

Annexe 8

6.2 Les incidences susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus

Avis de l'autorité environnementale consultés



Illustration 1 - Localisation des projets identifiés au titre des effets cumulés (source d'après fond Géoportail, 2012)



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 4 septembre 2012

Affaire suivie par : Laurence Cottet-
Dumoulin
Unité Évaluation Environnementale
Tél : 04 26 28 67 52
Télécopie : 04 26 28 67 79
Courriel : laurence.cottet-dumoulin
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
concernant le projet d'aménagement « Le Grand Pré » à Thoiry (01)**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urba\01\Thoiry\avis_
AE.odt

En application des articles L122-1 et R122-13 du code de l'environnement, la commune de Thoiry a transmis, en vue d'obtenir l'avis du préfet de la Région Rhône-Alpes en sa qualité d'autorité environnementale, l'étude d'impact du projet d'aménagement du "Grand Pré" qui fait l'objet de cinq permis d'aménager déposés par la société RIVLIN France SA le 31 mai 2012. L'autorité environnementale en a accusé réception le 5 juillet 2012.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés.

I. PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1 Le projet et son contexte

Le projet constitue la première phase de l'aménagement d'un tènement de 27 ha au lieu dit du Grand-Pré en extrémité Nord-Est du territoire de la commune de Thoiry dans le Pays de Gex, à 4 kms du centre ville. S'il se localise à proximité du centre urbain de la commune de Saint-Genis-Pouilly, il en est toutefois séparé par la rivière de l'Allondon et sa forêt alluviale. Le tènement est délimité par l'avenue du Mont Blanc au Nord-Ouest, le contournement de la commune de St-Genis-Pouilly (la RD984-RD35) au sud et la rivière de l'Allondon au Nord Ouest. Le site de projet est à vocation majoritairement agricole, hormis la présence d'une construction le long de l'avenue Mont-Blanc (Technopolis) ; il présente par ailleurs une sensibilité environnementale avec l'écosystème des rives de l'Allondon, et la présence d'une zone humide et de boisements.

Le projet de programmation prévoit pour l'ensemble du site « Grand Pré » une surface de plancher de 32 950 m², dont 7 800 m² pour le pôle hôtelier et les commerces, 2 500 m² de surface de bureaux, 14 850 m² pour le pôle de services et les résidences, 7 500 m² de logements (soit l'équivalent de 300 habitants), 300 m² pour le pôle de loisirs. La capacité d'accueil du site (logements, hôtel, résidences de services) est en moyenne d'environ 970 habitants.

Les objectifs affichés sont de permettre une diversification de l'économie locale et le développement de l'emploi sur la commune de Thoiry.

Le parti d'aménagement choisi consiste à développer « une forme urbaine aérée dans une ambiance de parc paysager d'activités ».

Neuf sous-secteurs ont été définis avec une vocation spécifique ; le présent dossier d'étude d'impact concerne la première phase de l'aménagement du site et plus particulièrement les secteurs SO1, SO3, SO4, SO5, et SO7-1, pour lesquels cinq permis d'aménager ont été déposés.

2 Contexte juridique

Le SCOT du Pays de Gex, approuvé le 12 juillet 2007 identifie le secteur du Grand Pré de la commune de Thoiry comme site prioritaire de développement pour le déploiement des activités industrielles, tertiaires à valeur ajoutée et à vocation internationale.

A noter que le SCOT fixe la protection d'espaces environnementaux sensibles et interdit toute urbanisation (sauf équipements d'intérêt général) dans les espaces dits « naturels majeurs » que sont notamment les ZNIEFF de type I et certaines zones humides. Il identifie également des corridors écologiques « qui ne peuvent pas faire l'objet d'une réduction de leur périmètre actuel ou de dégradation » (DOG p.6) : un corridor à faune d'intérêt régional en limite Est du site de projet du « Grand Pré » est ainsi cité et cartographié. Le SCOT précise que « les limites des zones ainsi définies ne se réduisent pas à un simple trait sur les plans, elles représentent une « épaisseur » de 100 à 200 mètres. Par ailleurs, le SCOT favorisera des mesures de restauration et d'amélioration des passages à faune réellement opérationnels, par la réalisation d'une étude spécifique. Les résultats de cette étude pourront être insérés au SCOT lors d'une modification ou d'une révision. »

Le PLU de la commune de Thoiry a fait l'objet d'une procédure de modification n°2, approuvée le 13 juillet 2010 dans le but d'adapter les intentions d'aménagement du secteur du Grand Pré, suite aux évolutions souhaitées en terme d'organisation du secteur. Cette modification a fait l'objet d'un avis réservé rendu par le préfet de l'Ain en date du 25 janvier 2010 motivé essentiellement par la non compatibilité du projet avec le SCOT du pays de Gex en raison notamment de l'absence d'étude d'incidence du projet sur l'environnement et de définition de mesures de compensation concernant un corridor d'intérêt régional pour la grande faune traversant le secteur du grand pré et identifié au SCOT. A noter toutefois que le PLU classe la ripisylve de l'Allondon en Nh (secteur strictement protégé pour des raisons écologiques et/ou de régulation du milieu hydraulique), classement qui n'a pas soulevé de remarques particulières au contrôle de légalité.

Les terrains du futur projet sont principalement classés en zone 1AUxt au PLU de la commune de Thoiry, le secteur du boisement humide central étant classé en Nhl (secteur de préservation de zone humide où sont autorisés des aménagements légers), la ripisylve de l'Allondon en Nh (secteur strictement protégé pour des raisons écologiques et/ou de régulation du milieu hydraulique) et le secteur sud en N. Une orientation d'aménagement définit des sous secteurs et un phasage dans l'aménagement.

II. ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact aborde un ensemble de thèmes environnementaux (le milieu naturel, le paysage, l'hydrologie, les risques inondation, l'assainissement, les déplacements, la qualité de l'air...) ; les impacts du projet sont évalués en phase travaux et en phase de fonctionnement.

L'examen de l'étude d'impact transmise amène à formuler les observations suivantes:

1 La justification du projet et de sa localisation au regard des enjeux environnementaux

La justification du projet est très succincte. L'analyse socio-économique de l'étude d'impact est strictement focalisée sur le territoire communal de Thoiry, alors que le projet semble avoir une envergure au moins intercommunale. L'étude d'impact ne présente pas l'offre foncière à vocation d'activités du territoire ; la question de la cohérence économique avec le projet du Technoparc de Saint-Genis devrait être abordé.

La justification de la localisation du projet au regard des enjeux environnementaux est également absente du dossier. Le caractère « stratégique » du secteur en bordure de voies de communication importante semble avoir constitué le critère de localisation du projet (p108). La notice de présentation des permis d'aménager insiste sur sa localisation à proximité de la commune Saint-Genis-Pouilly identifiée comme centre régional d'agglomération au schéma d'agglomération franco-valdo-genevois.

Le dossier ne présente pas toutefois de solutions alternatives, alors que le site de projet héberge un corridor d'importance régionale voire supra-régionale (car se prolongeant en Suisse sur la commune de Satigny dans le Canton de Genève). Outre le SCOT du Pays de Gex, ce corridor a été identifié, par le RERA (Réseau écologique Rhône Alpes) qui précise que l'ensemble du tènement constitue un secteur ayant des potentialités fortes en terme d'accueil ou de déplacement des espèces. L'étude préalable du contrat corridor du secteur du Pays de Gex portée dans le cadre du schéma d'agglomération 2 franco-valdo-genevois (cahier 13-56 novembre 2010, annexe- corridor n°15) identifie ce même secteur comme trame bleue (Allondon et affluents), verte (ripisylves et bois) et jaune (bocage du Grand Pré, connexion avec Terrettes d'une part et le Mandement d'autre part) et préconise une stratégie d'acquisition foncière pour la préservation des milieux (dont espaces ouverts).

