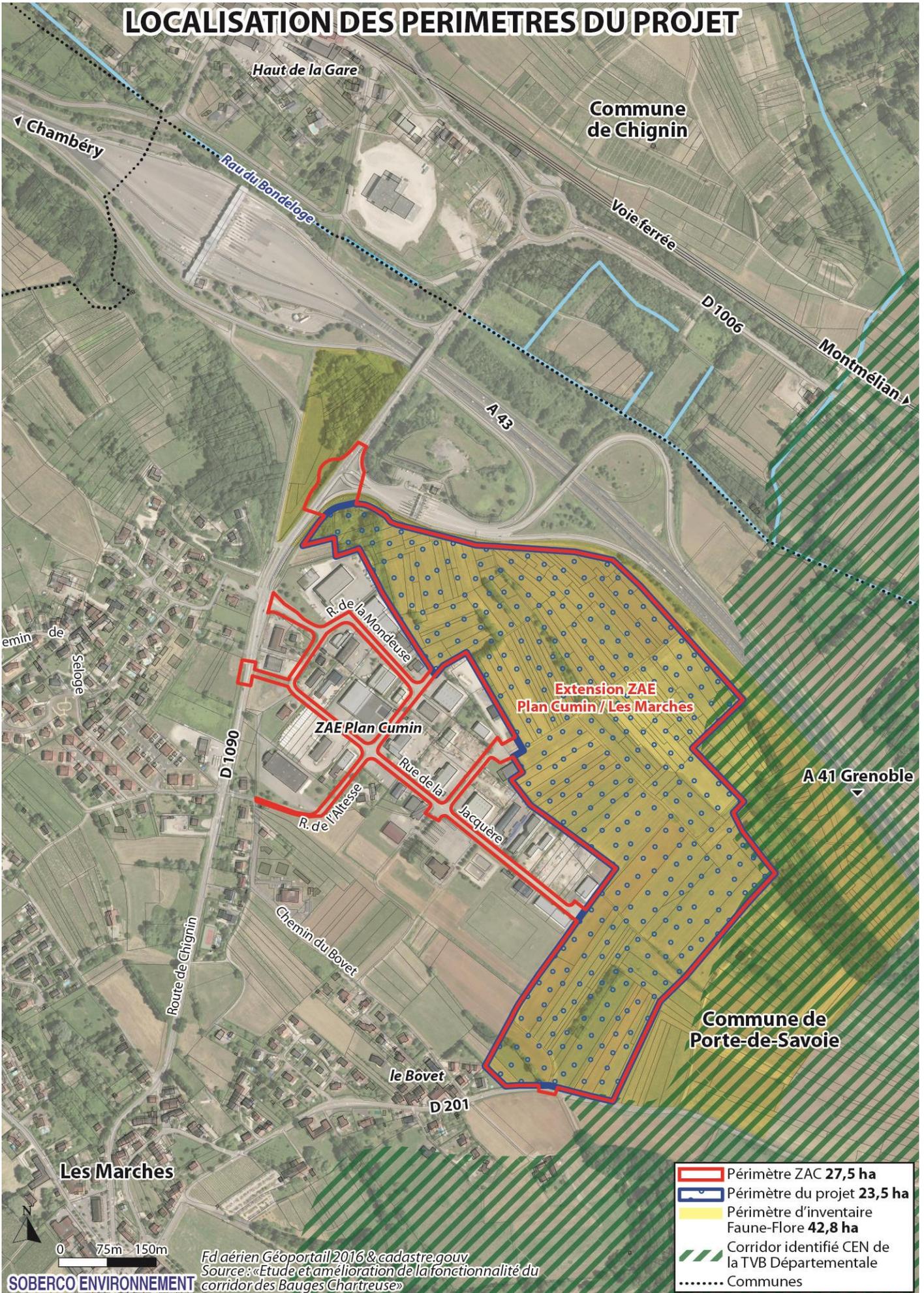
Ces éléments nuisent la lisibilité du dossier et la prise en compte concrète de ses impacts, l'Autorité environnementale recommande de les clarifier.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les différentes surfaces mentionnées sont :

- 19,7 ha : emprise des surfaces commercialisables du projet de ZAC (sans les voiries de desserte)
- 23.5 ha : Emprise du projet de ZAC comprenant les voiries et abords, emprise de l'étude d'impact réglementaire.
- 27.5ha : Emprise du projet de ZAC augmentées des surfaces du giratoire d'entrée de ZAC, de la route de la Jacquère et du carrefour RD201.
- 42.8ha : Emprise ayant fait l'objet d'inventaires naturaliste par le Bureau d'Etudes TERE0. Cette emprise comprend l'intégralité du site du projet élargie au Nord de l'autre côté de la D1090 et au Sud sur les parcelles agricoles.

LOCALISATION DES PERIMETRES DU PROJET



Fd aérien Géoportail 2016 & cadastre.gouv
 Source : « Etude et amélioration de la fonctionnalité du corridor des Bauges Charentaises »

1.1 ASPECTS PERTINENTS DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LEUR EVOLUTION

Consommation foncière

Extrait de l'avis de l'AE p.7 :

L'étude d'impact ne produit pas, sur la dernière décennie, de bilan précis, quantitatif et spatialisé, de la consommation foncière à vocation économique sur le sud du bassin chambérien. Seuls quelques indicateurs, assez généraux, sur une période de dix ans (dont l'intervalle de date n'est pas précisé) sont cités, à savoir : « une consommation de 5 hectares par an, dont 1,5 ha pour les commerces et 1,5 ha pour les activités productives ». L'inventaire sommaire du foncier économique disponible fait apparaître « un potentiel foncier (...) limité à court terme, avec seulement 20,5 hectares réalistes (...) qui correspond à 3 ou 5 ans de réserve » et pour le moyen et long terme s'élevant à environ 30 hectares, soit 15 hectares disponibles dans l'hypothèse d'un coefficient de rétention de 50%. Cet état initial du foncier économique mobilisable ne fait pas apparaître les capacités de densification des zones d'activités existantes, alors que cela constitue un objectif du SCoT. Aucun état précis de l'offre foncière économique placée n'est produit permettant d'attester de la réalité des besoins.

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Métropole Savoie a dans le cadre de sa révision dressé le bilan en 2017 des surfaces des pôles préférentiels à vocation économique. A l'issue il est apparu que sur 495 hectares répertoriés à l'échelle du SCoT en 2005, 160 ha ont été urbanisés entre 2005 et 2017.

Néanmoins, une analyse du gisement restant a été effectuée pour évaluer sa réalité au regard d'un certain nombre de contraintes et de nouvelles exigences réglementaires mises en œuvre après l'approbation du SCoT de 2005, notamment :

- La prise en compte de la nouvelle connaissance des zones humides et la réglementation correspondante,
- Le risque inondation (évolution de PPRI déjà en vigueur et approbation d'un nouveau plan de prévention sur le secteur de la Combe de Savoie) et la réglementation correspondante,
- Les installations classées type SEVESO ou la présence de pollution
- Les gisements archéologiques
- D'autres contraintes : emprise de plan d'eau, emprise de routes et/ou d'accès, topographie défavorable, implantation d'équipements prévue, zone finalement dédiée à des logements...

Il ressort de cette analyse que le gisement de foncier économique est notablement réduit : seuls 130 hectares restent disponibles pour une urbanisation à vocation économique à l'échelle du SCoT. Cette réduction du gisement de foncier économique au sein des pôles préférentiels identifiés dans le SCoT de 2005 est particulièrement prégnante sur le territoire de Cœur de Savoie qui voit son potentiel diminué de plus de la moitié. Ainsi Cœur de Savoie ne dispose plus que de 65 hectares (soit 50% du potentiel restant à l'échelle de Métropole Savoie) et la Communauté d'Agglomération de Grand Chambéry dispose uniquement de 30,5 hectares, soit 24% de ce potentiel restant.

Sur le territoire de Cœur de Savoie, ces capacités foncières sont constituées principalement de l'extension du parc d'activités Alp'Arc (anciennement Arc-Isère) de 38,8 hectares à Bourgneuf-Aiton au Nord-Est du territoire dédié à l'industrie, PME – PMI et services à l'industrie, ainsi que de la ZAC 2 Plan Cumin à Porte de Savoie au Sud-Ouest du territoire. La ZAC 2 du parc d'Alpespace toute proche a vu ces 40 hectares d'extension ponctionné à raison de 10 hectares pour le centre de conversion électrique RTE Savoie-Piémont de même que 10 hectares pour le projet d'accès français au tunnel de base du Lyon-Turin. Les terrains résiduels étant

aujourd'hui construit ou en cours de construction ne laissant que quelques terrains (moins de 5 hectares) réservés pour des projets à court terme.

Par conséquent le secteur de Porte de Savoie connaît une tension réelle pour des activités de production, de transformation, artisanales et de services aux portes de l'agglomération chambérienne. Cela amène d'ailleurs le pôle développement économique de Cœur de Savoie à répondre à un nombre grandissant de recherche de terrains et locaux pour des entreprises chambériennes exposées à leur développement et sans capacité de s'étendre sur leur site d'implantation.

Parallèlement un recensement des secteurs d'activités à densifier a été engagé par le pôle développement économique intégrant non seulement le problème foncier (puisque ces terrains ont été vendus) mais aussi les possibilités de réorganisation notamment en cas d'intérêt des entreprises voisines pour leur développement. A ce titre, la réhabilitation à terme (sans échéancier connu à ce jour) de l'ancien dépôt pétrolier de Chignin (ZA La Crouza) est aussi envisagée tout en notant qu'une partie non négligeable est couverte de zones humides et devra amener à une préservation particulière. Dans ce contexte, le SCoT approuvé le 8 février 2020 identifie ce secteur à vocation économique mais en le réduisant significativement afin d'éviter fortement l'impact sur la zone humide : il s'agit donc aujourd'hui d'un pôle préférentiel économique du nouveau SCoT de 9 ha dont 5 en renouvellement urbain contre 30 ha en 2005.