Si le projet est inscrit au sein du projet franco-valdo-genevois 2, le chapitre de la justification du projet aurait mérité d'aborder la cohérence du projet en terme d'aménagement et de phasage en lien avec la desserte en transport en commun dans le cadre de l'aménagement du secteur identifié dans les travaux du Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) Genève-Meyrin-St Genis. Alors que le schéma d'agglomération 2 insiste sur la nécessité de coordonner le développement urbain avec celui des transports en commun, l'étude d'impact confirme à court terme, l'absence de projet de desserte en transport en commun du site du Grand Pré. On notera d'ailleurs que le périmètre de réflexion du PACA n'intégrait pas ce projet (cahier n°70-6, rapport final du collège de février 2010, p.60). La carte « plan de phasage urbanisation-transport 2012-2015-agglomération centrale » du schéma d'agglomération 2 (p.214) n'identifie pas également le projet à court terme.

L'étude d'impact présente par ailleurs un unique parti d'aménagement. Si l'on comprend à la lecture du document, que l'étude d'impact a cherché à prendre en compte certains enjeux naturalistes (en protégeant les boisements, la forêt alluviale et la zone humide, en optimisant l'armature collective de desserte automobile et des stationnements des véhicules), le parti d'aménagement se fonde toutefois sur un parti pris de forme urbaine unique : une forme urbaine aérée peu dense, non discutée du point de vue des impacts environnementaux. A noter que la démarche d'analyse de l'étude d'impact focalisée sur les seuls impacts de la première phase de l'aménagement du secteur de Grand Pré ne pouvait contribuer à une telle réflexion sur l'organisation du bâti et la consommation de l'espace induite. Une vision globale des impacts de l'ensemble de l'aménagement du secteur s'imposait d'autant que certains enjeux

naturalistes se localisent sur le périmètre de la seconde phase (prairies mésophiles avec présence de cuivré des marais, ...). Le projet d'aménagement aurait dû également être resitué dans le contexte territorial du Pays de Gex et des enjeux en matière de la limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles. La consommation foncière du projet de 27 ha est en effet particulièrement importante.

2 L'analyse des impacts sur les milieux naturels

Évaluation d'incidences Natura 2000:

Le dossier d'étude d'impact ne contient pas d'évaluation des incidences de ce projet sur les objectifs de conservation des habitats et des espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 des « Crêts du Haut-Jura ». Pourtant, le 3^e de l'article R 414-19 du code de l'environnement impose que les travaux ou projets devant faire l'objet d'une étude d'impact au titre des articles L122-1 à L122-3 et des articles R 122-1 à R 122-16 du code de l'environnement soient soumis à une évaluation d'incidence Natura 2000 et ce, qu'ils se situent ou non à l'intérieur d'un périmètre Natura 2000.

L'étude faune flore d'Ecotope précise pourtant (paragraphe III.B. Page 34 de l'étude faune- flore) que le site retenu révèle un intérêt très fort en termes de corridors biologiques (connexion des espaces protégés PNR, Natura 2000, réserve nationale), essentiellement pour les chiroptères. L'anthropisation de ce secteur peut donc engendrer une perte notable de fonctionnalité de ce corridor et potentiellement avoir des impacts significatifs sur les populations de chiroptères à l'origine de la désignation du site Natura 2000 des Crêts du Haut-Jura. Il convient donc que le dossier soit complété avec une évaluation d'incidences complète au regard des enjeux de conservation du site Natura 2000.

Méthodologie:

Si l'aire d'étude est bien adaptée, car couvrant l'ensemble du secteur du Grand Pré promis à aménagement, y compris les sous-secteurs hors champ de la présente demande de permis d'aménager, l'analyse des incidences se limite toutefois au secteur de la première phase, sans aborder la question des impacts cumulés avec l'aménagement des secteurs SO6, SO7-2 et SO8. Il apparaît que le projet d'aménagement du Grand Pré constitue un programme de travaux. D'après l'article R122-3 du Code de l'Environnement, « lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme et que lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». L'étude d'impact apparaît dès lors incomplète.

Par ailleurs, si l'étude faune/flore apparaît globalement de bonne qualité et balaie un ensemble des habitats et groupes d'espèces à enjeu, à l'exception regrettable de la faune aquatique (poissons, crustacés notamment), on objectera que :

- seules trois prospections de terrain ont été réalisées, avec en général une seule consacrée à un groupe d'espèces (par exemple le 6 mai uniquement pour la flore) ; ceci apparaît nettement insuffisant,
- l'intérêt des ruines subsistant au milieu du site pour les chiroptères n'est pas analysé,
- les apports récents du contrat corridor n'ont pas été valorisés, alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur à l'échelle du Pays de Gex et tout particulièrement sur ce site.

Évaluation des impacts:

L'étude confirme la présence au sein du périmètre d'habitats naturels patrimoniaux ainsi que de plusieurs espèces protégées (avifaune forestière et associée au secteur agricole, chiroptères, Castor, Lézard vert, Grenouille rousse, Cuivré des marais). Au vu des dates des inventaires de terrains, l'absence d'espèces floristiques reste à confirmer. Un dossier de dérogation à la destruction des espèces protégées sera nécessaire.

L'étude d'impact présente une analyse des incidences sur les milieux naturels très succincte. Les superficies d'habitats d'espèces impactées ne sont pas estimées, l'impact sur les corridors biologiques est effleuré (il n'est abordé que pour les chiroptères seulement).... L'absence de vision globale sur l'ensemble du tènement du Grand Pré ne permet pas d'avoir une vision exhaustive des impacts du projet. L'étude conclut à la préservation des espèces patrimoniales protégées grâce à la mise en œuvre de mesures d'évitement telles que la protection des forêts alluviales, haies, boisements et notamment la protection du secteur SO4. Cette conclusion apparaît partielle dans la mesure où les prairies mésophiles,

une grande partie des corridors périphériques ainsi que deux champs cultivés seront concernés par la seconde phase d'aménagement.

Le classement du secteur SO4 comme espace collectif à vocation naturelle est présenté comme une adaptation de l'emprise des travaux et comme une mesure d'atténuation. Pourtant sa transformation en tant qu'espace collectif dédié aux loisirs et à la détente est susceptible d'engendrer des effets en terme de dérangement d'espèces (présence avérée d'épervier d'Europe nicheur certain dans cette zone notamment) et de perte d'habitat pour certaines espèces. Les impacts engendrés par la transformation de cet espace naturel en espace anthropisé n'est pas évalué dans le dossier. A noter que si la zone humide est certes artificielle (excavation), son « fonctionnement » végétal et animal ne semble pas aujourd'hui être troublé par l'intervention humaine (secteur difficilement pénétrable). La zone humide est bordée par des arbres remarquables de hautes tailles que le projet ne prend pas suffisamment en compte.

Impacts en phase travaux:

La notion d'impacts en phase travaux du projet (perturbation des espèces, bruit, émanation de poussière, limitation des emprises...) n'est abordée que sous le point de vue d'un phasage adapté par rapport aux périodes de défrichement. Il convient de développer cet aspect dans le dossier, de définir avec précision les impacts potentiellement engendrés en phase travaux et de proposer les mesures d'évitement ou d'atténuation qui s'imposeront.

Mesures d'évitement et compensatoires:

Les mesures de suppression, réduction et compensation paraissent très sous dimensionnées au regard des enjeux en présence et des impacts du projet. Certaines mesures qualifiées de « compensatoires » (préservation d'espaces ouverts, conservation de haies) ne sont d'ailleurs que de simples mesures de réduction.