De plus, dans le cadre du projet de SCoT Métropole Savoie approuvé le 8 février 2020, la commune de Porte de Savoie est comprise dans l'axe métropolitain et, à ce titre, elle est amenée à jouer un rôle structurant en termes d'accueil de la population, d'activités économiques, d'équipements publics et d'organisation de la mobilité. Sur ce dernier point, il est à noter que le projet de SCoT programme la réouverture d'une halte ferroviaire et la constitution d'un pôle d'intermodalité principal à proximité direct du PAE Plan Cumin afin de développer des mobilités alternatives à la voiture « solo » notamment pour les déplacements domicile-travail

Aussi l'extension initiale de la zone de Plan Cumin de 12,5 hectares et supplémentaire de 11 hectares pour globalement la porter à 23,5 hectares est véritablement là pour répondre aux enjeux de développement du Sud de l'agglomération, de manière à maintenir le plus possible les salariés proches de leur bassin de vie pour réduire les déplacements en assurant des solutions de mobilités alternatives à la voiture.

Milieu naturel

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

L'expertise naturaliste a été réalisée sur une zone d'étude de 23,5 hectares, et ne couvre ainsi pas le périmètre total du projet et ses abords, ce qui constitue un manque du dossier, d'autant plus que le choix de ce périmètre n'est pas justifié. Au niveau des inventaires, le passage organisé pour la fore (au mois de mai) est trop précoce pour assurer une bonne détection des enjeux. Concernant l'avifaune, certains oiseaux, bien qu'en danger, ne sont associés à aucun enjeu : c'est le cas de la Locustelle tachetée (en danger critique à l'échelle de la Savoie) et de l'Hirondelle rustique (en danger)

L'expertise naturaliste a été menée sur le périmètre du projet élargi. Ce périmètre comprend l'intégralité du site du projet élargie au Nord de l'autre côté de la RD 1090 et au Sud sur les parcelles agricoles. Le site d'étude étant situé en fond de vallée (altitude environ 300m), la date du 20 mai permet d'avoir un inventaire fiable pour la détection des principaux enjeux. De plus, l'inventaire du 12 juin avait pour but de parcourir l'ensemble du site d'étude pour détecter les espèces caractéristiques de zones humides. La flore de l'ensemble du site a donc été à nouveau inventoriée mi-juin (cf. liste des espèces floristiques en annexe).

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

Enfin, l'auteur de l'étude fait bien le lien avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Il serait intéressant qu'il se réfère au schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes9, qui s'est substitué à lui récemment.

Le SRADDET Auvergne Rhône Alpes, approuvé le 20 décembre 2019, dispose d'annexes cartographiques permettant d'identifier les enjeux portés par le site d'étude.

Comme le SRCE, le SRADDET AURA identifie le corridor surfacique à l'Est du site d'étude. Il permet de relier les réservoirs de biodiversité des Bauges et ceux de la Chartreuse. Le SRADDET n'apporte pas de nouveaux éléments à prendre en compte pour le projet. Le Contrat Vert et Bleu de Cœur de Savoie apporte des informations plus précises sur les continuités écologiques des zones d'étude.

Le périmètre du projet est situé en dehors de ce corridor, cependant le périmètre des inventaires réalisés par TERE0 déborde en effet sur celui-ci (cf. carte partie 1). Une voirie modes doux empiète sur ce corridor puis vient contourner la ZAC. Cet aménagement est perméable pour la faune et ne constitue pas un obstacle à la fonctionnalité écologique du corridor.

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

En effet, à la lecture de ce document, il apparaît que le site du projet vient s'implanter sur un espace perméable relais surfacique de la trame verte et bleue, ainsi que sur un corridor écologique surfacique. Des corrections sont à apporter sur ces points.

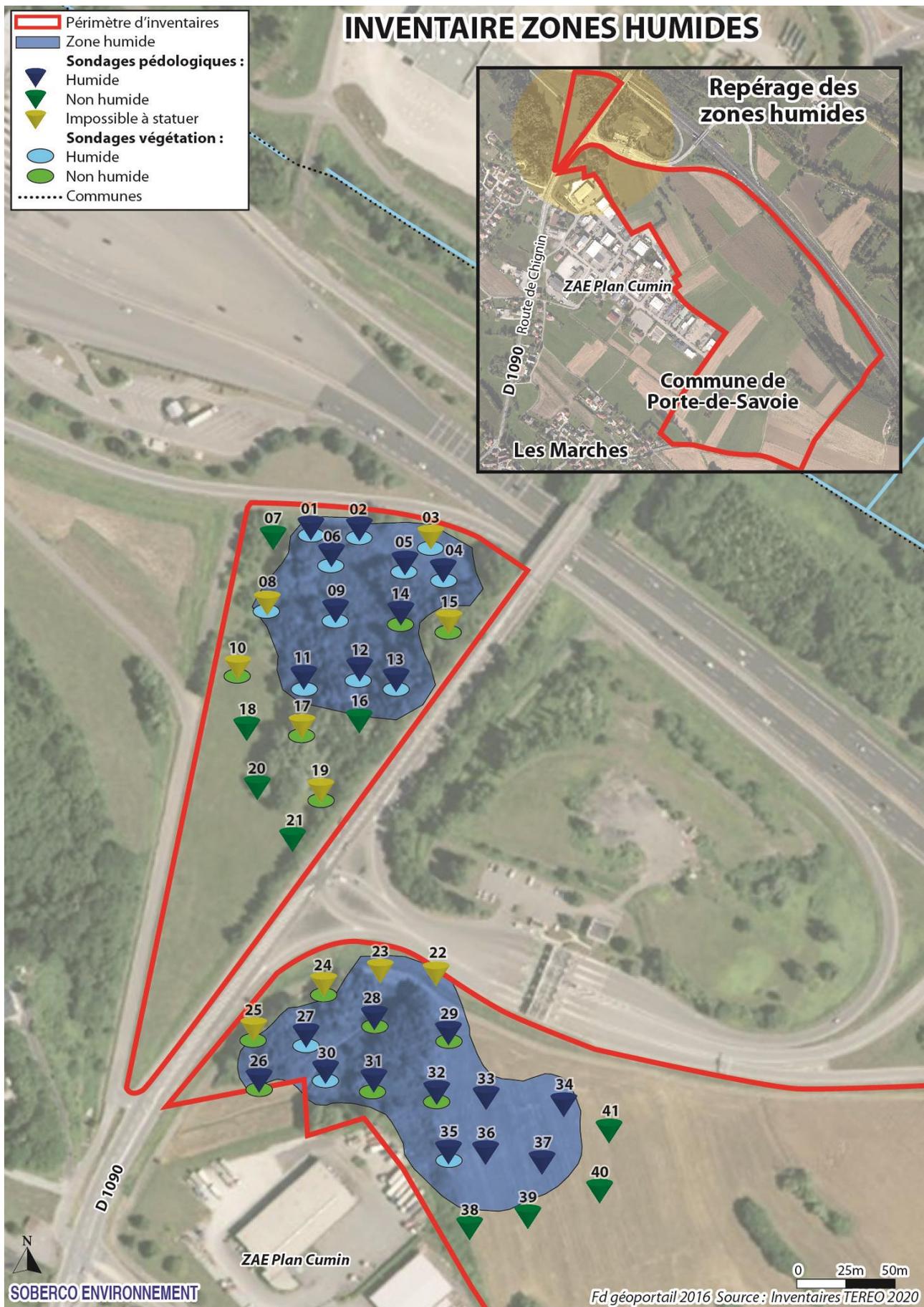
En application de la loi du 26 juillet 2019, confortée par le décret du 17 juin 2020, l'ensemble des zones remplissant les critères de pédologie ou de végétation (critère alternatif) doivent être prises en compte. Les relevés résultats de l'étude TERE0 datant du 3 Juillet 2019, s'appuyaient sur la définition en vigueur à cette date. Les zones humides « potentielles » étaient des emplacements où la végétation caractérise la zone humide mais où les sondages pédologiques n'ont pas pu être menés permis de statuer. Toutefois, au regard des inventaires réalisés (sondages pédologiques et analyse de végétation), il est possible de répondre aux exigences de la nouvelle réglementation en vigueur.

La cartographie des zones humides a donc pu être mise à jour sur le cumul des deux critères pédologiques et de végétation.

L'application des nouveaux critères implique la prise en compte d'une surface de zone humide d'environ 1,99 ha à la place des 1.7 ha précédemment indiqués.

Le projet impactera une partie de la zone humide située au sud de la RD 1090 soit environ 3500m² sur un total d'1,99 ha pour aménager la voirie d'accès à l'extension.

La Communauté de communes va tendre à éviter le plus possible la destruction de zones humides dans l'emprise de l'extension. Le projet à l'étude au sein de la collectivité consiste à qualifier le niveau de dégradation afin définir des mesures de réhabilitation et de conservation.



Paysage

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

L'étude d'impact souligne, à juste titre, la qualité paysagère du site du projet et des alentours illustrés en partie par un photomontage et une cartographie des prises de vue. Cependant, il s'agit de vues prises depuis le site vers les environs (« paysage sortant »). Pour la bonne compréhension du projet par le public, au vu des impacts paysagers et de la topographie du site, le même exercice aurait pu être effectué pour les vues dirigées vers le site, notamment depuis les massifs (« paysage entrant »).

Une analyse paysagère incluant des photomontages « entrants » sera réalisée en phase AVP afin de montrer l'impact du projet sur le grand paysage.

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

Par ailleurs, l'étude d'impact se contente d'une description du paysage, sans caractériser sa sensibilité au regard des enjeux de conservation et de préservation. Des coupes ou un bloc diagramme, du type de celui figurant dans le rapport de présentation du dossier de création, permettrait de rendre compte de la géomorphologie dans laquelle s'inscrit le projet et de l'importance des pentes qui caractérisent la topographie du site et représenteront une contrainte importante pour les futurs aménagements. Pour la bonne compréhension du public, il conviendrait également d'ajouter, pour chacun des secteurs du projet analysés, une phrase de conclusion récapitulant les enjeux paysagers.

Description sensible du paysage du site du projet :

Les panoramas font apparaître au premier plan des paysages très anthropisés. Les reliefs des Bauges et de Belledonne apparaissent seulement en fond et viennent contraster avec le premier plan très plat. Les éléments caractéristiques sont le péage d'autoroute, les bâtiments industriels et les champs exploités. Quelques bosquets apparaissent ponctuellement sans constituer de continuité.

La sensibilité paysagère du site est la présence de :

- Vues sur le grand paysage : les massifs des Bauges, Belledonne et Chartreuse sont visibles depuis tous les points du site. Ils constituent des repères importants.
- Structures végétales : boisements ponctuels, haies. Ces éléments sont rares sur Plan Cumin mais rappellent les paysages plus bocagers d'autres secteurs de la commune.
- Espaces agricoles : le paysage est très ouvert, cela permet de faire apparaître la vue sur le grand paysage et sert de coupure verte entre l'ancienne commune des Marches et de Chignin

Le SCoT Métropole Savoie indique à la fois agir sur le grand paysage et sur les paysages de proximité. Le projet de plan Cumin aura pour effet de modifier le paysage de proximité mais n'agira pas sur le grand paysage en raison de sa localisation entre une Zone d'Activité existante et l'autoroute et de son intégration paysagère.

Energie

Extrait de l'avis de l'AE p.8 :

Le volet « énergie » de l'état initial de l'environnement est extrêmement succinct. Il rappelle, dans un premier temps, les démarches et documents cadres dont dispose, sur cette thématique, le territoire (plan climat air énergie territorial (PCAET), territoire à énergie positive (TEPOS) ...). Bien qu'évoquant l'obligation pour les nouvelles zones d'aménagement urbain, de réaliser une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables sur leur périmètre d'étude, il se limite ensuite à parcourir les différentes filières d'énergie renouvelables pour conclure que seuls le

solaire et le micro-éolien seraient susceptibles de trouver leur place dans le projet de ZAC, sans livrer d'hypothèse sur le potentiel de production propre à la zone.

Enfin, la collectivité souhaite que les orientations du SCoT Métropole Savoie en matière de transition énergétique soient mises en œuvre sur le PAE Plan Cumin : production de 40 kWh/m²/an pour les activités tertiaires, couvrir toute toiture d'au moins 200 m² de bâtiment d'activités d'équipements solaires, doter les ouvrages de stationnement d'au moins 40 places d'une couverture solaire d'au moins 50% de places, ...

La solution retenue pour le développement des énergies renouvelables sur le projet est la mise en œuvre d'un projet de développement photovoltaïque. Une étude de faisabilité technique, juridique et économique pour un projet d'installation photovoltaïque sur l'extension du Parc d'activités Plan Cumin est en cours de réalisation par les cabinets Cythélia et Adamas. Les premiers éléments de cette étude indiquent un potentiel de production de 7,7 à 9.2 MWh pour la meilleure configuration. Cela permettrait de facilement remplir un objectif « Energie Positive » avec 119% de couverture des besoins de l'ensemble de la zone.

Même si à l'origine le choix privilégié par la collectivité se portait plutôt sur l'autoconsommation collective à l'échelle du parc d'activités, la construction progressive des bâtiments et la diversité d'activités amène à privilégier majoritairement la revente totale d'électricité même s'il n'est pas exclu de réaliser quelques opérations d'autoconsommation individuelle.

Qualité air

Extrait de l'avis de l'AE p.9 :

Les données affichées page B-81 correspondent à celles de la commune déléguée Les Marches, et les mesures n'ont pas été effectuées à l'échelle du site. Il est étonnant que la qualité de l'air soit qualifiée de bonne alors que le projet longe une autoroute. Pour la bonne information du public, il serait pertinent de compléter cette analyse par des relevés effectués sur le site.

ATMO Rhône Alpes fournit une cartographie¹ de l'exposition aux différents polluants dans l'air en 2019. Sur le site d'étude, l'influence de l'autoroute est forte mais les concentrations des polluants en (PM10, PM2.5, dioxyde d'azote) restent inférieures aux valeurs limites (OMS). La valeur limite est dépassée pour la pollution à l'ozone sur une grande partie de la région Auvergne- Rhône Alpes.

Des études sont également menées pour évaluer les teneurs en pesticides dans l'air, la commune étant située à proximité de secteurs viticoles. Les pratiques agricoles adoptées par les cultivateurs semblent être efficaces pour limiter l'exposition de la population.

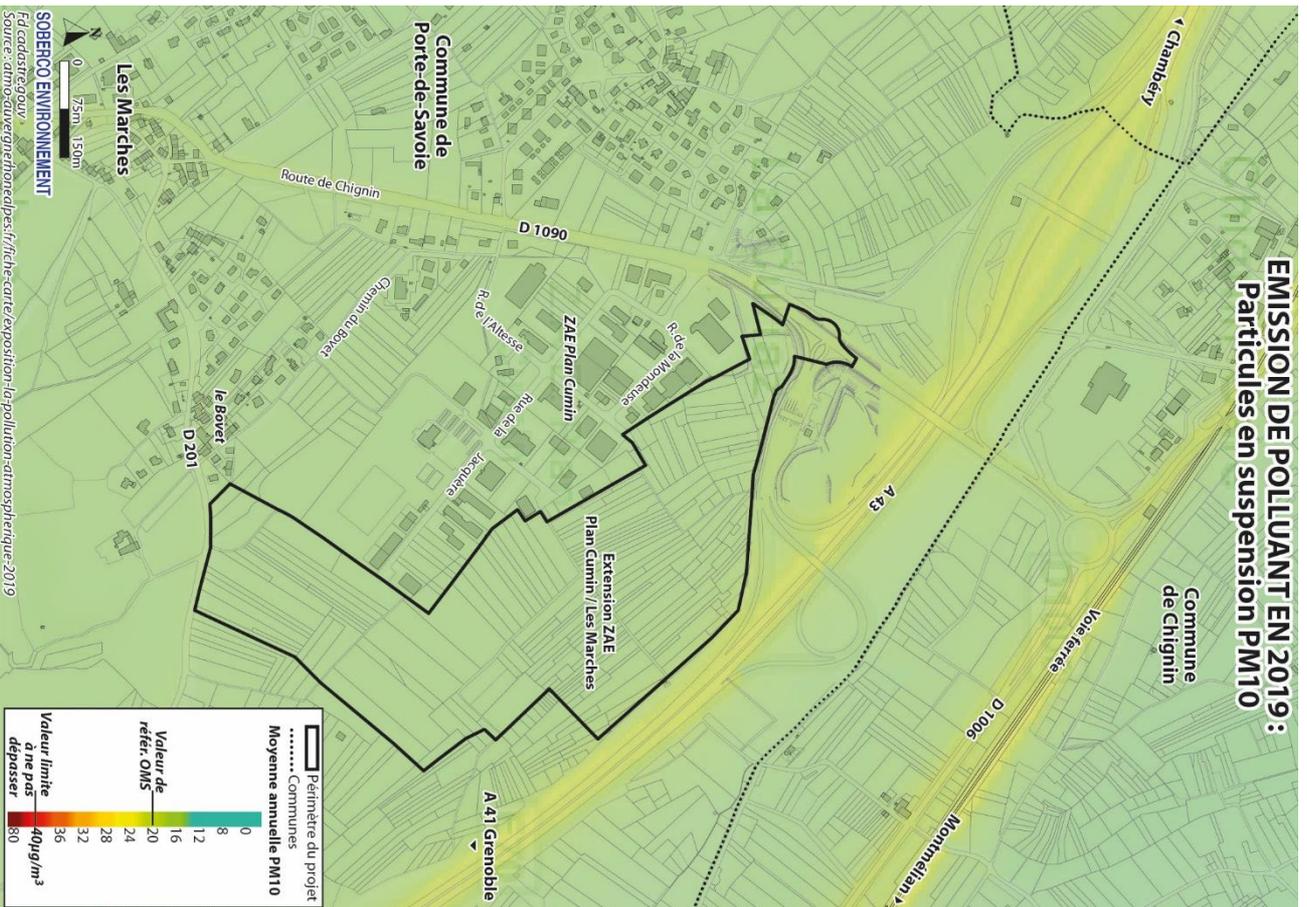
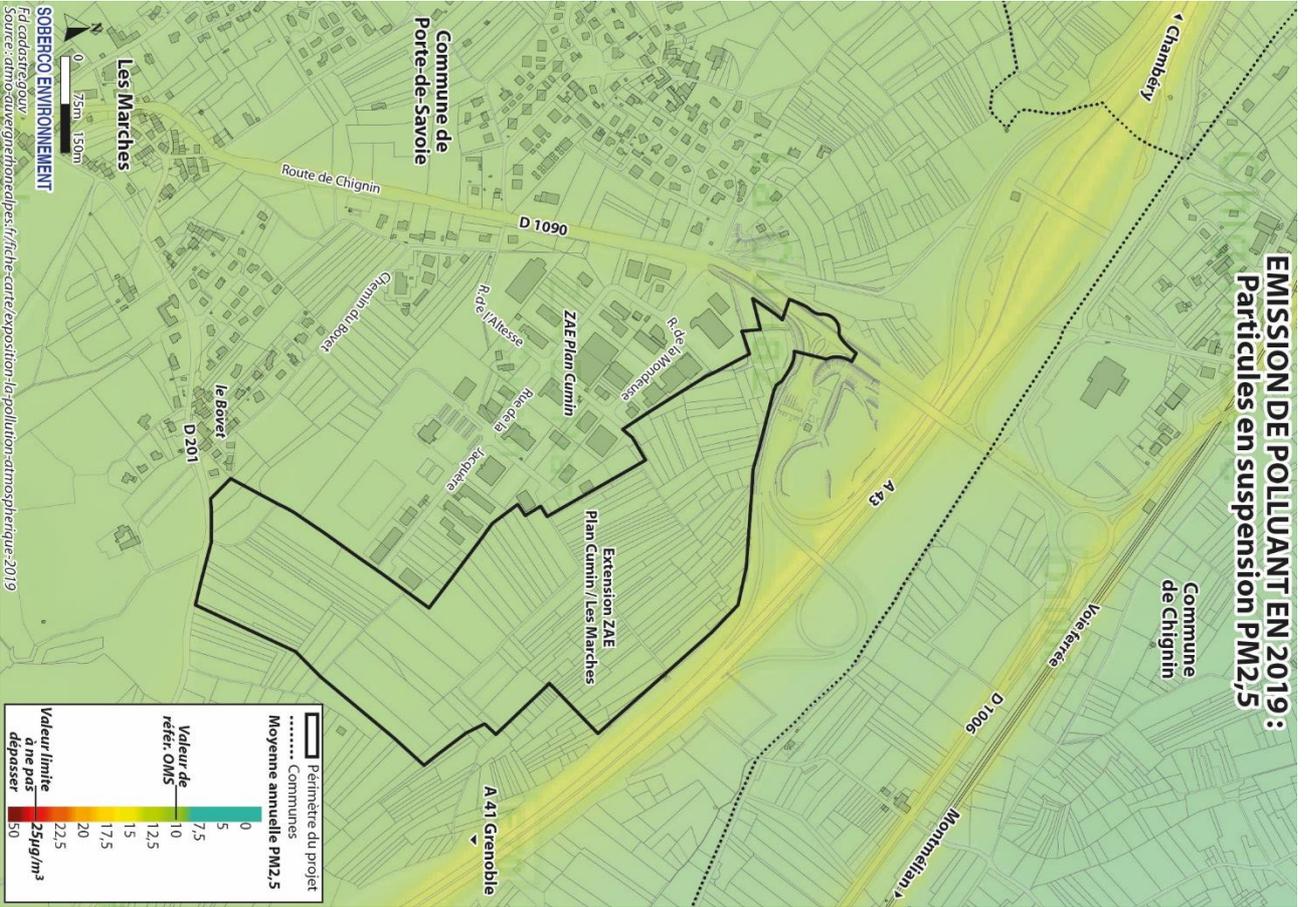
Le projet de ZAC peut avoir une influence sur la qualité de l'air en fonction des entreprises qui s'implantent. Le scénario de référence comme le projet de ZAC peuvent avoir un impact sur la qualité de l'air, en fonction des entreprises qui s'installent sur le site.