L'estimation des coûts relatifs aux mesures correctives ou compensatoires est trop peu détaillée (coût global présenté page 174 de l'étude d'impact). Il convient donc d'estimer le coût engendré pour chacune des mesures proposées (adaptation des éclairages, haies bocagères, gîtes artificiels, tas de cailloux en faveur des reptiles, suivi des mesures par un écologue...etc).

3 Gestion des incidences dans le domaine de l'eau:

L'ensemble de la problématique « eau » y compris la gestion des eaux pluviales reste très imprécise à ce stade du dossier et devra être traité dans le cadre d'un dossier au titre de la réglementation loi sur l'eau.

Le traitement des eaux usées est assuré par la Station d'épuration du Bois de Bay en SUISSE via la galerie de Chouilly. L'acceptation et la capacité à traiter ces effluents par le gestionnaire de l'épuration devront être formalisées.

Le dossier devrait mentionner la présence d'une station d'épuration (en lisière des SO4 et SO5). Elle peut être source de nuisances olfactives et sonores pour une zone d'habitation. Le dossier devra être complété.

4 Impact en matière de consommation des espaces

L'étude d'impact n'aborde pas la question de la consommation de l'espace du projet du Grand Pré, alors que celui-ci concerne un tènement de 27 ha. Au vu des enjeux du territoire du Pays de Gex en matière de lutte contre l'étalement urbain et des enjeux environnementaux du site, une telle analyse mériterait d'être conduite.

5 Accessibilité en Transport en commun et modes doux

L'étude d'impact aborde la question de l'accessibilité de la zone de projet, « en reconnaissant la nécessité d'inclure le site à un développement de l'offre de transport en commun de Saint-Genis ». Si elle démontre l'adéquation du réseau de voirie avec le projet, elle rappelle en effet que celui-ci s'inscrit dans un contexte de nombreux projets qui augmenteront le volume de trafics du secteur, engendrant des dégradations de niveau de service de certaines liaisons routières, notamment avec Genève.

L'étude explique toutefois que les perspectives de développement du réseau de transport en commun sont largement conditionnées par les projets futurs : l'arrivée du tram Cornavin-Meyrin-CERN, son prolongement dans le centre de Saint-Genis-Pouilly et à plus long terme le raccordement de l'ancienne ligne ferroviaire de Bellegarde-Divonne. Par ailleurs, s'il est prévu d'améliorer la cadence des lignes express régionales (dont celle longeant le Grand Pré) avec mise en place d'un rabattement vers le tram, ce serait avec une cadence faible, donc peu attractive. L'étude d'impact met donc en évidence l'absence de corrélation du projet avec les projets de transports en commun, ce qui paraît contraire aux objectifs de lutte contre les gaz à effets de serre et plus globalement aux enjeux de qualité de vie.

L'étude d'impact explique que l'avenue du Mont Blanc est identifiée par le schéma de développement « modes doux » du Pays de Gex, comme futur itinéraire mixte piétons et vélos, permettant ainsi d'envisager une desserte autre que routière du site du Grand Pré, notamment des communes les plus proches. Elle pointe toutefois l'absence d'approfondissement d'une telle option, certaines questions restant en suspens :

- le franchissement de la rivière Allondon par élargissement du pont ou plus à l'intérieur du site
- le raccordement modes doux du site au sud sur la voie verte parallèle à la RD35 qui nécessite réflexions et travaux de franchissement.

L'étude d'impact n'apporte pas de solutions sur le sujet de l'accessibilité en transport en commun et en mode doux du site et le projet d'aménagement du Grand Pré apparaît au final déconnecté du cœur de Saint-Genis. Ce fait est d'autant plus regrettable que des logements sont prévus sur le site de projet, nécessitant un accès aux services.

6 Nuisances sonores :

Les bâtiments d'habitation seront soumis au bruit des infrastructures routières, des travaux et des activités implantées sur le site. Le projet prévoit en effet l'installation d'activités artisanales commerciales ou industrielles, or ces activités nécessitent des équipements parfois bruyants (groupes froids, moteurs....) et souvent situés en extérieur des bâtiments. Il est par conséquent regrettable que la simulation de l'impact sonore sur les bâtiments d'habitation n'ait pas été développée dans le projet. Le dossier devra être complété.

Les travaux devront respecter les prescriptions de l'article 16 sur les bruits de chantiers, de l'arrêté préfectoral du 12 septembre 2008 sur la lutte contre le bruit de voisinage.

En conclusion, le parti d'aménagement du projet du Grand Pré ne prend pas suffisamment en compte le contexte environnemental sensible pourtant reconnu du site (corridor écologique, secteur de zone humide). Par sa faible densité, participant à la poursuite de l'étalement urbain du territoire du pays de Gex et par sa situation dans un secteur non desservi par les transports en commun et les modes doux, le projet ne participe pas au développement durable du territoire.

L'étude d'impact présente de nombreuses insuffisances ; la démarche itérative n'a pas permis une bonne prise en compte des enjeux du territoire.

En particulier, l'analyse des incidences du projet sur les milieux naturels doit être approfondie. En l'état et sous réserve de prospections complémentaires, un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées est exigible pour destruction d'habitats et potentiellement d'individus, au moins pour l'avifaune forestière et associée au secteur agricole, les chiroptères, le Lézard vert, la Grenouille rousse et le Cuivré des marais.

Par ailleurs, le dimensionnement des mesures est insuffisant. L'intégralité des mesures « compensatoires » envisagées le sont in situ, ce qui ne peut permettre de garantir le maintien des populations d'espèces protégées et/ou de leurs habitats de reproduction.

Pour le préfet de région, par délégation,

Le directeur régional
DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 695453 Lyon cedex 06
Service CEPE Jean-Philippe DENEUVY

Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

6 / 6



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Evaluation

Lyon, le 4 septembre 2013

Affaire suivie par : Laurence Cottet-
Dumoulin
Unité Évaluation Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 52
Télécopie : 04 26 28 67 79
Courriel : laurence.cottet-dumoulin
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'Autorité environnementale
concernant l'étude d'impact de la ZAC du projet stratégique de
développement de Ferney-Voltaire dans l'Ain**

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urba\01\Ferney-
voltaire\avis_AE.odt*

En application des dispositions des articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement (CE), l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été saisie par la Communauté de Communes du Pays de Gex, pour avis sur l'étude d'impact du dossier de création de ZAC du projet stratégique de développement de Ferney-Voltaire.

L'avis de l'Autorité environnementale (AE) porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet d'aménagement.

En application de l'article R 122-7 du code de l'environnement, le directeur général de l'Agence régionale de santé - délégation territoriale de l'Ain et le préfet du département concerné ont été consultés.

L'information et la participation du public seront notamment assurées, sur le fondement des articles R122-7-II, R122-11 à R122-13 du CE. En particulier, l'avis de l'autorité environnementale sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL ainsi que sur celui de l'autorité compétente.

L'avis de l'AE sera joint à tout dossier d'enquête publique en lien avec le présent aménagement dans le cadre de la présente procédure ou d'autres.

I. PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1 Le projet et son contexte

Le projet de ZAC, objet de la présente étude d'impact concerne la réalisation d'un nouveau quartier mixte de logements et d'activités au Sud de la commune de Ferney-Voltaire sur 65 ha. Il constitue la déclinaison française du Projet Stratégique de Développement (PSD) « Ferney-Voltaire/Grand Saconnex », élaboré à l'échelle transfrontalière dans un but de rééquilibrage des programmes de logements et d'activités, en cohérence avec les objectifs du projet d'agglomération franco-valdo-genevois dont la charte a été signée en 2007.