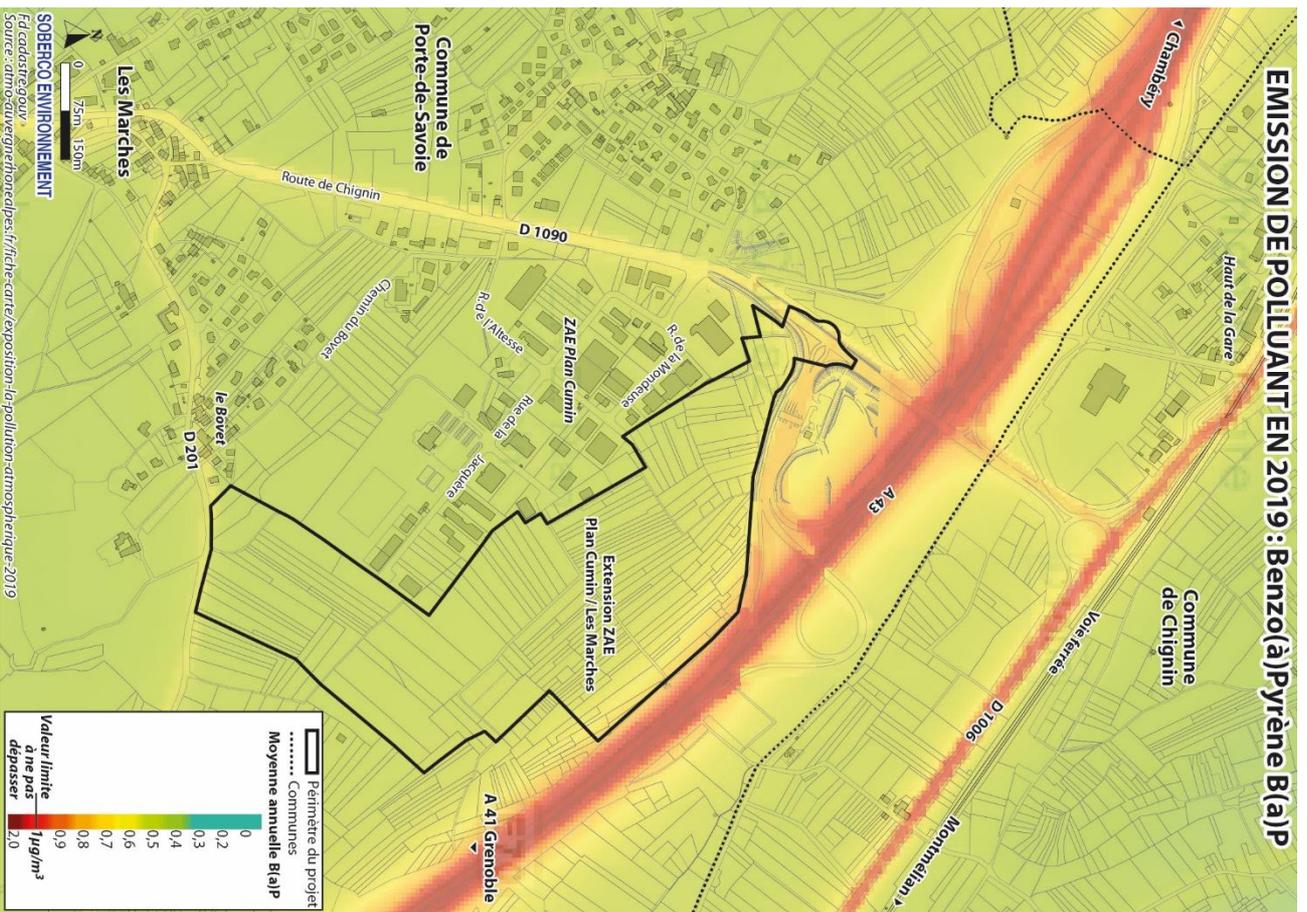
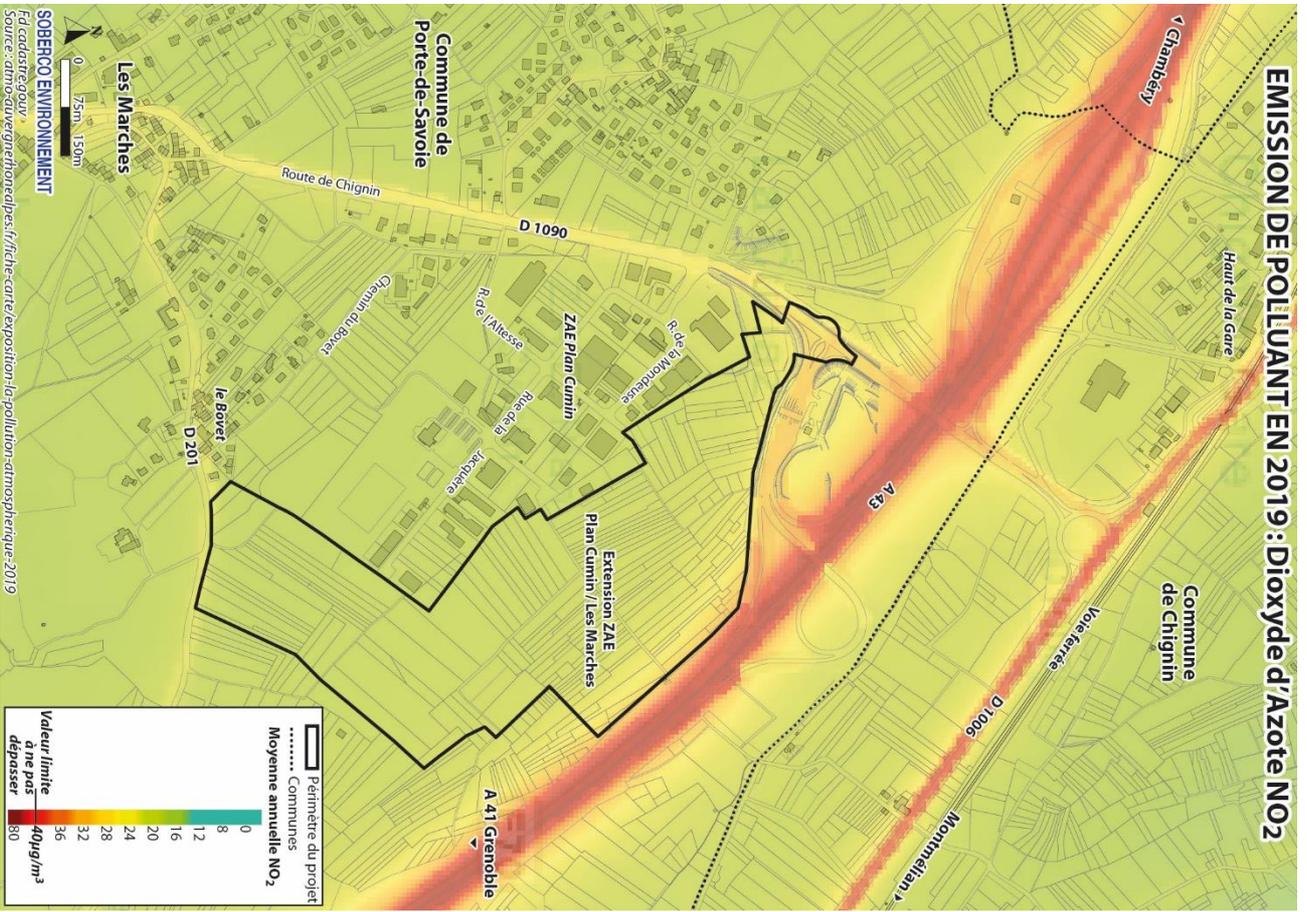
Dans le cadre d'une création de ZAC, les exigences environnementales sur les bâtiments et les activités qui s'implantent permettront de réduire l'impact sur la qualité de l'air. L'aménagement du rond-point d'accès à l'autoroute et le déplacement de l'entrée de ville permettront de gagner en fluidité et de réduire les vitesses, ce qui permettra de limiter l'augmentation de pollution liée à l'augmentation de la circulation.

Le territoire du Cœur de Savoie est davantage doté d'actifs que d'emplois ce qui amène aujourd'hui à d'importantes migrations pendulaires vers le bassin chambérien ou la vallée du Grésivaudan. Par conséquent, l'extension du parc d'activités compte, par sa proximité avec ce bassin de vie, limiter les déplacements des salariés et favoriser l'installation de nouveaux actifs dans les communes environnantes.

¹ <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/fiche-carte/exposition-la-pollution-atmospherique-en-2019>

Cependant malgré tous les efforts consentis, y compris la mise en place de solutions alternatives à l'automobile, le projet ne sera pas neutre en matière de flux et risque au bilan d'augmenter le trafic global. En outre, l'évolution des motorisations et de carburants des véhicules dans ces prochaines années pourrait permettre de se rapprocher d'une situation neutre.





1.2 DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES POTENTIELLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES PREVUES POUR SUPPRIMER, REDUIRE ET LE CAS ECHEANT POUR COMPENSER LES IMPACTS

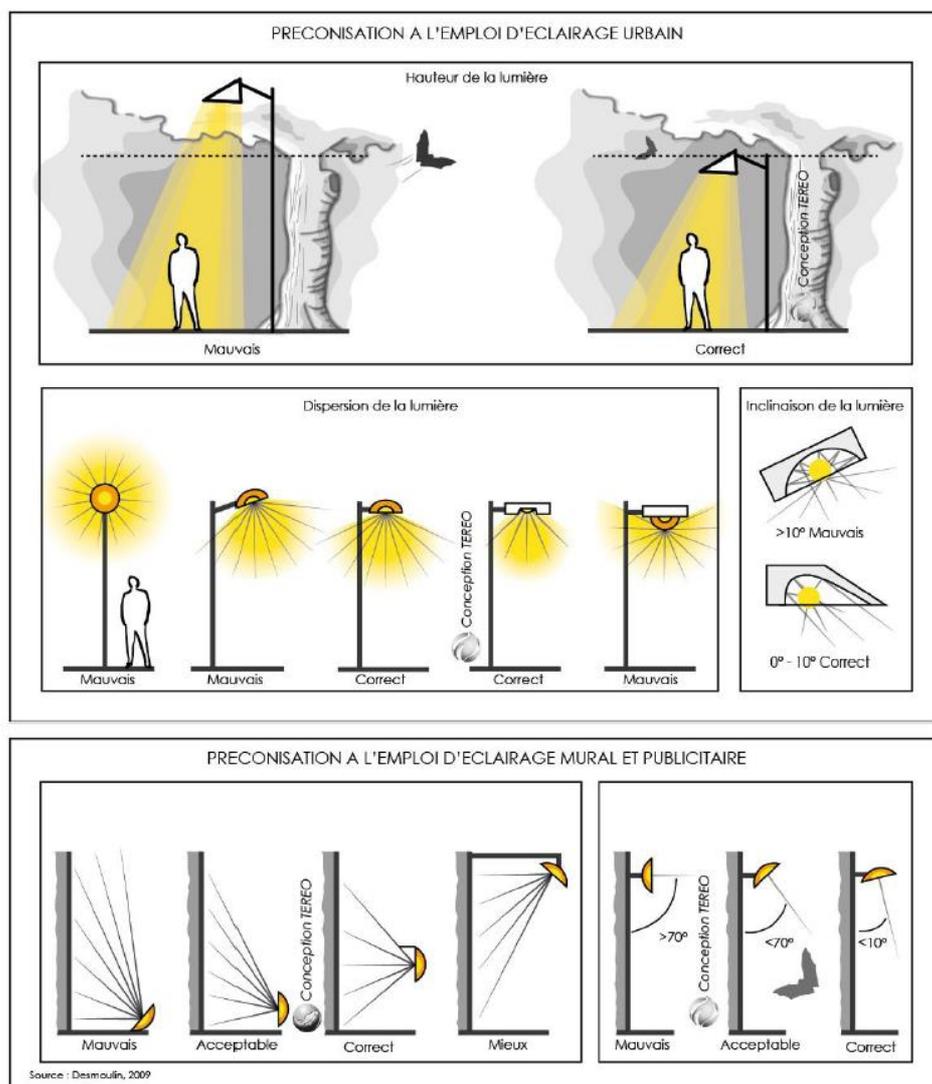
Mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées pour la préservation des espèces protégées.

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

Ces mesures demeurent imprécises à ce stade, et devront par conséquent être détaillées notamment à l'occasion du dépôt de la demande de dérogation espèces protégées annoncée. L'auteur de l'étude présente par ailleurs une mesure de réduction concernant les chiroptères, consistant en une atténuation de l'éclairage nocturne des activités sur le site. Elle est intéressante et également justifiée par l'implantation du site au sein de la trame noire. Elle mérite toutefois d'être confrontée à l'objectif recherché « d'effet vitrine » et de visibilité des entreprises qui seront installées le long de l'A43. Enfin, le principal risque concernant les milieux naturels, et auquel il conviendra d'être attentif à chaque phase de mise en œuvre du projet, est la coupure de corridors écologiques importants pour les espèces.

Le règlement de la ZAC comprendra des mesures de préservation de la Trame Noire avec l'interdiction des enseignes lumineuses et une extinction nocturne des éclairages publics, comme demandé dans le rapport des inventaires naturalistes.

Visibilité des entreprises : l'A43 est ici encaissée et donc ne permet pas de voir les entreprises de la ZA. La zone n'est visible que depuis la bretelle d'accès. L'utilisation d'enseignes lumineuses est donc peu adéquate pour la plupart des lots ce qui facilite leur interdiction générale.



Zones humides

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

La majeure partie des zones inventoriées à ce stade, sera évitée par le projet, mais 3 500 m² seront néanmoins détruits. Les actions de compensation proposées à ce stade, consistant en une réouverture d'habitats naturels et en opérations de fauche de la zone humide située à l'ouest de la RD 1090, n'apparaissent pas suffisantes en l'état. Il est de surcroît nécessaire que la mise en œuvre, le coût et la maîtrise foncière des terrains compensatoires soient précisés. Il convient également de rappeler la nécessité de compenser la destruction de zone humide à hauteur de 200 % comme le prévoit le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée. En outre, comme évoqué précédemment (partie 2.1), le travail d'inventaire des zones humides doit être approfondi.

La Communauté de communes va tendre à éviter le plus possible la destruction de zones humides dans l'emprise de l'extension. La surface impactée est réévaluée au regard de l'évolution de la réglementation et est donc d'environ 3 500m² sur les 1,99 ha recensés. Les détails concernant les mesures de compensation de destruction de zones humides sont en cours de définition au sein de la collectivité.

Un potentiel de restauration de zones humides sera privilégié sur place. Le projet à l'étude au sein de la collectivité consiste à qualifier le niveau de dégradation afin définir des mesures de réhabilitation et de conservation.

Consommations foncières et activités agricoles

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

La consommation de terres agricoles protégées par le PLU pour des motifs paysagers est importante. L'étude d'impact prévoit des mesures de compensation individuelles pour les exploitants, qui ne sont pas connues à ce jour. Une étude préalable agricole est en cours. À ce stade, sept exploitations sont directement concernées par le projet, qui impacte principalement des terres dédiées à la production de céréales, d'oléagineux, et de fourrage pour l'élevage. Le dossier indique que l'ensemble des parcelles du secteur de projet serait qualifié à enjeu faible, sans que la méthode permettant de le démontrer ne soit fournie à l'appui de cette conclusion. Afin de faciliter la prise en compte de l'ensemble des éléments par le public, il serait pertinent de joindre le dossier de compensation agricole à l'enquête publique, en même temps que l'étude d'impact.

L'enquête menée auprès des agriculteurs dans le cadre de l'étude préalable agricole liée à cette extension a montré que les terres agricoles sont en partie constituées d'argiles les rendant difficiles à travailler. Ces caractéristiques amènent à des rendements dits médiocres surtout parce qu'ils sont inférieurs à d'autres terres de leurs exploitations.

De cette qualification vérifiée par l'étude préalable agricole découle l'enjeu faible mentionné dans l'étude d'impact. Toutefois l'enjeu sur les exploitations agricoles n'est pas négligeable et donne par ailleurs lieu à une analyse détaillée suivant la part représentée par ses terrains dans chaque exploitation prise dans leur globalité.

Enfin, le SCoT Métropole Savoie a une volonté forte de maintien et de pérennité de l'activité agricole. A ce titre, plus de 90% de l'espace agricole du territoire de Métropole Savoie est protégé dont 1/3 se situe sur le secteur de Cœur de Savoie. Cet effort de protection est notable et plus important qu'en 2005 (65% de l'espace agricole était protégé par le SCoT). Sur la commune de Porte de Savoie, il est à noter que l'équilibre de l'occupation du sol est en faveur des espaces non urbanisés : 75% de la commune est protégée de toute urbanisation par le SCoT pour l'activité agricole ou pour l'intérêt écologique alors que 12% du territoire communal du territoire est urbanisé ou susceptible de l'être dans les 20 prochaines années.

Paysages

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

Les mesures annoncées demeurent imprécises, notamment en regard de l'importance de cet enjeu. Le rappel des prescriptions prévues par l'OAP n'apparaît pas suffisant.

Plusieurs éléments du projet sont issus de l'OAP du PLU des Marches et ont vocation à être préservés :

- Le secteur d'entrée de ville à l'Est sera réservé à des bâtiments de Haute Qualité Environnementale, de plus petite surface et avec une moindre artificialisation des sols. Cela permettra de limiter l'impact par rapport à l'aspect actuel. La ZAC étant située uniquement au Nord de la Route de Francin, elle n'aura pas pour effet de masquer le château.
- Plusieurs zones arborées sont prévues sur le contour de la ZAC mais également le long de la route de desserte des lots. Cela permettra de conserver des bosquets et d'améliorer le caractère naturel.
- La partie à proximité de Bovet et de la D 201 sera très végétalisée, cela permettra de limiter l'impact des bâtiments de la ZAC sur le grand paysage vu depuis ces lieux.
- La frange végétale le long de l'autoroute est conservée. Les terrains supportant ces bosquets ne sont pas lotis. Un itinéraires modes doux contourne la ZAC par le Nord et longe ces boisements.

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

Certains éléments naturels ont ainsi bien vocation à être préservés, mais l'étude d'impact souffre sur ce point de l'absence de photomontages permettant de représenter le projet dans son contexte paysager et d'appréhender les vues à préserver et la pertinence des mesures proposées.

Une analyse paysagère incluant des photomontages « entrants » sera réalisée en phase AVP afin de montrer l'impact du projet sur le grand paysage.

Extrait de l'avis de l'AE p.10 :

Aucun objectif n'est proposé en termes d'espaces verts à réserver dans le projet. En outre, les mesures visant à gérer l'incidence des enseignes et pré-enseignes publicitaires sur le paysage sont peu précises et sans lien avec des objectifs paysagers, ce qui ne permet pas de garantir l'absence de dégradation du paysage. L'étude d'impact mériterait d'être complétée sur cet aspect.

L'AVP réserve d'importantes surfaces hors des lots à des espaces verts. Une bande végétalisée de 20m longe la voirie de desserte. Le souci de préserver l'entrée de ville implique la conservation de l'espace boisé à l'Ouest du projet ainsi que des surfaces engazonnées à proximité directe du péage. Au sud du projet, les parcelles HQE seront moins imperméabilisées. Ces surfaces « vertes » permettront de gérer localement les eaux pluviales et de conserver un aspect paysager conforme au PLU.