Le projet de ZAC couvre les secteurs agricoles de Paimboeuf, de Très-La-Grange ainsi que l'actuel secteur d'activités artisanales et commerciales de la Poterie. Il vise la création d'un nouveau quartier durable sur les secteurs de Paimboeuf et Très-La-Grange, la requalification de la zone d'activités de la Poterie, l'accueil de la cité internationale des savoirs dédiée à la formation, aux activités tertiaires, à la recherche et à l'innovation au sein d'un parc de 10 ha le long de la RD 35 (qui relie Ferney-Voltaire à Saint-Genis-Pouilly). Le projet doit s'accompagner de la réalisation du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dont un arrêt est prévu sur la place du Jura.

L'objectif affiché est la réalisation d'un nouveau morceau de ville associant l'ensemble des principes de développement durable : densité urbaine et limitation de la consommation de l'espace, valorisation paysagère et préservation de la biodiversité, économie d'énergie et développement des énergies renouvelables, maîtrise des déplacements automobiles et développement de l'intermodalité.

Le projet de ZAC prévoit au total 330 300 m² de surface de plancher, dont 122 000 m² d'activités, 201 500 m² d'habitat (soit 2 550 logements), et 6 800 m² d'équipements. Le projet prévoit notamment un groupe scolaire ainsi qu'une crèche.

La réalisation du programme d'aménagement est échelonnée dans le temps jusqu'en 2030, les premières réalisations devant concerner la place du Jura et le bâtiment de Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM), la viabilisation du secteur de Paimboeuf et la requalification des espaces publics du secteur de la Poterie.

2 Contexte juridique

Compatibilité au SCOT du Pays de Gex

Le territoire de Ferney-Voltaire est couvert par le SCOT du Pays de Gex approuvé le 12 juillet 2007.

Le dossier d'étude d'impact analyse la compatibilité du Projet Stratégique de Développement avec le SCOT, notamment d'un point de vue de la production de logements. Le SCOT de la CCPG autorise en effet la construction de 1000 logements à l'horizon 2017 en zone IAU, le projet de ZAC prévoit quant à lui l'autorisation de 550 logements d'ici 2017.

Le projet de ZAC apparaît compatible avec le SCOT, dans la mesure où celui-ci permettra un accueil de population nouvelle dans un pôle urbain défini comme étant "à conforter" au sein de l'armature du SCOT et considéré comme stratégique. Le projet s'inscrit dans une logique de densification des logements à proximité immédiate des dessertes de transport collectif actuelles et futures avec le développement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Les objectifs de la ZAC en matière de densité mais également en matière de production de logements sociaux répondent voire dépassent les objectifs fixés par le SCOT. Ces éléments sont à souligner.

Compatibilité au Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La commune de Ferney Voltaire est couverte par un PLU, approuvé le 14 décembre 2007 et actuellement en cours de révision.

Le projet de ZAC n'est actuellement pas compatible avec le PLU en vigueur. Une procédure d'urbanisme sera nécessaire afin de permettre le projet.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 695453 Lyon cedex 06
Service CEPE

Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

2 / 7

II. ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Sur le plan formel, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux (le milieu naturel, le paysage, l'hydrogéologie, les risques inondation, l'assainissement, les déplacements, la qualité de l'air, l'énergie). Les sensibilités environnementales du site de projet sont hiérarchisées, traduites en contraintes et en enjeux à prendre en compte au sein du projet. Les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et d'accompagnement sont présentées. L'étude d'impact présente également une analyse des effets cumulés conformément au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact.

Sur le fond, on soulignera la qualité de la démarche d'étude engagée soucieuse de l'intégration des enjeux environnementaux du territoire dans la conception du projet. Le dossier présente une justification des choix, en replaçant l'élaboration du projet dans le contexte des réflexions et démarches concernant le développement du territoire transfrontalier du franco-valdo-genevois. Il présente également les trois concepts d'aménagement proposés pour l'aménagement du Projet Stratégique de Développement côté français et rappelle les raisons du choix effectué, basées sur les critères de prise en compte des différentes échelles d'aménagement, de développement durable et de l'articulation des problématiques de mobilité et de développement urbain. On regrettera toutefois que cette présentation des différents concepts et les raisons du choix n'aient été plus développées.

1 Prise en compte des enjeux naturalistes

Sur le plan de la biodiversité, le schéma d'aménagement a, dès sa conception intégré la préservation de certains espaces à enjeux tels que les cours d'eau, la zone de loisirs de Colovrex, le maillage bocager (allée de la Tire notamment) et des bosquets. La réalisation d'inventaires naturalistes a permis de valider ces orientations et d'insuffler certaines adaptations au projet de sorte à éviter les secteurs sensibles du point de vue écologique.

D'un point de vue méthodologique,

L'analyse des enjeux liés aux milieux naturels, à la faune, à la flore a été correctement abordée dans le dossier. La méthodologie retenue est cohérente, à la fois basée sur une analyse bibliographique et des relevés de terrain réalisés dans des périodes favorables et selon des techniques appropriées (relevés par méthode de l'Indice Ponctuel d'abondance IPA pour apprécier le peuplement des oiseaux, prospections nocturnes pour définir les sensibilités liées aux amphibiens...). L'analyse s'appuie également sur l'intégration des éléments d'inventaire réalisés dans le cadre du projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Les inventaires ont permis de confirmer la présence au sein du périmètre de projet, d'enjeux notables en termes d'espèces protégées et d'habitats associés : présence ponctuelle du Rosier de France à proximité de la RD 35, contacts avec le Pic Mar sur les petits boisements de Très la Grange et à proximité de l'Allée de la Tire, intérêt ornithologique de l'étang à l'Est du poste de douane avec la présence de Blongios notamment, intérêt floristique et entomologique de la petite prairie d'Ausset.

On peut regretter que les résultats des inventaires faune et flore qui seront poursuivis jusqu'à l'automne 2013 n'aient pas été intégrés à l'étude d'impact. Ces inventaires permettront notamment de recueillir des informations quant à la présence de chiroptères. Notons toutefois, que le secteur susceptible d'être concerné par l'espèce est un secteur boisé en périphérie du projet, qui ne devrait pas être impacté directement par le projet.

Corridors biologiques / trame verte et bleue

L'état initial fait apparaître une synthèse des enjeux identifiés dans le Réseau Écologique Rhône-Alpes (RERA), le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), le contrat de corridors franco-valdo-genevois et le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Gex (SCOT) qui concerne le territoire couvert par le projet de ZAC. Cette synthèse est complétée par un examen des fonctionnalités biologiques locales basé sur les observations de terrain et l'analyse des photos aériennes. Les enjeux majeurs au regard des fonctionnalités de milieux naturels s'expriment majoritairement au Sud de la RD 35 et donc, au Sud du périmètre envisagé pour la ZAC. Le projet de ZAC s'inscrit, en effet, en continuité des espaces urbanisés de

Ferney-Voltaire, en partie sur des grands espaces agricoles participant tout de même à la fonctionnalité écologique du territoire (perméabilité moyenne).

Évaluation d'incidences Natura 2000

Le dossier démontre l'absence d'incidence sur les habitats naturels ou les espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 des « crêts du Haut Jura » (site Natura 2000 le plus proche du projet). En effet, les parcelles concernées par le présent projet de ZAC ne sont intégrées à aucun périmètre de site Natura 2000. De plus, les milieux naturels concernés par le présent projet n'entretiennent aucune fonctionnalité biologique directe avec les sites Natura 2000 les plus proches.

Impacts de l'aménagement et mesures associées :

Au terme de l'aménagement, l'urbanisation des espaces agro-naturels péri-urbains (pâtures et cultures de Très la grange et Painboeuf, prairies de fauche et cultures de Poterie et Ausset) exercera un effet d'emprise de l'ordre de 35 ha à l'horizon 2030 et entraînera leur disparition progressive.