Les mesures en faveur de la préservation de la trame noire seront incluses au règlement de ZAC, cela aura aussi pour effet de limiter l'impact paysager.

Assainissement

Extrait de l'avis de l'AE p.11 :

Beaucoup d'interrogations subsistent en l'état sur cette thématique. L'étude souligne que l'augmentation des surfaces imperméabilisées aura un impact important sur le milieu. De même, l'assainissement de manière générale est identifié comme un enjeu fort, tant quantitatif que qualitatif. Pour autant, la gestion des eaux pluviales n'est abordée que succinctement dans l'étude, via la création d'un réseau de noues et de bassins. Les dimensionnements sont renvoyés à une étude ultérieure pour pouvoir prendre les mesures

les plus adaptées. Les études devront également permettre d'étayer les modalités d'infiltration au sol, de rejets des eaux pluviales en lien avec les capacités d'assainissement (la station d'épuration de Montmélian, à laquelle le projet sera relié, est « presque saturée » en période viticole) en fonction des activités nouvelles et de la charge induite. Le dossier devra justifier le fait que les travaux sur la station de Montmélian d'ici cinq ans seront suffisants pour supporter effectivement l'aménagement de la ZAC. Il conviendra également de porter une grande attention à la procédure applicable au projet pour le rejet des eaux pluviales. L'étude d'impact devra être complétée sur ces points au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Il convient tout d'abord de préciser que les eaux pluviales ne devront en aucun cas rejoindre le réseau d'assainissement. A ce stade, il est prévu de procéder à la vérification, sur le parc existant, de l'état des réseaux d'une part (passage caméra) et vérifier également la conformité des branchements des entreprises afin de s'assurer de l'absence d'inversion de branchement (Eaux pluviales dans eaux usées et inversement).

Également, une étude hydraulique va être réalisée afin de déterminer quelle capacité les postes de relevages (situés derrière le péage et en cascade sur le parking de super U, le poste de relevage du stade et de Sous-Chavort) et le réseau de transport sont en mesure d'accepter. Si la charge projetée est trop importante par rapport aux ouvrages existants, des investissements et travaux adaptés devront être réalisés sur les ouvrages avant le raccordement des effluents de l'extension de la zone.

Concernant la station d'épuration, il est prévu de doublement de sa capacité. Les études se poursuivent cette fin d'année afin de finaliser le projet et de s'assurer de sa faisabilité budgétaire.

A terme, l'extension de la STEP permettra donc bien d'accueillir l'extension du parc d'activité. A noter que pour les activités qui produiront des eaux usées non domestiques, des conventions de rejet devront être établies et la Collectivité pourra refuser certains raccordements en fonction de la nature et de la charge hydraulique rejetée.

Déplacements

Extrait de l'avis de l'AE p.11 :

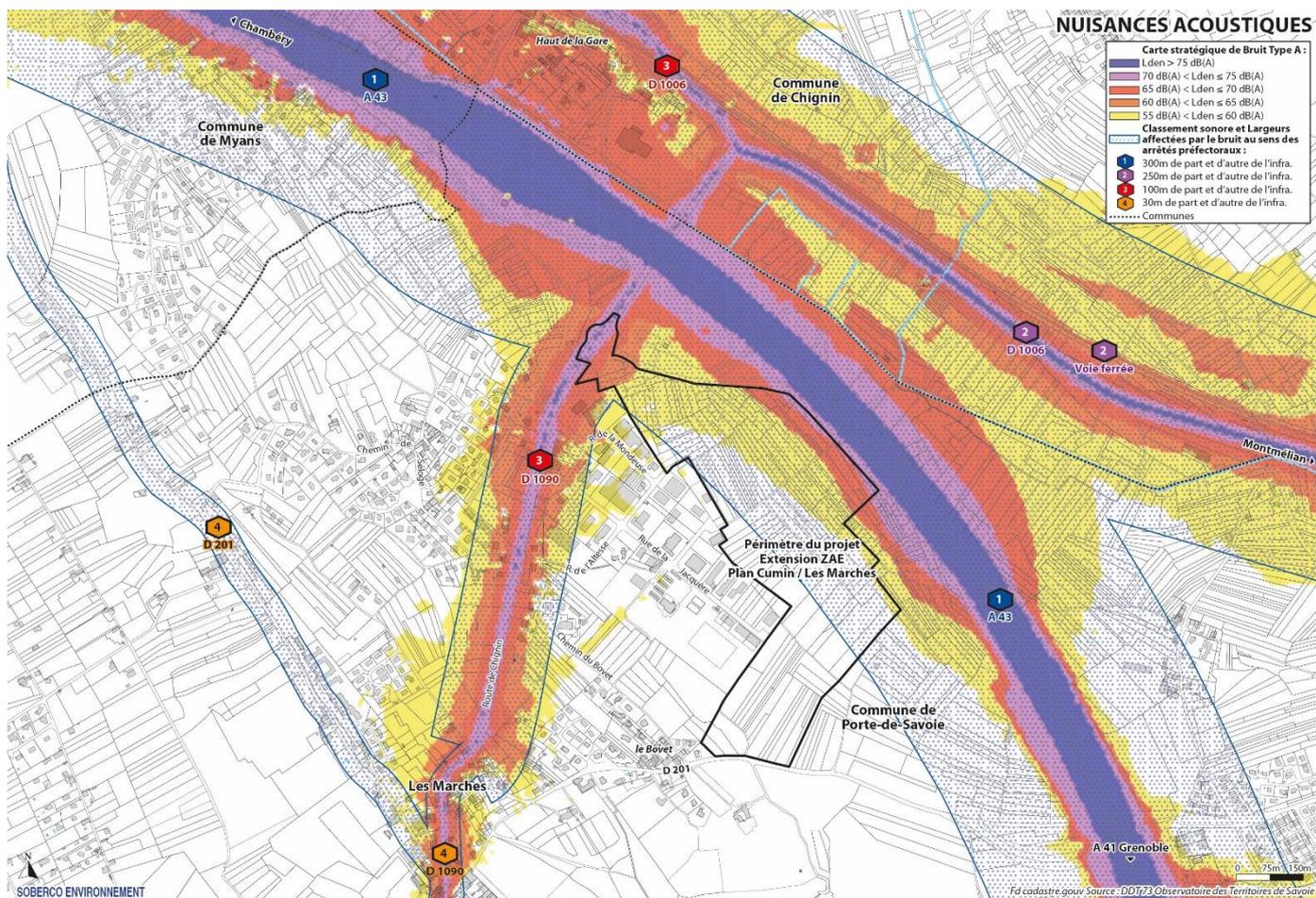
L'étude estime que le projet devrait engendrer 2 400 déplacements supplémentaires par jour. Le dossier indique que cette augmentation ne correspond pas à un doublement du trafic (sans préciser le trafic actuel) et n'est pas susceptible d'induire une gêne perceptible à l'oreille humaine. En l'absence de cartographie du bruit ciblant précisément les zones impactées par le projet, cette affirmation n'est pas justifiée. À noter que les trafics principaux générés par la ZAC seront localisés sur des portions courtes (nouveau giratoire et accès à l'A43), ce qui devrait conduire le porteur de projet à porter une attention particulière à ces zones et à l'exposition au bruit et à la pollution des usagers et riverains concernés.

La zone de projet est située dans la zone de nuisances acoustique de l'autoroute et de la RD1090. Les riverains à proximité sont également inclus dans cette zone de bruit. Le projet n'impliquera pas une augmentation du bruit perceptible pour les riverains dans ces zones.

L'extension de la zone d'activités de Plan Cumin s'inscrit dans le cadre du SCoT approuvé le 8 février 2020 qui sur son volet mobilité tient à renforcer les solutions de transports en commun, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Aussi, face à l'afflux de nouveaux salariés sur la ZAC 2, il est prévu que la Communauté de communes prenne la compétence Mobilité et devienne « Autorité Organisatrice de la Mobilité ». Cette compétence permettra la mise en place de lignes régulières comme une navette entre la gare SNCF de Montmélian et le parc d'activités.

De plus, le SCoT prévoit la réouverture à terme de la halte ferroviaire de Chignin qui serait située au niveau du giratoire de Chignin au niveau parking de covoiturage actuel à 900m de la zone d'activités permettant d'élargir le bassin de vie de ce territoire. Ceci va de pair avec la création d'un pôle d'intermodalité principal dans l'organisation de la mobilité à l'échelle de Métropole Savoie comportant, en complément du service

ferroviaire, une desserte en transport en commun, une offre de stationnement de type parc relais et des consignes vélos. C'est pourquoi, une liaison piétonne, cyclable et en transport en commun sera alors créée à cette échéance entre la future halte ferroviaire et le parc d'activités.



Changement climatique

Extrait de l'avis de l'AE p.11 :

L'analyse des incidences du projet en regard du changement climatique paraît insuffisante, alors que le projet aura des impacts en matière de consommation énergétique, d'augmentation du trafic, d'artificialisation des sols ... Cette partie de l'étude d'impact mériterait d'être renforcée.

Concernant le développement des énergies renouvelables sur le site, pour limiter l'impact énergétique du projet, le photovoltaïque et la géothermie sont présentés comme deux pistes privilégiées. Toutefois, à ce stade, aucune estimation de la puissance à développer (en KWh) ni des modes d'implantations envisagés (panneaux photovoltaïques sur ombrières, sol, toiture ...) ne sont présentés. Il conviendra de compléter l'étude d'impact sur ce point quand le projet sera mieux défini.

Le plan d'AVP montre de nombreux espaces végétalisés afin de limiter l'imperméabilisation des sols ainsi que des franges arborées qui permettront des effets d'ombrages. Huit parcelles sont réservées à des constructions de haute qualité environnementale.

L'étude Cythelia Adamas sur le développement d'un parc photovoltaïque sur la zone indique un potentiel de 7,7 à 9.2MWc. Des panneaux photovoltaïques seraient alors implantés en toiture des bâtiments ainsi qu'en ombrières sur les parkings. Cela permettrait d'atteindre facilement un objectif « Energie Positive » pour la ZAC. La construction progressive des bâtiments et la diversité d'activités amènent à privilégier majoritairement la revente totale d'électricité même s'il n'est pas exclu de réaliser quelques opérations d'autoconsommation suivant la typologie des projets candidats à l'implantation.

L'extension de la zone d'activités de Plan Cumin s'inscrit dans le cadre du SCoT approuvé le 8 février 2020 qui sur son volet mobilité tient à renforcer les solutions de transport en commun qu'elles soient routières ou ferroviaires. Aussi face à l'afflux de nouveaux salariés sur la ZAC 2, il est prévu :

- De faciliter l'accès au moyen de navettes dédiées supplémentaires depuis la gare SNCF de Montmélian,
- Mais aussi dans un avenir proche de prendre la compétence « d'Autorité organisatrice de mobilité » pour mettre en place des lignes régulières notamment dans le prolongement de celles existantes de Grand Chambéry.
- Enfin, le SCOT prévoit la réouverture à terme de la halte ferroviaire de Chignin qui serait située au niveau du rond-point de Chignin sur la RD 1006 à 900m de la zone d'activités permettant d'élargir le bassin de vie de ce territoire, avec la création d'un pôle d'intermodalité

Coûts

Extrait de l'avis de l'AE p.11 :

Les coûts associés aux mesures annoncées demeurent imprécis en termes de montants. Il en est de même pour les mesures de suivi. Il n'est donc pas aisé pour le public d'apprécier l'effort réellement consenti pour la mise en œuvre des mesures environnementales.

L'état d'avancement du projet ne permet pas de donner les montants des mesures envisagées. Les montants seront accessibles lors de la définition précise de ces mesures.

1.3 PRESENTATION DES DIFFERENTES ALTERNATIVES POSSIBLES ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

Extrait de l'avis de l'AE p.12 :

La justification du projet est présentée dans la partie C de l'étude d'impact. Elle insiste sur l'objectif de développement économique d'un territoire orienté principalement vers le résidentiel, en vue notamment de rééquilibrer son ratio actif/emplois. Elle repose essentiellement sur un a priori de pénurie d'offre foncière économique qui n'est pas démontré.

Comme évoqué plus haut le volume foncier à vocation économique s'est considérablement étioilé lors des 15 dernières années d'abord du fait de la consommation foncière de 160 hectares mais aussi du fait de nouvelles règlementations appliquées depuis 2005 qui ont amené à supprimer la vocation économique de ces terrains du fait de différents classements en zones humides, plan de prévention du risque inondation, SEVESO...

Il subsiste, à l'issue d'une analyse menée en 2017, 130 ha disponibles dans les pôles préférentiels économiques du territoire de Métropole Savoie.

La Communauté d'Agglomération de Grand Chambéry représente 24% de ce reliquat, soit 30,5 hectares principalement pour des activités tertiaires et de services, tandis que celles de Cœur de Savoie s'élèvent à 50%, soit 65 hectares à vocation artisanale, industrielle et tertiaires.

Ces capacités foncières sont constituées principalement de l'extension du parc d'activités Alp'Arc (anciennement Arc-Isère) de 38,8 hectares à Bourgneuf-Aiton au Nord-Est du territoire dédié à l'industrie, PME – PMI et services à l'industrie, ainsi que de la ZAC 2 Plan Cumin à Porte de Savoie au Sud-Ouest du territoire. La ZAC 2 du parc d'Alpespace toute proche a vu ces 40 hectares d'extension ponctionné à raison de 10 hectares pour le centre de conversion électrique RTE Savoie-Piémont de même que 10 hectares pour le projet d'accès français au tunnel de base du Lyon-Turin. Les terrains résiduels étant aujourd'hui construits ou en cours de construction ne laissant que quelques terrains (moins de 5 hectares) réservés pour des projets à court terme.

Force est de constater que le potentiel de 130 ha s'avère largement insuffisant pour anticiper le besoin des 20 prochaines années, temporalité de prospective du SCoT. En effet, il permet d'envisager uniquement 10 ans de développement économique au regard de la consommation foncière 2005-2017. C'est pourquoi, le SCoT a fait un choix responsable et raisonnable en programmant un potentiel de foncier économique de 180 ha à horizon 2040, incluant l'extension du PAE Plan Cumin compte tenu de sa situation stratégique dans l'axe métropolitain et connectée directement à un pôle d'intermodalité principal. En complément, des efforts sont requis en matière de densité d'emplois, de capacité à densifier les parcs d'activités existants et de localisation privilégiée des activités tertiaires dans les tissus urbains hors des parcs dédiés aux activités industrielles.

Extrait de l'avis de l'AE p.12 :

Le dossier ne fournit aucun élément permettant de disposer d'une vue globale quantitative et spatialisée, à l'échelle du sud du bassin chambérien, de l'offre foncière économique, qu'il s'agisse de terrains commercialisables en diffus ou dans des opérations d'ensemble, ou de foncier en voie d'aménagement ou encore de foncier mobilisable dans le cadre d'un programme de densification des zones d'activité. L'offre foncière économique prévue sur la ZAC n'est pas non plus justifiée sur la base d'une estimation de la demande et d'une analyse de l'évolution des activités productives et de leurs perspectives.

Le secteur de Porte de Savoie connaît une tension réelle pour des activités de production, de transformation, artisanales et de services aux portes de l'agglomération chambérienne. Cela amène d'ailleurs le pôle développement économique de Cœur de Savoie à répondre à un nombre grandissant de recherche de

terrains et locaux pour des entreprises chambériennes exposées à leur développement et sans capacité de s’étendre sur leur site d’implantation.

Parallèlement, un recensement des secteurs d’activités à densifier a été engagé par le pôle développement économique communautaire intégrant non seulement le problème foncier (puisque ces terrains ont été vendus) mais aussi les possibilités de réorganisation notamment en cas d’intérêt des entreprises voisines pour leur développement. A ce titre, la réhabilitation à terme (sans échéancier connu à ce jour) de l’ancien dépôt pétrolier de Chignin (ZA La Crouza) est aussi envisagée tout en notant qu’une partie non négligeable est couverte de zones humides et devra amener à une préservation particulière.

Aussi paraît-il inévitable que le territoire de Chambéry Sud soit exposé à une rupture d’offre foncière dans les prochaines années. Celle-ci amènera à une sélection rigoureuse des implantations suivant leur typologie sur les parcs d’activités voisins, sur Alp’Arc (anciennement Arc-Isère) notamment. Mais, l’extension initiale de la zone de Plan Cumin de 12,5 hectares et supplémentaire de 11 hectares pour globalement la porter à 23,5 hectares sera véritablement là pour répondre aux enjeux de développement du Sud de l’agglomération, de manière à maintenir le plus possible les salariés proches de leur bassin de vie pour réduire les déplacements en assurant des solutions de mobilités alternatives à la voiture.

Extrait de l’avis de l’AE p.12 :

Les critères retenus pour les évaluer sont illustrés par un tableau comparatif, thématique par thématique. Cependant, la justification du choix d’aménagement retenu ne prend pas en compte les enjeux liés à la biodiversité et aux milieux naturels, ce qui constitue un manque. Ces critères sont à prendre en compte et d’autres scénarios auraient également pu être explorés pour proposer un meilleur évitement des impacts sur l’environnement.

Comparaison des impacts des scénarios 1 et 2

Critères de comparaison	Scénario 1 : Extension vers le Nord	Scénario 2 : Extension vers l’Est
Biodiversité	Extension sur milieu avec 1 observation de faune à enjeu	Extension sur milieu avec plusieurs observations de faune à enjeu Extension sur une grande zone d’habitat d’intérêt communautaire 38.2
Milieux Naturels / Continuité écologique	Permet de moins empiéter sur la continuité écologique Mesures de maintien de la perméabilité le long de l’autoroute par le maintien de bosquets et de circulations modes doux.	Maintien la circulation le long de l’autoroute.

Extrait de l’avis de l’AE p.12 :

Il manque également une justification quant à la consommation de terres agricoles protégées (zones Ap du PLU) pour des raisons paysagères. Aucune alternative susceptible de préserver ces espaces n’est présentée.

De surcroît, une partie de ces parcelles devrait accueillir des entreprises industrielles³¹, ce qui pourrait avoir pour effet de porter atteinte à la qualité du paysage voire, en fonction des aménagements prévus, de banaliser le paysage le long des axes routiers voisins. Il convient de rappeler que l’orientation d’aménagement prévue par le PLU de Les Marches prévoyait que l’extension de la zone d’activités de Plan Cumin ne porterait que sur une surface de 12,9 ha, exclusive de toute parcelle classée en zone agricole protégée.

La justification de l’extension s’est progressivement imposée à la collectivité pour permettre une meilleure fonctionnalité, avec un développement foncier optimal. Il était en outre nécessaire de faire face à la carence de terrains sur le Sud de l’agglomération chambérienne. Après l’inventaire de biodiversité et l’élaboration des mesures ERC en lien avec l’étude d’impact, la volonté de l’aménageur consiste à maintenir la très grande

majorité des espaces boisés et de bosquets inscrits dans le paysage, mais surtout de les renforcer côté Autoroute A43 en créant 2 à 3 rangées de bosquets discontinues pour masquer l'urbanisation, maintenir une qualité paysagère ainsi qu'une continuité écologique.

1.4 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Extrait de l'avis de l'AE p.12 :

L'étude d'impact fait référence aux dispositions du SCoT Métropole Savoie approuvé le 21 juin 2005, en cours de révision lors de sa rédaction. La révision de ce SCoT ayant été approuvée le 08 février 2020, il convient de mettre à jour l'étude d'impact sur ce point. Le DOO du SCoT Métropole Savoie préconise d'orienter massivement la consommation de foncier économique au sein des pôles préférentiels à vocation économique et par densification des zones et parcs d'activités économiques existants ». Il prévoit, s'agissant de la zone d'activité de Plan Cumin un potentiel d'extension de 23,5 ha³². La superficie de l'extension projetée de 27,5 hectares est donc sensiblement supérieure (près de 20%) à celle prévue au SCoT. La démonstration de la compatibilité du projet au SCoT reste donc produire sur ce point.

Le SCoT Métropole Savoie approuvé le 8 février 2020 fixe le potentiel d'extension de ce pôle préférentiel à vocation économique à 23,5 ha, tout en précisant que cette valeur chiffrée « doit être comprise comme un ordre de grandeur » (cf SCoT Métropole Savoie – Document d'Orientation et d'Objectifs, p 58) qui est précisé au moment de la définition du projet. Le SCoT requiert également qu'un pôle préférentiel ne soit pas urbanisé au coup par coup pour veiller à son optimisation foncière et qu'il fasse l'objet d'une étude d'urbanisme pré opérationnel.