Le dossier d'étude d'impact propose des mesures d'évitement de sorte à préserver les secteurs présentant des sensibilités spécifiques en termes de faune, flore et corridors écologiques. Ainsi, la prairie semi-aride au sud du secteur d'Ausset (favorable au Cuivré des marais, papillon protégé et secteur de présence d'orchidées) ne sera pas aménagée et les bosquets de Très-la-Grange et les haies de l'allée de la Tire seront conservés (sauf raison de sécurité publique), trois des quatre stations de rose de France identifiées seront préservées. Ces mesures sont positives.

Des mesures d'évitement et de réduction d'impact sont également présentées en phase chantier (balisage préventif des stations d'espèces végétales protégées et des pelouses semi-arides, coupes des arbres et arbustes hors période de reproduction des oiseaux ou d'hivernation des chauves-souris, mise en défens des emprises du chantier, suivi environnemental du chantier, lutte contre l'ambrosie...). Le dossier précise que des prescriptions seront assignées aux entreprises dans le cadre d'un cahier des charges.

Des mesures d'accompagnement, voire de compensation sont également présentées :

- la préservation d'un espace de fonctionnalité confortable en bordure du Gobé et la récréation d'un espace de liberté du Nant ;

- le renforcement du corridor biologique localisé au Sud de Ferney-Voltaire le long de l'aéroport, par la classement au PLU de ces espaces en espace naturel protégé (zone N) et l'acquisition des trois habitations localisées le long de la RD 1005 de manière à rétablir la continuité de l'espace naturel d'accompagnement de l'étang de Colovrex jusqu'aux abords de la RD 1005.

- l'acquisition par la collectivité de terrains agro-naturels d'une superficie d'environ 25 ha (19 hectares se composent du bois Durand) au Sud de la RD 35, de sorte à assurer la pérennité de cet espace dans le temps et mettre en oeuvre des mesures de valorisation environnementale de milieux en faveur de la biodiversité. L'objectif du plan de gestion envisagé vise à conforter la présence de la rose de France sur le territoire de Ferney-Voltaire, à maintenir des habitats favorables vis-à-vis du pic mar et des chauves-souris et à renforcer si nécessaire les superficies en habitats humides sur le site.

L'ensemble de ces mesures est à souligner.

Dans ces conditions, et sous réserve d'informations nouvelles à l'issue des prospections à mener à l'automne, l'impact résiduel prévisible semble restreint. Toutefois, le projet devra faire l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées notamment pour la perturbation de certaines espèces et le risque de destruction accidentelle. Il permettra de démontrer que les mesures mises en œuvre dans le cadre du présent aménagement permettront de garantir le maintien dans un bon état de conservation des populations d'espèces protégées en présence (notamment le lézard des murailles, le hérisson, l'écureuil roux, les espèces d'oiseaux protégées (dont le pic mar) et les chauves-souris).

2 Gestion des eaux pluviales

Le dossier d'étude d'impact donne les principes généraux de gestion des eaux pluviales du secteur de projet. Un principe général de rétention à la parcelle a été retenu, chaque parcelle devant gérer ses propres eaux pluviales et présenter un débit de fuite de 15 l/s/ha, pour une pluie trentennale.

L'objectif affiché est de rendre les différents espaces publics auto-suffisants en termes de gestion des eaux pluviales à l'échelle des secteurs de Painboeuf et Très-La-Grange, afin de limiter au maximum la mise en

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 695453 Lyon cedex 06
Service CEPE

Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

4 / 7

place de canalisations et d'ouvrages de stockage centralisés. Le dossier prévoit que les volumes à stocker soient pris en charge par les noues des voiries (parkway, voies de desserte Nord/Sud) via un système de traitement par décantation avant infiltration ou rejet dans le cours d'eau. Le dossier indique par ailleurs vouloir privilégier les revêtements perméables de sorte à maximiser l'infiltration diffuse (traitement des espaces publics et parkings).

La présence d'une nappe souterraine (la nappe de Montfleury) est identifiée dans le rapport, cette nappe sera réservée pour les besoins futurs en AEP et ne devra pas être altérée. Les enjeux liés à la protection de la ressource sont élevés.

Le système de gestion des eaux pluviales sera approfondi dans le cadre du dossier d'autorisation loi sur l'eau, en veillant à la protection de la ressource. À noter que la renaturation du Nant devra faire l'objet d'un dossier « loi sur l'eau », au même titre que l'imperméabilisation du site.

3 Alimentation en eau potable

Le dossier d'étude d'impact affirme en page 164 que le réservoir de Prévessins-Moëns est suffisant pour l'alimentation en eau potable de la commune de Ferney-Voltaire au moins jusqu'à l'horizon 2030. La suffisance de la réserve en eau potable doit être démontrée. Le rapport de présentation du projet de révision du PLU de Ferney-Voltaire précise au contraire qu'il y a nécessité d'augmenter la capacité de stockage au niveau du réservoir pour répondre aux besoins d'une population croissante.

4 Déplacements – mobilité – stationnements

Le projet apparaît intéressant dans la mesure où il allie densité urbaine et développement des transports en commun. Il intègre via le réaménagement des voiries (RD35) et de la place du Jura, le projet de Bus à Haut Niveau de Service ainsi que des projets de nouvelles lignes de bus. Un parc relais en silo de 300 places sera réalisé près de la place du Jura.

Le projet encourage la diminution de la part de la voiture en ville, via un nombre de places de stationnement limité pour les logements (1 place par logement) et une mutualisation des parkings entre logements et activités. Ces principes en matière de stationnement nécessiteront d'être précisés, de sorte à ne pas induire de conflits d'usage, les places réservées aux logements ne devant pas être appropriées par des usagers en rabattements vers les TC, notamment le Bus à Haut niveau de Service (BHNS), ou par des employés travaillant dans les entreprises qui s'implanteront le long de la RD35, voire par des étudiants du futur campus (Cité des Savoirs). Le dossier ne contient d'ailleurs pas de précisions sur le stationnement dans ces zones d'activités et d'enseignement. L'excellente desserte future par les transports collectifs devrait conduire à limiter le stationnement public et privé pour les pendulaires. La localisation du parking P+R pose question et sa gestion pour éviter son utilisation pour d'autres usages paraît également essentielle.

Le projet prévoit un partage de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture en créant des zones à 30 km/h, favorise les modes doux. Il serait toutefois pertinent d'envisager une zone 30 sur l'ensemble du secteur « Très la Grange-Paimboeuf » afin réellement de favoriser les modes doux. Les voies créées dans cette zone ne serviront qu'à la desserte locale et n'auront en effet aucun caractère structurant à l'échelle de l'agglomération.

5 Economie d'énergie et prise en compte des enjeux en matière d'énergie renouvelable

La thématique énergétique semble avoir été au cœur du projet de ZAC. Le dossier d'étude d'impact s'accompagne d'une étude dite « de planification énergétique territoriale » à l'échelle d'un périmètre dépassant celui de la ZAC, intégrant le quartier du Levant (patrimoine du bailleur social Dynacité) qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Une analyse des besoins en énergie par secteur a été réalisée ainsi qu'une analyse en termes d'atouts et de contraintes des filières d'énergie renouvelable potentielle. Trois scénarios sont présentés. Les deux premiers relient tous les secteurs par un réseau de chaleur unique, alimenté soit par des sondes géothermiques (scénario 1 à basse température), soit par la ressource bois (scénario 2 à haute température). Le troisième scénario utilise des ressources différentes selon les secteurs : réseau de chaleur au bois pour les bâtiments « Dynacité », sondes géothermiques verticales pour les zones d'activités (Campus 1 et 2, Poterie) ainsi que pour le secteur de Paimboeuf, les solutions restent à définir pour le secteur de Très-la-Grange. Les trois scénarios prévoient la valorisation systématique

des toitures pour le solaire thermique (30% des besoins d'eau chaude sanitaire des bâtiments de logements) et photovoltaïque (surfaces restantes). Les trois scénarios ont été comparés sur le plan économique, énergétique et environnemental ; le dossier conclut au choix d'une solution mixte (scénario 3), combinant différentes ressources renouvelables et proposant des systèmes techniques différenciés en fonction des sous-périmètres.

L'analyse est de très bonne qualité et fait référence au Schéma Régional Climat Air Energie de la Région Rhône-Alpes (SRCAE). Les scénarii choisis font ressortir l'utilisation de la géothermie et/ou d'une chaudière biomasse. La solution géothermie a été vue au travers des contraintes notamment du CERN. Toutefois, la faisabilité des solutions méritent d'être approfondies au regard des contraintes environnementales : concernant la géothermie, l'ARS rappelle que la nappe souterraine doit être réservée pour les besoins futurs en AEP et qu'elle ne doit pas être altérée. Les solutions par chaufferie bois ne sont pas assez détaillées notamment en termes de solution d'approvisionnement, de coût de la ressource et de conséquences en termes de qualité de l'air. On rappelle que la commune de Ferney-Voltaire est classée en zone sensible à la qualité de l'air par le SRCAE.

Concernant les autres filières énergétiques, on note qu'un réseau gaz existe. Or l'argumentaire avancé page 45 de l'étude *« Compte tenu de la diminution régulière de la part des cuisinières à gaz par rapport à l'électricité et compte tenu, surtout, que tous les scénarios d'approvisionnement prévoient dans cette zone l'implantation d'un réseau de chaleur (haute ou basse température), il ne semble pas pertinent d'étendre le réseau de gaz sur les zones où il n'est actuellement pas installé »* semble insuffisamment développé d'autant plus que l'on ne préconise plus de développement de chauffage électrique dans le SRCAE.

La solution méthanisation a été peu examinée ; elle mériterait une analyse plus poussée (injection du biogaz dans le réseau). Il apparaît étonnant de ne pas utiliser à sa juste valeur un réseau existant.

6 Prise en compte des enjeux de qualité de l'air

Le projet prévoit une distance significative entre les constructions d'habitations de la zone Paimboeuf et les axes routiers (100 m), aussi leur impact (NOx, PM10) sur les habitants des logements de la ZAC est négligeable.

Le projet favorise les modes doux, ce qui va dans le bon sens en vue de limiter l'accroissement de circulation sur les axes routiers et donc la génération de polluants NOx et PM dans une moindre mesure, avec notamment l'adjonction de nouvelles dessertes de lignes de transport en commun.

Si le diagnostic réalisé dans la partie étude d'impact en matière de qualité de l'air semble relativement complet, il omet néanmoins le fait (non des moindres) que la commune est classée en zone sensible à la qualité de l'air par le SRCAE. Aussi, dans une telle zone, l'enjeu de préservation de la qualité de l'air est prioritaire sur celui de changement climatique. Ceci a un impact potentiel sur la solution de chauffage retenue, ou éventuellement le niveau d'exigence en matière de filtration (l'enjeu portant sur le chauffage biomasse particulièrement émetteur de particules).

La qualité de l'air semble diversement appréhendée dans le dossier : le document de synthèse associe Qualité de l'Air et émissions de gaz à effet de serre, et la qualité de l'air n'apparaît pas dans les contraintes environnementales du rapport de présentation. Elle est par ailleurs identifiée dans les "commodités de voisinage" dans l'étude d'impact. La ZAC n'apparaît pas clairement identifiée comme génératrice de pollution de l'air pour ce qui relève de la solution de chauffage : le lien entre qualité de l'air et mode de chauffage retenu n'est pas analysé.

7 Prise en compte des contraintes liées aux nuisances sonores

La zone de projet est exposée à un impact sonore de l'aéroport international de Genève et des infrastructures routières RD 1005 et RD 35. L'aéroport dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé par arrêté préfectoral le 15 juillet 2008 et les infrastructures routières, de catégorie 3, disposent chacune d'un secteur affecté par le bruit d'une largeur de 100 m de part et d'autre.

Le projet d'aménagement tient compte de ces contraintes en décalant la zone de logements au-delà de la ligne de bruit dite LDEN 57 et au-delà de la zone des 100 m. Le dossier d'étude d'impact mentionne également que l'ensemble des nouveaux logements situés dans la zone D du PEB de la plate-forme

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 695453 Lyon cedex 06
Service CEPE

Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

6 / 7

aéroportuaire de Genève seront insonorisés. À noter toutefois cette isolation phonique des bâtiments d'habitation peut avoir des conséquences sur la qualité de l'air intérieur par le confinement imposé. Il conviendra d'être vigilant sur le renouvellement de l'air intérieur des logements.

Les activités qui vont s'implanter devront faire l'objet d'une attention particulière notamment sur les nuisances acoustiques qu'elles pourraient générer sur les zones habitées : circulation, groupes moteurs, fonctionnements techniques...

8 Gestion de la phase chantier

Le dossier d'étude d'impact identifie la phase chantier comme une phase sensible du projet, tout en rappelant qu'il n'y aura pas un chantier unique mais une succession de parcelles en chantier du fait du phasage de la ZAC sur une quinzaine d'années (2014 à 2030).

Une partie des travaux doit s'effectuer en site urbanisé (Zone d'activités de la Poterie, voiries existantes à réaménager) et à proximité de zones résidentielles (en bordure de la rue de Meyrin). Le dossier identifie les nuisances susceptibles d'être générées : perturbation de la circulation et des accès aux entreprises, logements, bruit, poussières, vibrations... Un ensemble de mesures à mettre en œuvre est proposé afin de minimiser ces nuisances et le maître d'ouvrage du projet s'engage à l'élaboration d'un cahier des charges « chantier à faibles nuisances » à destination des opérateurs et entreprises. Vis-à-vis de la qualité de l'air notamment, le porteur de projet pourrait utilement s'inspirer des recommandations et modalités de conception imaginées par SEM INNOVIA sur la ZAC presqu'île à Grenoble, mises en ligne sur son site internet sous forme de "fiches monographiques" et visant à limiter les coûts pour l'aménageur tout comme les impacts notamment par la réduction du nombre de camions et véhicules circulant en phase chantier (traitant des aspects circulations et accès à la ZAC, pré terrassement des îlots....)

Concernant les nuisances sonores, il convient de prendre en compte les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 12 septembre 2008 sur la lutte contre le bruit de voisinage et notamment l'article 16 sur les chantiers publics et privés qui prévoit que « *tous les travaux susceptibles d'être source de nuisances sonores pour le voisinage sont interdits tous les jours de semaine de 20 h à 7 h et toute la journée des dimanches et jours fériés, exceptées, les interventions d'utilité publique en urgence. Des dérogations exceptionnelles pourront être accordées par l'autorité compétente, s'il s'avère indispensable que les travaux considérés soient effectués en dehors des périodes autorisées...* »

Par ailleurs, on note avec intérêt la mesure visant à limiter le volume de déblais. Elle se traduit par l'encouragement via le cahier des charges à destination des opérateurs et entreprises, à la réutilisation des déblais au sein d'une même opération, mais également à une échelle plus large (celle de la ZAC voire en associant des projets avoisinant).

En conclusion.

L'étude d'impact présentée est globalement de bonne qualité. Elle témoigne d'une démarche d'élaboration de projet soucieuse de l'intégration des enjeux environnementaux, que sont notamment la maîtrise de la consommation de l'espace, la maîtrise des déplacements automobiles, la préservation de la biodiversité et l'économie d'énergie. Les études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact ont permis notamment la définition de mesures d'évitement d'impacts et d'accompagnement du projet en matière de biodiversité. Certaines problématiques, telle l'alimentation en eau, méritent néanmoins d'être approfondies.

Pour le préfet de région, par délégation,
Pour la directrice de la DREAL et par
délégation

Le chef du service CEPE

Gilles PIROUX

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes – 695453 Lyon cedex 06
Service CEPE

Standard : 04 26 28 60 00 - www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

7 / 7



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet d'extension du centre commercial Val Thoiry
Sur la commune de Thoiry (01)

Avis de l'Autorité environnementale

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2013-764

émis le 3 février 2014 - n° 172

DREAL RHONE-ALPES / Service CEPE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis produit par : Laurence COTTET-DUMOULIN
DREAL Rhône Alpes
Service CEPE
Unité Évaluation Environnementale des plans programmes et projets
Tél : 04 26 28 67 52

Courriel : laurence.cottet-dumoulin@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urban\01\Thoiry\Extension-CC-Val-Thoiry\avis\avisAE.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Études, Prospective, Évaluation / Unité Évaluation Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet d'extension du centre commercial Val Thoiry, situé sur la commune de Thoiry dans l'Ain, présenté par la société EIC Transactions est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement. Il avait été soumis à étude d'impact par décision de l'Autorité environnementale n°08213P0549 du 25 septembre 2013, après examen au cas par cas, en application de l'article R. 122-3 du CE.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par la commune de Thoiry sur la base du dossier de permis de construire du projet, comprenant notamment une étude d'impact. La saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 11 décembre 2013.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés par courrier électronique le 16 décembre 2013.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

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, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis détaillé

I. Présentation du projet et de son contexte

Le projet concerne l'extension du centre commercial de Val Thoiry situé le long de la RD884/984 à 2,5 km du centre-ville de Saint-Genis-Pouilly, et à 1 km du bourg de Thoiry. Le site de projet est localisé au lieu dit Pré Fontaine, le long de la RD 89c (ou rue de la Gare) sur la commune de Thoiry.

Le projet vise la création d'un ensemble commercial d'une surface de plancher de 11 850 m² et d'une surface de vente de 9 450 m², comprenant six cellules commerciales (équipement de la maison, équipement de la personne, culture et loisirs, alimentation spécialisée et sport), avec un parking de stationnement d'une capacité de 607 places dont une partie en niveau souterrain. La superficie utile du projet concerne 3,8 ha. Les parcelles destinées à l'extension du centre commercial ont une vocation agricole.

Le projet s'accompagne du réaménagement, en entrée de ville de Thoiry, d'une partie de la rue de la Gare via un aménagement à deux voies avec terre-plein central paysagé et la création d'une piste cyclable, l'agrandissement du giratoire existant et la création d'un giratoire au nord de l'actuel magasin Leroy Merlin afin de desservir la zone. Il prévoit également la réalisation d'un passage souterrain sous la rue de la gare permettant de relier les secteurs est et ouest du centre commercial de Val Thoiry.

Contexte juridique

La commune de Thoiry est comprise dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Gex. Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) indique que « le développement des activités commerciales pourra être admis de façon préférentielle dans le croissant Ferney-Voltaire / Thoiry ou le long de la RD 1005, mais tout en requalifiant et en confortant les sites existants ». Le Document d'Orientations Générales (DOG) affirme que comme pour l'urbanisation, les activités économiques (industrielles, commerciales, artisanales et de services) devront être déployées prioritairement dans ou en continuité des espaces urbains existants, les zones d'activités existantes devant être confortées. Les zones d'activités économiques futures devront être bien desservies par les voies de communication existantes et par les transports en commun.

Afin de rechercher un meilleur équilibre dans le développement des activités sur le territoire et réduire notamment les déplacements, le DOG préconise une localisation préférentielle des activités commerciales en fonction des surfaces de vente : l'implantation des activités de plus de 1500 m² est autorisée exclusivement dans les pôles urbains (Divonne-Les-Bains, Gex, Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly) et dans les zones d'activités existantes à rayonnement territorial (Segny et Val Thoiry).

La commune de Thoiry dispose d'un plan local d'urbanisme, approuvé le 28 juin 2006. Le site du projet est classé en zone urbanisable à vocation dominante de développement futur des activités commerciales et de services autour du complexe de « Val Thoiry » (zone 1AUXc).

II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Sur le plan formel, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux (notamment le milieu naturel, le paysage, les eaux superficielles et souterraines, les risques naturels, la qualité de l'air, l'énergie, le bruit...). Les sensibilités environnementales du site du projet sont hiérarchisées. Les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées. La compatibilité du projet aux différents documents cadre (SDAGE Rhône-Méditerranée, SCOT Pays de Gex) est analysée.

L'étude d'impact insiste sur l'objectif d'organisation de l'offre commerciale sur un secteur en fort développement démographique. Elle base sa justification des choix de localisation du projet sur la compatibilité aux orientations du SCOT du Pays de Gex et l'accessibilité favorable de la zone, celle-ci possédant un échangeur complet sur l'axe RD 984/884 Bellegarde-sur-Valserine – Saint-Genis-Pouilly – Meyrin

en direction du nord de Genève. La localisation offre ainsi une vaste zone de chalandise qui totalise 82 communes, dont 44 communes françaises et 38 communes suisses soit 401 091 personnes.

La justification du choix de localisation du projet aurait néanmoins mérité d'être approfondie, en cohérence aux orientations du SCOT, en analysant les potentialités de développement existantes au sein des zones d'activités des pôles urbains de Divonne-Les-Bains, Gex, Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly, tant en aménagement qu'en requalification. Cette analyse aurait pu induire une réflexion en matière de concept d'aménagement. On notera en effet que le concept même de centre commercial, générateur de trafic et donc de nuisances environnementales (bruit, qualité de l'air, consommation de l'espace, notamment pour le stationnement) ne correspond pas à un modèle d'aménagement du territoire de type « développement durable ». Si l'étude d'impact précise l'évolution du projet et la prise en compte des contraintes en matière de déplacements (fluidité, accessibilité), elle ne présente pas de réels scénarios alternatifs en matière d'aménagement du territoire.

Le dossier d'étude d'impact appelle également les remarques suivantes :

En matière de déplacements

La réalisation du projet entraînera une hausse de trafic sur les axes routiers départementaux. L'étude d'impact mentionne une étude de circulation réalisée en 2011 par Eres Transports Ingétrans qui montre, outre la croissance importante de fréquentation du réseau routier ces dernières années, que les trafics attirés et émis actuellement par le centre commercial correspondent à près de 40% de la charge de la RD 884 en jour de semaine et près de 30% les samedis, en période de soldes, ce qui montre l'importance de l'équipement actuel en matière de déplacements. L'étude montre, après mise en œuvre du projet, une croissance de trafic de 26% au niveau de l'échangeur, soit une augmentation de 2 358 voitures.

Si l'étude a permis de mettre en évidence les problèmes de capacité de l'échangeur giratoire sur la RD 884, contribuant ainsi à redéfinir un schéma du fonctionnement viaire des accès à la zone commerciale, on regrettera que l'analyse n'ait été que locale. Une étude plus globale de la croissance des flux sur les axes majeurs de la zone de chalandise tant en période de pointe qu'en moyenne aurait été intéressante afin d'évaluer l'impact du centre commercial et de son extension.

En lien avec cette analyse, le dossier d'étude d'impact donne une estimation des quantités de polluants susceptibles d'être générés localement par le trafic interne du pôle commercial, en fonction des hypothèses de trafic en moyenne et en jour de pointe, selon les données de la norme Euro5. Il explique que le projet entraînera une modification significative des polluants atmosphériques en termes de quantité, sur le lieu de l'échangeur. Cette analyse est également très localisée et on soulignera que le projet se situe au sein d'une commune identifiée en zone sensible à la qualité de l'air en Rhône-Alpes (cartes réglementaires du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) réalisée sur la base de deux polluants majeurs pour leurs enjeux réglementaires : les particules et le dioxyde d'azote). La thématique de la qualité de l'air aurait mérité d'être pris en compte de manière plus forte dans la phase de hiérarchisation des enjeux.

L'étude d'impact rappelle que l'accessibilité en transport en commun ainsi que les aménagements réalisés dans le cadre du projet en matière de cheminement mode doux contribueront à des reports de trafic (p.176). Elle explique que le projet s'intègre déjà dans le réseau des transports en commun existant : la ligne Y des transports publics genevois qui relie Val Thoiry à Ferney-Voltaire en passant par l'aéroport de Genève et la ligne du Conseil Général de l'Ain, qui relie Bellegarde-sur-Valserine à Genève en passant par Pougny. Il aurait été intéressant que l'étude d'impact évalue la fréquentation de ces lignes du fait du pôle commercial de Val Thoiry, afin d'identifier la part des usagers en transport en commun par rapport à la voiture, et de s'interroger sur l'adéquation du cadencement actuel avec les besoins à venir.

En matière de milieux naturels

Le secteur n'est pas en zone d'inventaire. Il est néanmoins à proximité de la ZNIEFF de type 1 : « Marais de Fenières » (1400 m à l'ouest du projet) et de la ZNIEFF de type 1 : « Vallée de l'Allondon » (à environ 1000 m au sud-est du projet). On notera également la présence des zones humides de Pré de Fontaine à 150 m du site, et « Bois humide et ruisseau de Pré de Fontaine » (à 250 m du site) et « Ruisseau de l'Allemogne » (à 550 m du site). Un corridor à faune d'intérêt régional est situé à 500 m au sud-ouest de l'étude.

Le projet induit le défrichement des haies présentes au cœur du tènement, ainsi que le long de la rue de la Gare. L'étude d'impact présente une mesure de « compensation », consistant à remplacer le linéaire supprimé par un linéaire identique (600 mètres environ) dans le cadre du projet de réaménagement de la voirie et de

l'extension du pôle commercial. Des mesures de réduction sont également présentées pour la réalisation des défrichements en dehors de la période de reproduction des espèces animales, qui s'étend de mars à juillet.

Néanmoins, l'analyse de l'étude d'impact en matière de biodiversité ne se fonde sur aucun inventaire de terrains. Elle ne présente pas le fonctionnement du site de projet au regard des sites à enjeux alentours, ni ne présente les espèces susceptibles d'être impactées. Elle ne permet donc pas de juger de l'adéquation des mesures proposées.

On rappellera que la décision de l'Autorité environnementale n°08213P0549 demandant la production d'une étude d'impact fondait son argumentaire sur la proximité de sites à enjeux de biodiversité et sur le fait que le site de projet se situait dans un continuum agricole (de type prairial) à priori en bon état de conservation, susceptible de jouer un rôle fonctionnel de corridor écologique d'orientation Nord-Sud entre la zone nodale de biodiversité constituée par le secteur du marais de Fenières et la ripisylve de l'Allemogne, ainsi qu'avec les secteurs ouverts plus au nord. Le dossier doit donc être approfondi sur cette thématique, en prenant en compte l'ensemble des aménagements annexes prévus au projet (piste cyclable, aménagement de voirie...)

En matière de gestion des eaux

Le projet aura pour impact une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des débits ruisselant vers le milieu récepteur. Rappelons que le secteur d'étude a une forte aptitude au ruissellement.

L'étude d'impact explique que la gestion du risque de ruissellement a été intégrée aux choix de conception. La filière de gestion des eaux pluviales retenue est l'infiltration à la parcelle, en conformité du zonage « eaux pluviales » de la commune de Thoiry et afin de ne pas surcharger hydrauliquement le réseau pluvial existant rue de la Gare. Le projet intègre la réalisation d'un bassin de rétention-infiltration, dimensionné pour une crue d'occurrence trentennale, l'aménagement de fossés et buses devant permettre aux écoulements amont de rejoindre le ruisseau du Pré de Fontaine jusqu'à l'occurrence centennale. Un parcours de moindre dommage des eaux pluviales est prévu afin de favoriser les ruissellements vers l'aval du projet en cas de crue torrentielle. Une fois le bassin de rétention-infiltration saturé, les eaux pluviales devront rejoindre naturellement la zone humide en contrebas du bassin. Il est donc prévu un déversoir de sécurité permettant d'évacuer le trop plein vers cet exutoire.

A noter que compte tenu de l'enjeu patrimonial des zones situées en aval hydraulique (zones humides), une vanne de confinement sera installée au niveau de l'arrivée des eaux pluviales.

Le projet intègre des mesures de réduction telles que l'aménagement de parkings enherbés, et l'installation de cuves de récupération des eaux pluviales des toitures pour les besoins d'arrosage.

Des mesures sont également envisagées en phase chantier afin de réduire le risque de pollutions souterraines, la nappe alluviale étant présente au droit du projet, comprise entre 2 m et 3 m de profondeur, avec une fluctuation possible jusqu'à -1,50 m : réalisation des travaux en période de temps sec, et en dehors des périodes de hautes eaux afin de s'affranchir des remontées de nappe, collecter les eaux de ruissellement en pied de talus et les évacuer vers le réseau eaux pluviales le plus proche ou dans un ouvrage de rétention ou de rétention-infiltration, prévoir le cas échéant un drainage du chantier sous forme d'épis drainants et une forme de pente.

L'ensemble des principes et mesures concernant la gestion des eaux pluviales seront décrits au sein du dossier d'autorisation « Loi sur l'Eau ».

Économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables

L'étude d'impact explique que le projet respectera la norme thermique RT 2012 ou BBC correspondant à une consommation énergétique inférieure à 50 kWh primaire/m² /an. Le projet prévoit ainsi un certain nombre d'aménagements de sorte à diminuer la consommation d'énergie (larges baies vitrées, auvents en façade, ventilation mécanique contrôlée...). On notera qu'il s'agit du niveau imposé par la réglementation.

L'étude d'impact mentionne qu'une étude de faisabilité sur le potentiel en énergies renouvelables à l'échelle du projet a été réalisée, conformément à l'article L128-4 du code de l'urbanisme. Des mesures de limitation des consommations sont présentées : isolation des bâtiments selon les normes thermiques, mise en place de pompe à chaleur à géothermie, installation de panneaux solaires photovoltaïques sur 50% de la surface des toitures soit 5 925 m², production d'eau chaude sanitaire par chauffe-eau solaire pour chaque magasin.

L'étude d'impact aurait mérité de préciser les différents besoins en énergie par le projet et de justifier les choix des solutions techniques en matière d'approvisionnement énergétique.

Autres

L'étude d'impact note que les déblais seront prioritairement utilisés sur site pour les modelés et remblais de terrains (mise en place d'un plan de réemploi des matériaux in situ et de tri des déchets). Il est toutefois noté en pages 129 et 216 que « *les déchets ultimes peuvent être enfouis* », ce qui ne peut être une solution appropriée dans le pays de Gex.

En conclusion

L'étude d'impact aborde l'ensemble des champs environnementaux requis. Néanmoins, certaines thématiques méritent d'être développées (notamment la biodiversité), de sorte à identifier ou préciser les impacts. On regrettera également que la justification des choix n'ait pas porté sur la question de la localisation du projet et plus encore sur le concept d'aménagement de centre commercial, générateur de déplacements motorisés qui ne correspond pas au modèle d'aménagement durable du territoire.

Pour le préfet de la région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL et par
délégation

Le chef du service CÉPÉ


Gilles PIRoux