Comme précisé au 1., la surface de la ZAC correspondant à l'emprise de l'étude d'impact réglementaire est de 23,5 ha. Néanmoins, l'étude d'urbanisme pré opérationnel menée par la CC Cœur de Savoie a démontré la nécessité d'intégrer des surfaces complémentaires liées à la réhabilitation de la rue de la Jacquère, à la reprise du carrefour sur la RD201 et à la création d'un giratoire d'entrée pour sécuriser les flux, ce qui porte la surface totale de la ZAC à 27,5 ha.

Au regard de ces éléments, **le projet de ZAC est compatible avec le SCoT Métropole Savoie**. Cette compatibilité est renforcée par une réponse favorable du projet à d'autres orientations du SCoT, notamment aucun impact sur des secteurs protégés par le SCoT au titre de l'intérêt agricole, paysager et écologique, une prise en compte avérée des orientations en matière d'ENR, l'interdiction de construction de logement de type résidence principale, ... D'autres orientations du SCoT (gestion économe du foncier par les futures implantations, via la gestion du stationnement, intégration architecturale et paysagère, la prise en compte de la végétalisation, l'intégration d'un maillage modes actifs et l'installation de bornes de recharges, ...) seront analysées au moment de la remise de l'étude d'impact comme cela est demandé par l'autorité environnementale.

A ce stade, il est prévu de soumettre une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de ce projet d'extension qui vaudra mise en compatibilité du PLU. Mais ce point reste à confirmer étant donné les dispositions du conseil municipal à engager une révision de son document d'urbanisme ?

2 PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

2.1 LA PRESERVATION DES MILIEUX NATURELS ET DES ESPECES PRESENTES

Extrait de l'avis de l'AE p.13 :

Le site du projet, de par sa localisation, comporte de forts enjeux en matière de biodiversité. La zone à l'est du périmètre du projet est notamment très proche de trois zones Natura 2000, de plusieurs ZNIEFF³⁵, et d'un corridor écologique surfacique identifié par le SRADDET. Malgré les mesures annoncées à ce stade, et qui pourront être utilement précisées dans une actualisation de l'étude d'impact, l'incidence environnementale sur les continuités écologiques est importante. À ce stade du projet, il peut être affirmé qu'il y aura des impacts résiduels sur les milieux et les espèces. Une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées est donc nécessaire et est bien envisagée dans le dossier, bien qu'il ne mentionne pas encore les espèces ciblées. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation évoquées restent à ce stade hypothétiques et théoriques. Il sera nécessaire de les rendre plus opérationnelles, précises et proportionnées aux impacts résiduels au sein du dossier de demande de dérogation.

Les espèces potentiellement ciblées par la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées sont les espèces disposant d'un statut de protection et ayant été observées sur le terrain :

- Lezard des murailles
- Couleuvre verte et jaune
- Chardonneret élégant *Carduelis carduelis*
- Choucas des tours *Corvus monedula*
- Faucon crécerelle *Falco tinnunculus*
- Linotte mélodieuse *Carduelis cannabina*
- Lorient d'Europe *Oriolus oriolus*
- Milan noir *Milvus migrans*
- Pie-grièche écorcheur *Lanius collurio*
- Serin cini *Serinus serinus*
- Tarier pâtre *Saxicola rubicola*
- Tourterelle des bois *Streptopelia turtur*
- Verdier d'Europe *Carduelis chloris*
- Écureuil roux
- Hérisson d'Europe
- Pipistrelle de Kuhl

Les mesures ERC relatives à ces espèces seront développées dans la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Extrait de l'avis de l'AE p.12 :

S'agissant des zones humides, comme évoqué au point 2-2 du présent avis, il n'est pas garanti à ce stade que les 3 500 m² détruits seront justement compensés au niveau de leur superficie et de leur fonctionnalité écologique.

La modification de définition de zone humide ne modifie pas la procédure loi sur l'eau car la surface détruite reste inférieure à 1ha. Les surfaces de zone humide détruites seront compensées en partie par des travaux de restauration et d'entretien des zones humides non impactées par le projet puisqu'elles présentent des signes de dégradation. Cela sera précisé dans le dossier Loi sur l'Eau dans le cadre de l'autorisation environnementale.

2.2 LA MAITRISE DES IMPACTS PAYSAGERS DU PROJET

Extrait de l'avis de l'AE p.12 - 13 :

Une attention particulière devra être portée à l'aménagement du giratoire d'accès à la ZAC qui constitue une entrée de ville. Le SCoT Métropole Savoie consacre ces lieux à la fois comme l'expression d'une limite physique et d'une identité urbaine. Dans une logique de ne pas voir ces lieux altérés ou banalisés, le SCoT recommande aux documents d'urbanisme et aux porteurs de projets d'aménagement d'assurer la valorisation des entrées de villes, en priorité sur les secteurs où sont implantées des zones d'activités économiques ou commerciales. En outre, dans la cadre de la mise en compatibilité du PLU, une demande de dérogation à la Loi Barnier est prévue, permettant des constructions à moins de 100 mètres de l'autoroute.

Au vu de ces éléments, et des réserves formulées sur le sujet au point 2-2 du présent avis, il n'est pas encore garanti que le projet réponde à ces objectifs de qualité paysagère.

Cette commune aux portes de l'agglomération voit sa démographie croître régulièrement. Disposant de nombreuses « dents creuses » sur son territoire, elle s'est emparée de ses enjeux d'urbanisme pour rationaliser et densifier son urbanisation des prochaines années en tenant compte de l'extension de la zone d'activités et en se dotant d'un schéma directeur en matière de déplacements doux.

Dans ce cadre, le projet d'extension de la zone intègre également des fonctionnalités avec d'autres zones à urbaniser, comme le nouveau carrefour sur la RD 1090 en tête de la rue de la Jacquère. Au terme de ces différentes urbanisations, la commune prévoit donc d'avancer son entrée d'agglomération plus proche du futur giratoire d'entrée/sortie de zone d'activités et charge la Communauté de communes comme le Conseil Départemental de la Savoie, gestionnaire de la RD de l'intégrer dans leur projet d'aménagement.

Une attention particulière sera donc portée sur ce point en concertation étroite avec la commune.

La dérogation à la loi Barnier pourra mettre en avant des éléments de non-visibilité en raison de la topographie locale. Des éléments paysagers (bosquets) sont conservés par le projet pour faciliter cette insertion paysagère.

2.3 LA MAITRISE DE L'AUGMENTATION DU TRAFIC ROUTIER

Extrait de l'avis de l'AE p.13 :

Ces intentions ne permettent toutefois pas à ce stade d'évaluer concrètement l'impact de l'extension de la zone d'activité de Plan Cumin en matière de déplacements. Si l'étude d'impact annonce que le projet devrait engendrer 2 400 déplacements supplémentaires par jour, et offrir 800 nouveaux emplois, le potentiel de fréquentation du site devra être précisé, en fonction de la nature des activités qui viendront s'implanter.

Les mesures de réduction de l'utilisation de la voiture individuelle sont en cours de réflexion par une étude avec l'agence Ecomobilité de Savoie. Ces mesures pourront être intégrées au règlement de la ZAC. La réalisation d'un PDIE pourra être une piste pour permettre la maîtrise du trafic.

Plusieurs voies modes doux sont prévues dans l'AVP. Elles s'intègrent dans le réseau modes doux local.

La réouverture de la halte ferroviaire à Chignin fait partie des projets du SCoT. Cette ancienne gare est située à 900m du rond-point d'accès à la ZAC. Si ce projet est réalisé, un réaménagement de l'accès à cette gare devra être envisagé (navettes, pistes cyclables...).

		Type d'impact Fort / Moyen / Faible	Type de mesures	Description de la mesure et exposé des effets attendus	Modalités de la mise en œuvre	Estimation de la dépense	Portée spatiale	Responsable de la mise en œuvre	Modalités de suivi	Gestionnaire du suivi
MILIEUX NATURELS	ZONES HUMIDES	Destruction de 3500m ² de zone humide	Compensation	Actions de restauration et d'entretien sur la surface évitée de la zone humide touchée par le projet et/ou sur la deuxième zone humide non impactée par le projet (à l'Ouest de la D1090), puisqu'elles présentent des signes de dégradation. Gestion des espèces invasives présentes sur ces deux zones humides	En cours de définition		Périmètre projet	CCCS	Dossier Loi sur l'Eau	Service instructeur
	MILIEUX NATURELS / TVB	Destruction d'espèces protégées	Compensation	Mesures de réduction de la mortalité en phase chantier (restriction de la période et précautions pour l'abattage) Conservation de bosquets existants	Règlement de chantier		Périmètre projet	CCCS	Demande de dérogation	Service instructeur
		Perturbation de la continuité écologique à l'Est du site de projet	Evitement	Limitation de l'emprise sur cette surface et amélioration de la circulation le long de l'autoroute	Conservation de linéaire boisé et plantation de zones végétalisées dans et en périphérie du projet		Périmètre projet	CCCS	Etude de conception	CCCS
		Perturbation de la trame noire	Réduction	Interdiction des enseignes lumineuses et extinction nocturne des éclairages publics de la zone	Inscription au règlement de la ZAC		Périmètre projet	CCCS et Entreprises	Règlement de ZAC	CCCS
PAYSAGE	Risque de banalisation de l'entrée de ville par la construction du rond-point	Evitement	Déplacement du panneau d'entrée de ville et requalification de la route de Chignin Parcelles Ouest du projet bénéficient d'un traitement paysager particulier avec la conservation du bosquet et d'importantes surfaces en herbe.	Intégration au projet de ZAC		D1090	Commune de Porte de Savoie et CCCS	Etudes de conception	Commune de Porte de Savoie	
	CIRCULATIONS	Augmentation du trafic	Réduction	Collaboration avec l'agence Ecomobilité pour proposer des alternatives à la voiture individuelle. Amélioration de l'accès modes doux, covoiturage, transport en commun.	PDIE, voiries cyclables, projet de navettes gare - ZAC		Réseau viaire CCCS	CCCS ou Entreprises	Accompagnement des entreprises Schéma directeur modes doux	CCCS

 **Soberco**
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

3 chemin de Taffignon, 69630 Chaponost
04 78 51 93 88 • www.soberco-environnement.fr

SARL au capital de 50 000 euros
Siret 405 144 544 00013
R.C. Lyon b405 144 544 • APE 742C


L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE