

PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « création d'un ensemble commercial »
sur la commune de Rumilly (Haute-Savoie)
(Maître d'ouvrage : L'immobilière européenne des Mousquitaires)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement**

Avis n° 2016-084P002365 émis le

- 4 FEV. 2016

n° 143

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 de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de création d'un ensemble commercial sur la commune de Rumilly (Haute-Savoie), 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 et à la décision du préfet de région n° 08215P1049 du 11/05/2015, après examen au cas par cas sur ce projet.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 04/12/2015 par la mairie de Rumilly, sur les 2 dossiers de permis de construire relatifs aux bâtiments A, B, C et D du projet. Présenté par la société Immobilière européenne des Mousquetaires, ces dossiers, qui comprennent notamment une étude d'impact commune datée de novembre 2015, ont été reçus complets le même jour. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 04/12/2015.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

- Dossier de demande de permis de construire n°1 – bâtiments A, B et D ;
- Dossier de demande de permis de construire n°2 – bâtiment C ;
- Étude d'impact commune aux 2 dossiers – version de novembre 2015.

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.

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 sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale », « zone Rhône-Alpes » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

À noter que la décision du préfet de région n° 08215P1049 du 11/05/2015, soumettant ce projet à étude d'impact après examen au cas, est également disponible sur le site Internet de la DREAL, au lien suivant : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150511-Dcision-P1049_cle0d841a.pdf

Synthèse de l'avis

L'étude d'impact porte sur un projet de restructuration et d'extension d'un parc d'activités commerciales au lieu-dit du Crêt, sur la commune de Rumilly (Haute-Savoie). Tel que décrit dans l'étude d'impact, le projet englobe les tènements des 2 demandes de permis de construire transmises à l'Autorité environnementale, ainsi que l'essentiel de la voirie communale qui doit structurer la zone. Ce projet s'insère dans un programme de travaux plus global de création de ce parc d'activités, comprenant également le projet de bouclage de cette voirie, un projet de cinéma multiplex et un projet d'évolution d'un autre magasin existant sur le site.

Sur la forme

L'état initial aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2^e) du code de l'environnement. Leur analyse reste globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet. Certains points supposent toutefois d'être développés, en particulier sur les « activités humaines » et sur le paysage.

La description du projet est synthétique et mériterait des précisions notamment sur le projet de voirie communale structurant la zone et sur le phasage des travaux. L'absence de variante au projet de plan masse retenu est expliqué dans l'étude par la prise en compte des contraintes et invariants. Quelques ajustements sont cependant présentés dans l'étude à titre de mesures d'évitement ou de réduction.

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents-cadres est elle-même synthétique. Même si le projet s'insère dans les grandes orientations du plan local d'urbanisme (PLU) opposable, il semble utile de développer davantage la présentation de son articulation avec le PLU.

L'analyse des impacts et des mesures prévues aborde l'essentiel des effets positifs et négatifs, temporaires et permanents du projet sur les composantes environnementales et sur la santé humaine.

Sur le fond

Sur le fond comme sur la forme, l'étude d'impact devra avant tout rendre plus visible, donc plus lisible pour le public, l'appréciation des effets de l'ensemble du programme de travaux (échelonné dans le temps) dans lequel le projet s'insère. Cette partie permettra de mieux distinguer, dans l'analyse des impacts, les effets qui relèvent du présent projet des effets de l'ensemble du programme, tout comme leur niveau d'impact respectif.

Il convient de revoir l'analyse des impacts du projet sur la consommation d'espaces agricoles et naturels, ne serait-ce que pour préciser les contours du projet par rapport au programme et pour rectifier l'affirmation de l'absence d'enjeu agricole, contradictoire avec le rapport de présentation du PLU.

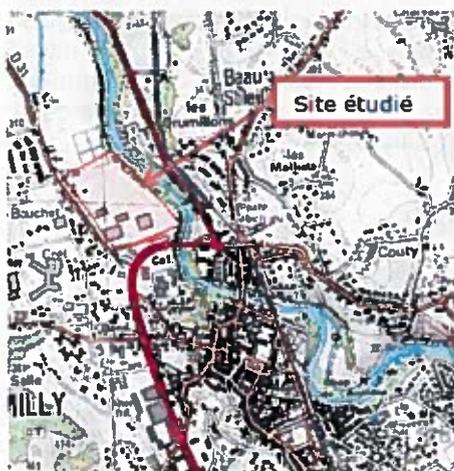
Le projet aura des effets notables sur le secteur en termes de déplacements, avec un doublement du flux quotidien de véhicules au droit du site (de 2 600 véhicules à 5 300 véhicules par jour) dans un secteur. Cette augmentation de trafic pourrait en particulier peser sur l'avenue Roosevelt. Or, le délai de réalisation (indiqué comme à « plus long terme ») d'une autre composante du programme de travaux visant à réduire cet effet (le bouclage de projet de voirie principale au niveau de la route de Lornay) n'est pas connu à ce stade.

L'impact du projet avant mesures ERC est jugé fort par l'étude d'impact en raison, principalement, de l'augmentation du trafic généré par le projet, à la fois en interne à la zone et sur les routes l'encadrant, et des installations techniques associées aux constructions commerciales et artisanales prévues (équipements techniques, gestion des déchets...). Dans ce cadre, l'arrêté préfectoral de 2007 relatif aux bruits du voisinage dispose qu'une étude acoustique doit permettre « d'évaluer le niveau de nuisances susceptibles d'être apportées au voisinage et les mesures propres à y remédier ». L'étude d'impact devra donc être plus précise sur l'estimation des effets du projet en la matière et, le cas échéant, sur les mesures apportées en réponse.

À noter que le corps du présent avis comprend aussi d'autres observations thématiques, notamment sur l'eau et sur les enjeux faunistiques.

1) Contexte du projet

1.1. Description du projet



L'étude d'impact porte sur un projet de restructuration et d'extension d'un parc d'activités commerciales au lieu-dit du Crêt, sur la commune de Rumilly (Haute-Savoie). Le site du programme global, situé en partie Nord du tissu urbain de Rumilly, représente 12 ha environ.

Sur cette surface globale, le site du projet décrit dans l'étude d'impact concerne environ 7 ha. Il est délimité :

- au Nord par des terrains de sports et des habitations ;
- à l'Est par le ruisseau du Chéran et par un projet de construction d'un cinéma multiplex ;
- au Sud par la RD 910 G et l'avenue F. Roosevelt et au-delà, par des équipements scolaires (collège et stade) et des habitations ;
- et, à l'Ouest, par le centre Roosevelt, un magasin de bricolage et l'avenue F. Roosevelt et, au-delà, par des habitations.

Carte de localisation. Source : étude d'impact, p. 45.

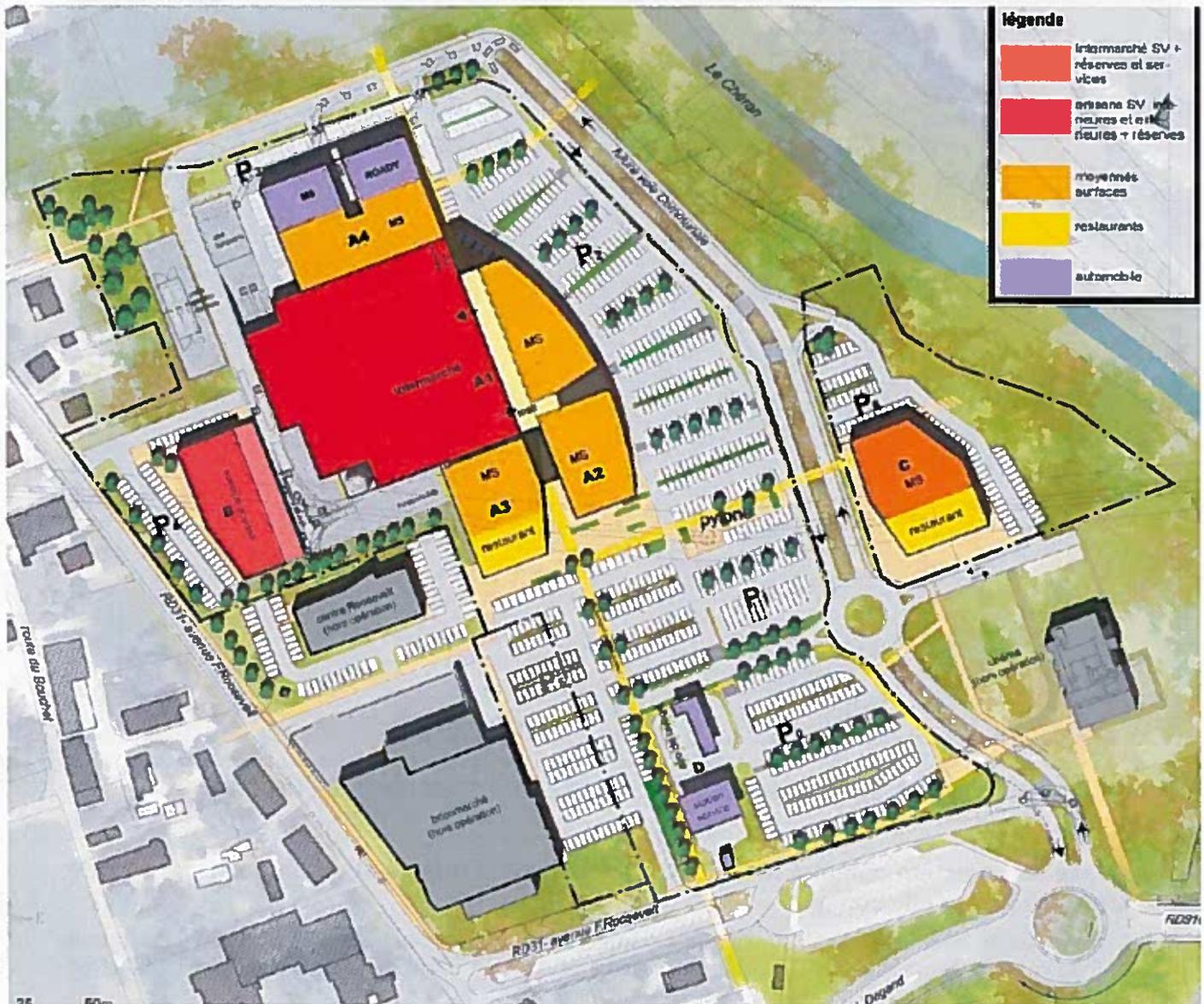
1.2. Description de son environnement

Le site du projet se situe pour partie sur l'actuel ensemble commercial des Mousquetaires (site urbanisé pour partie construit et essentiellement minéral, du fait des parkings associés) et pour partie en extension de ce site, sur des espaces agricoles et naturels. Sa partie Est est à proximité immédiate du torrent Chéran et sa ripisylve (cours d'eau et continuité écologique), d'un site inscrit et d'une zone d'aléas moyen à fort du PPRNi associés à ce cours d'eau. Au Nord, il se situe dans le périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable de Broise (au Nord). Il est bordé en partie Ouest par des secteurs d'habitations. Le site du projet est également traversé par une ligne à haute-tension.

1.3. Programme d'aménagement du projet

Tel que décrit dans l'étude d'impact (en partie « justification et présentation du projet »), le projet englobe les tènements des 2 demandes de permis de construire transmises pour avis à l'Autorité environnementale (en pointillés sur la carte ci-après), ainsi que l'essentiel de l'emprise du projet de voirie communale inscrit en emplacement réservé au plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur. Son aménagement consiste en :

- La destruction d'une partie du bâti et des aménagements existants sur l'actuel ensemble commercial du secteur des Crêts : démolition d'un magasin Netto, d'une maison située au Nord de l'actuel Intermarché et du local transformateur, déplacement de l'Intermarché et de la station-service existante et remaniement d'ensemble des parkings existants. Le bâtiment de l'enseigne Bricomarché (hors périmètre du projet) et les cuves de la station-service actuelle (dans le périmètre du projet) seront conservées en l'état ;
- La création, sur une emprise foncière d'environ 6,42 ha, d'un parc d'activités commerciales de 16 422 m² de surface hors œuvre nette (SHON), plus la station service et des espaces ouverts associés (dont 80 m² de drive sous auvent), répartis comme suit :
 - un premier bâtiment (bâtiment A) au Nord, composé de l'Intermarché et de son drive, de 4 secteurs de moyennes surfaces, d'un mail clos et couvert servant de galerie marchande, d'un restaurant et d'un pôle automobile dont un Rody (centre automobile) ;
 - un 2^{ème} bâtiment au Nord-Ouest, destiné aux artisans (notamment locaux) souhaitant se développer dans cette zone, comprenant 1252 m² de SHON et 1220 m² d'espaces extérieurs ;
 - un 3^{ème} bâtiment (C) comprenant une moyenne surface et un restaurant (1 729 m² de SHON) ;
- Le déplacement de la station-service et la réalisation d'une aire de lavage, en partie Sud ;
- La création d'un parking global de 890 places (pour 17 389 m² de surface de stationnement), dont 50 places vélos, 83 places attribuées au Bricomarché existant et 170 places attribuées au futur cinéma (cf. pièce PC 4 des permis de construire) ;
- 40 343 m² d'emprise de voirie (incluant les parkings visés ci-dessus) portés par le pétitionnaire et incluant notamment les aires de manœuvre des véhicules ;
- La création d'une voirie communale de 6 000 m² d'accès et de desserte interne du parc d'activités commerciales en se connectant au giratoire du Chéran, à l'est du projet. Cette voirie inclut une voie de bus, ainsi qu'une voie mode doux et piétons ;
- La création de liaisons piétonnes, notamment avec le projet de cinéma en partie Sud-Est ;
- La création d'une zone de gestion des déchets en partie Nord-Ouest.



Source : étude d'impact p. 38

1.4. Programme de travaux et interaction avec d'autres projets

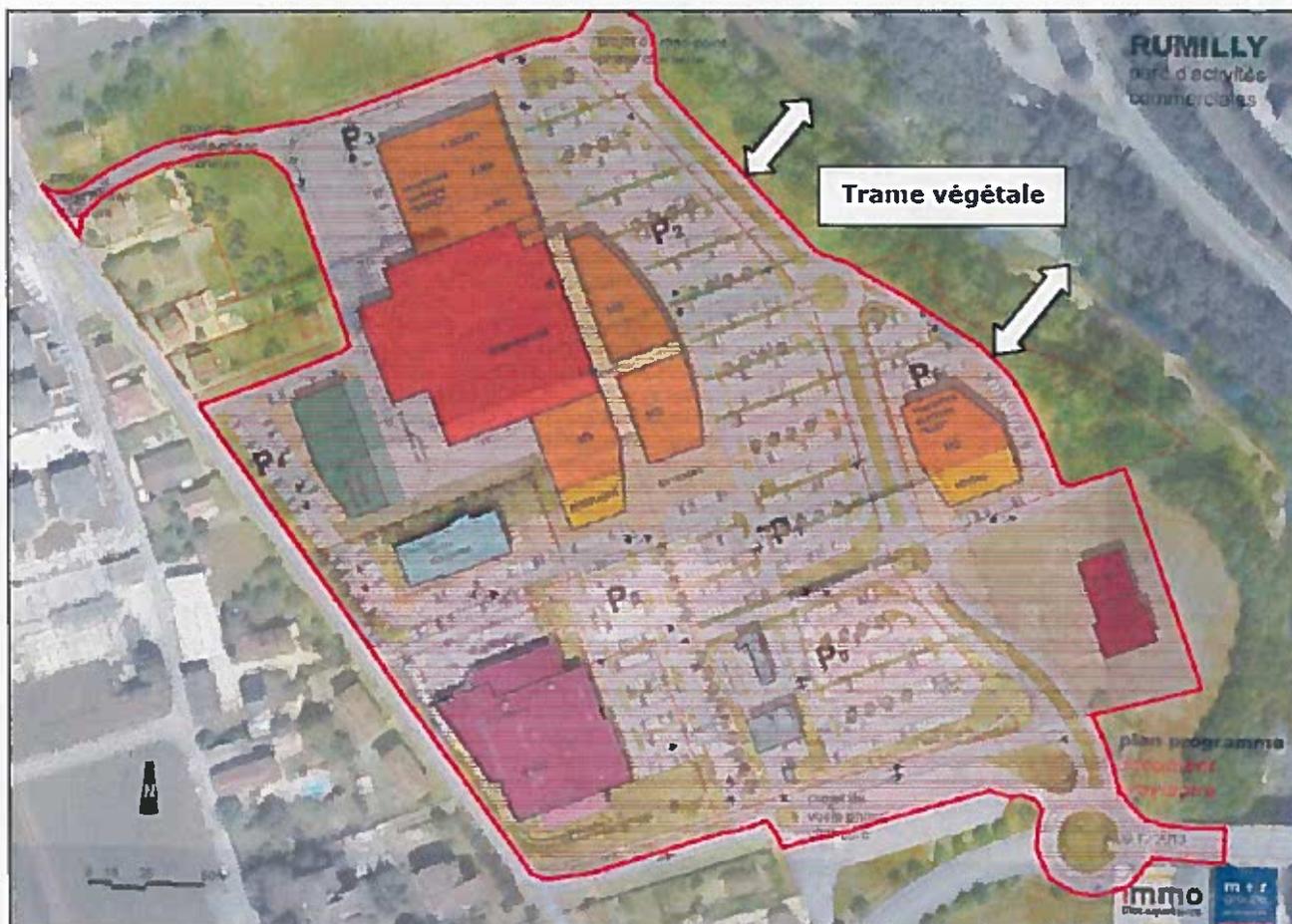
Ce projet s'insère dans un programme de travaux phasé dans le temps et visant à la réalisation globale du parc d'activités commerciales (sur environ 12 ha). Outre le présent projet, ce programme de travaux se compose a minima des projets suivants, dont le calendrier n'est pas précisée par l'étude d'impact :

- d'un projet de création d'un cinéma multiplex, en partie Sud-Est du site, dont la capacité d'accueil et la surface de plancher ne sont pas précisées à ce stade par l'étude d'impact ;
- d'un projet d'évolution du magasin de bricolage (Bricomarché) existant sur le parc d'activités actuel et qui devrait être réalisé postérieurement aux 2 permis de construire transmis pour le présent avis ;
- d'un projet de bouclage ultérieur pour rejoindre la route de Lornay au droit de la Croix du Bouchet (projet de rond-point en limite Nord-Est et poursuite de la voirie située en limite Nord).

Les liens fonctionnels de ces projets avec celui visé par le présent avis (appartenance au même projet global de parc d'activités, parkings mutualisés, voirie centrale desservant l'ensemble de ces projets immobiliers, liaisons piétonnes, poursuite de la voirie principale visée par le présent projet...) transparaissent entre autres dès le dossier d'examen préalable au « cas par cas » (voir entre autres la carte ci-après), mais aussi dans l'orientation d'aménagement et d'orientation (OAP) du PLU sur ce secteur, dans le projet urbain partenarial, ou par exemple, pour le projet de bouclage de la voirie, dans les dossiers de permis de construire (parmi les pièces n°PC 2) et au niveau des emplacements réservés du PLU.

À noter que le centre Roosevelt est inclus dans le tènement du programme de travaux mais que l'étude d'impact ne précise pas l'objet actuel de ce centre, ni si celui-ci fera ou non l'objet d'un projet ultérieur. Dans ce cadre, tout projet d'évolution du centre pourrait difficilement être considéré comme hors programme.

S'agissant des projets connexes sur le territoire communal ou à proximité, on notera le projet de régularisation de l'autorisation de rejet de la station d'épuration de Rumilly (travaux de rénovation, d'agrandissement pour remise aux normes et d'augmentation de la capacité de la station de 32 000 à 50 000 équivalents-habitants), qui fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale tacite le 03/05/2014.



Source : étude d'impact p.108 et dossier de demande d'examen au « cas par cas », plan provisoire du programme, mars 2015, disponible sous : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/2015-haute-savoie-a3758.html

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée et comprend les parties prévues aux 1° à 11° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, y compris une analyse très succincte des incidences du projet sur les zones Natura 2000 alentours (distantes de 4,2 à 13 km du site du projet).

2.1. État initial de l'environnement

L'état initial (partie 3 de l'étude d'impact) aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, même s'il conviendra d'aborder aussi l'interrelation entre les différentes thématiques environnementales. Leur analyse reste globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet. Elle est en outre renforcée par plusieurs études présentées en annexe (études de sol et de perméabilité, étude acoustique, inventaires faune flore...).

Certains points supposent toutefois d'être développés, en particulier sur la partie « activités humaines » : L'analyse des données démographiques mérite ainsi d'être étoffée significativement et son analyse doublée d'une approche supra-communale, ne serait-ce que pour rendre compte du rôle joué par Rumilly à l'échelle du canton et des enjeux liés aux déplacements domicile-travail et aux trafics associés (51 % des habitants de Rumilly travaillant sur une autre commune, et un indicateur de concentration d'emplois supérieur d'environ 133 en 2012, témoignant du caractère de pourvoyeur d'emplois de la commune pour les habitants des territoires alentours...). L'état des transports en commun pourrait de même utilement préciser la fréquence des lignes à proximité du site du projet, ne serait-ce que pour vérifier le niveau d'alternative aux déplacements automobiles pour les travailleurs et les publics visés par le projet. Dans ce cadre, l'étude d'impact pourra notamment s'appuyer sur le rapport de présentation du PLU communal. Considérant la nature commerciale du projet, il convient de même d'aborder plus spécifiquement la question du transport de marchandises. L'approche des activités agricoles au droit du site mérite par ailleurs d'être revue au regard des enjeux révélés par le diagnostic agricole du plan local d'urbanisme de Rumilly (voir point 3 ci-après).

Les biens matériels (en particulier les équipements présents sur la commune) et les espaces de loisirs (au-delà du seul projet de cinéma connexe au présent projet) devraient également être davantage abordés et permettraient là encore de rendre compte du rôle de pôle local joué par la commune dans laquelle s'inscrit le projet. L'analyse paysagère est trop succincte car limitée à une succession de photos sans commentaires sur les sensibilités potentielles, et dont la plupart portent sur la partie en extension au détriment du site urbanisé à réorganiser et n'apportent pas d'éléments d'analyse par rapport au dossier « cas par cas » du projet présenté

mi-2015. Elle ne permet pas de déterminer, par exemple, si le site du projet est perceptible depuis des vues lointaines ou non, quelle est le niveau d'intégration paysagère de l'ensemble commercial actuel (en lien avec les enjeux de morphologie urbaine des zones d'activités visés dans le rapport de présentation du PLU, p.69). Sur la partie relative à l'assainissement, il serait par ailleurs utile de mentionner l'évolution de la station d'épuration au regard du projet de régularisation soumis à avis de l'Autorité environnementale en 2014 (voir point 1.4 ci-avant).

Afin de faciliter l'approche des enjeux environnementaux par le public, l'état initial propose des synthèses en fin de parties thématiques (encadrées) expliquant sur quels critères l'étude a déterminé le niveau de sensibilité environnementale du thème concerné, ainsi qu'une synthèse globale finale et hiérarchisée des enjeux environnementaux.

2.3. Description et justification du projet

Présentée en parties 2 et 6 de l'étude, la description du projet est synthétique. Afin de faciliter l'information du public sur les caractéristiques du projet, il peut être utile d'indiquer en partie 2 que certaines précisions apportées via la présentation des mesures (donc essentiellement en partie 8 de l'étude d'impact), en particulier concernant l'intégration paysagère du projet. Plusieurs éléments apportés dans le reste du dossier de permis de construire peuvent également éclairer cette description.

Dans la mesure où le projet, tel que décrit, inclut la voirie communale d'accès et de desserte interne et externe du parc d'activités, l'étude d'impact devrait pouvoir apporter davantage de précisions sur cette partie du projet. Au regard des données présentées dans le permis (pièce PC 4), il conviendrait par ailleurs de préciser dans cette partie que le parking P0 correspond lui aussi à des places mutualisées dédiées au projet de cinéma, soit 170 places pour le cinéma au lieu de 10 uniquement explicitées (dans le tableau présenté p.39 de l'étude). Quelques éléments sur le phasage des travaux du projet serait de même pertinente, ne serait-ce qu'au regard de l'enjeu de maintien du fonctionnement du supermarché existant pendant la phase travaux, explicité par l'étude d'impact (partie 6) comme élément conditionnant l'aménagement du projet.

S'agissant de l'explication des choix retenus, cette partie évoque en filigrane 2 éléments majeurs qu'il serait pertinent de présenter davantage dans l'étude d'impact, à la fois pour faciliter l'information du public et pour ramener le projet dans son contexte communal et supra-communal :

- une réflexion globale menée avec la mairie sur ce secteur et sur le rééquilibrage Nord-Sud de l'offre commerciale sur la commune. Sur ce point, l'étude d'impact pourra utilement s'appuyer sur les orientations du PLU communal et notamment des axes 2 et 3 du PADD visant à renforcer le bourg vers le Nord ;
- une étude sur l'offre commerciale de Rumilly et son bassin de vie, qu'il serait pertinent de synthétiser dans l'étude d'impact, afin notamment d'étayer le projet au regard de l'enjeu de gestion économe des sols, mais aussi en termes de limitation des obligations de déplacements automobiles (ne serait-ce qu'en distance, avec la question de l'évasion commerciale) et d'effets environnementaux induits par ces déplacements.

L'absence de variante au projet de plan masse retenu est expliqué dans l'étude par la prise en compte des contraintes et invariants du projet (bande inconstructible aux abords du torrent, ligne-haute tension traversant le site, positionnement des parkings en fonction des habitations au titre des nuisances...). Afin de conforter cette explication, il pourrait être intéressant d'illustrer ces éléments par un ou plusieurs schémas synthétisant et délimitant ces invariants. Cette localisation permettrait de montrer en creux la taille des espaces restants non soumis aux invariants. La présentation de l'orientation d'aménagement et de programmation du PLU sur ce secteur pourrait également contribuer à cette démonstration.

2.4. Compatibilité du projet avec les documents cadres

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents-cadres est insérée en partie 7 de l'étude d'impact. Elle s'appuie sur une présentation préalable de certains de ces documents dans l'état initial (PLU, SCoT et SDAGE). L'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU et le SCoT est brève. Même si ses conclusions paraissent a priori pertinentes s'agissant des grandes orientations de ces documents d'urbanisme, elles mériteraient d'être plus détaillées, en particulier sur le PLU : en rappelant les orientations du PADD (axes 2 et 3) auxquelles le projet répond, la façon dont le projet s'articule avec l'axe 1 du PADD (protection de la continuité écologique du Chéran), et avec l'OAP s'imposant au projet. On précisera également qu'une petite partie du projet (zone de gestion des déchets au Nord-Ouest) est concernée par la zone urbaine de confortement du centre-ville (Ub), contrairement au reste du projet situé en zone urbaine à dominante commerciale (Uxc).

Cette partie évoque aussi l'articulation du projet avec l'essentiel des documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-7 du code de l'environnement qui s'imposent (SRCE, SRCAE, plans déchets, SAGE...). Si le plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRNI) n'est pas évoqué ici, il a cependant été abordé dans l'état initial de l'environnement (p.157) et on pourra sur ce point relever le principe de zone verte tampon en partie Est où le site du projet est au contact des zones d'aléas moyens à forts.

A noter que depuis la rédaction de l'étude d'impact (en novembre 2015), le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 a été approuvé le 03/12/2015. La prise en compte des observations de l'Autorité environnementale pourrait être l'occasion d'actualiser sur ce point l'état initial de l'environnement et l'analyse de l'articulation du projet avec les documents-cadres (p.90, 168 et 206-207).

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

3.1. Aspect formel et approche globale

L'analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine est présentée en scindée entre les parties 4, 5, 10 et 11 de l'étude et séparée de la présentation des mesures prévues pour éviter, réduire ou en dernier lieu compenser (ERC) les impacts négatifs et du suivi de ces mesures et de leurs effets (parties 8 et 9). Un rapprochement de ces parties sur les impacts du projet, de même qu'une présentation des mesures prévues à la suite de l'analyse des impacts du projet sur chaque thématique aurait facilité l'appréhension par le public des impacts résiduels du projet (c'est-à-dire après mise en œuvre des mesures ERC).

L'analyse des impacts et des mesures prévues abordent l'essentiel des effets positifs et négatifs, temporaires et permanents du projet sur les composantes environnementales et sur la santé humaine. Le degré d'analyse reste généralement proportionné aux enjeux du site et du projet. Certains aspects méritent cependant d'être complétés, notamment sur les nuisances sonores et la consommation d'espace (voir point 3.2 ci-après). L'addition et l'interaction des effets du projet entre eux méritent par ailleurs d'être davantage soulignées.

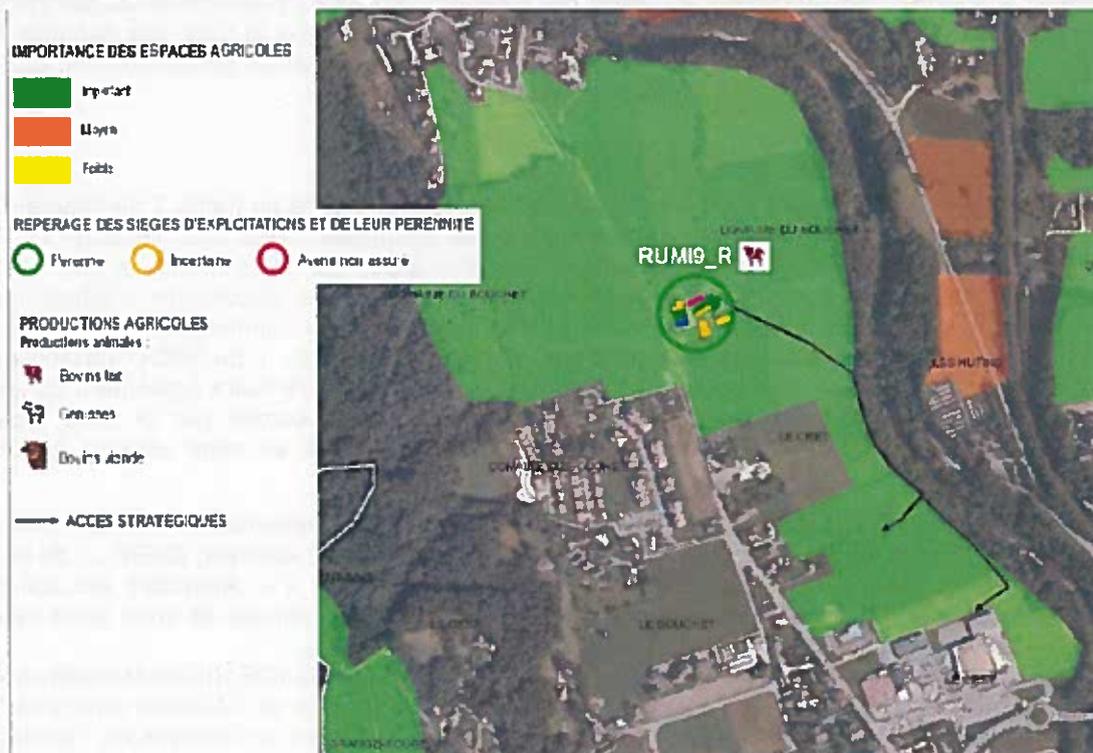
L'étude d'impact devra avant tout rendre plus visible, donc plus lisible pour le public, l'appréciation des effets de l'ensemble du programme de travaux (échelonné dans le temps) dans lequel le projet s'insère (voir point 1.4 ci-avant). Cette partie, requise par le code de l'environnement (article R. 122-5, II, 12°), permettra en outre de mieux distinguer, dans l'analyse des impacts, les effets qui relèvent du présent projet des effets de l'ensemble du programme. En l'état, leur absence de distinction, comme l'absence de précision sur les limites exactes du projet, peut aboutir à quelques incohérences dans l'analyse (voir par exemple point 3.2.1 ci-après) ou à des incertitudes sur l'échelle (programme ou projet) prise en compte d'un enjeu à l'autre (par exemple sur le bouclage de la voirie principale à terme, considéré tour à tour comme un projet distinct et ultérieur ou comme une mesure ERC du présent projet).

3.2/ Approche thématique des effets sur l'environnement

3.2.1. Consommation d'espaces agro-naturels

Comme évoqué ci-avant, l'étude d'impact doit permettre de préciser les limites et les surfaces du projet et du programme et de les distinguer dans l'analyse des impacts, afin notamment de pouvoir mesurer l'impact sur la consommation d'espace de l'un et de l'autre. On voit par exemple difficilement comment un projet d'environ 7 ha pourrait entraîner la consommation de 9 ha de prairies (p.98-99), soit 2 ha de plus que la surface annoncée du projet, sachant en outre que cette surface annoncée comprend un large espace bétonné en partie Sud.

Il est donc nécessaire de revoir l'analyse sur ce thème, y compris de rectifier l'affirmation selon laquelle le projet n'entraîne pas ou n'a pas entraîné de consommation d'espace agricole (cf. artificialisation de 9 ha de prairies susvisée). Le rapport de présentation du PLU de Rumilly (approuvé fin 2013), qui s'est appuyé sur un diagnostic agricole de la Chambre d'agriculture de la Haute-Savoie, identifie en effet comme espace agricole d'importance l'ensemble des prairies impactés par le projet et le programme. Ce diagnostic localise en outre des accès stratégiques aux espaces agricoles sur ce site, rattachées à un siège d'exploitation pérenne.



Source : rapport de présentation du PLU p.44 -extrait de la carte d'importance des espaces agricoles

Ce réexamen de l'effet sur la consommation d'espace pourra en revanche être l'occasion de mettre en avant les mesures du projet contribuant à l'économie de foncier mobilisé. On relèvera ainsi que, conformément à l'orientation d'aménagement et de programmation du PLU, une action d'optimisation de l'espace pour ce projet a consisté en la réalisation de parkings mutualisés entre les composantes du programme de travaux.

3.2.2. Activités humaines

L'étude estime que le projet de zone commerciale entraînera la création d'environ 160 emplois à temps plein. Il serait intéressant de pouvoir comparer cette estimation avec la situation de l'emploi actuelle sur la zone commerciale existante. L'étude ne précise par ailleurs pas si parallèlement, ce projet entraînera ou non des destructions d'emplois. En particulier, elle n'indique pas si le bâtiment Netto détruit sera réimplanté sur le site, transféré sur un site à proximité ou sur une autre commune ou définitivement fermé. La question de l'effet sur l'activité agricole est évoquée au point 3.2.1 ci-avant.

Il conviendra d'aborder l'impact du projet et du programme sur l'habitat : même si cet effet est moins notable que celui, globalement positif, sur les activités économiques, le projet entraîne la destruction d'une maison en partie Nord. Au niveau du programme, le projet de bouclage à terme de la nouvelle voie communale pourrait également entraîner la destruction d'une seconde maison (cf. emplacement réservé au PLU de Rumilly).

L'étude d'impact repère l'enjeu majeur que constitue l'effet du projet sur les déplacements : le flux quotidien de véhicules au droit du site devrait un peu plus que doubler, passant d'environ 2 600 véhicules à 5 300 véhicules par jour. Le flux de marchandises devrait de même connaître une augmentation notable, passant d'une vingtaine de livraisons type poids lourd (36 tonnes) par semaine (pour Bricomarché et Intermarché) à une trentaine de même type, plus une soixantaine de livraisons type messagerie (camionnettes) par semaine.

Dans ce cadre, l'étude d'impact précise que « *les routes départementales à proximité absorbent déjà de forts trafics (6 431 véhicules par jour en 2014 dont 7,40 % de poids lourds sur la section au sud de Rumilly pour la RD910 et 11 413 véhicules par jour en 2014 dont 9,35 % de poids lourds sur la section au sud de Rumilly en direction d'Alby-sur-Chéran sur la RD3) qui risque d'être accru avec le développement de l'ensemble commercial* ». Cette augmentation de trafic pourrait en particulier peser sur l'avenue F. Roosevelt. L'une des principales mesures prévues pour soulager le trafic et cette avenue consiste à prévoir le prolongement, à plus long terme, du projet de voirie principale du projet jusqu'à son bouclage au niveau de la route de Lornay, au droit de la Croix du Bouchet (voir point 1.4 ci-avant), afin que ce projet de voie se substitue à l'avenue comme axe principal des flux liés à la zone commerciale. Le calendrier de réalisation de cette mesure n'est cependant pas connu. Dans la mesure où elle est affichée comme « *à plus long terme* » dans l'étude d'impact, se pose la question de savoir pendant combien de temps (en mois ou plus probablement en années) l'impact négatif du projet sur les déplacements sera maximal.

Compte-tenu du type de motifs de déplacements sur cette zone, les alternatives à la voiture auront un effet réducteur modéré sur le trafic routier futur. Le projet bénéficie néanmoins de conditions favorables (desserte de transport en commun à proximité, continuité de l'urbanisation existante, faible distance au centre-ville et proximité d'habitations et d'équipements accueillant du public -collège) et propose des mesures destinées à favoriser ces modes alternatifs : renforcement des liaisons piétonnes, stationnement vélos, voies cyclables...

S'agissant des effets sur les nuisances sonores, l'impact du projet avant mesures ERC est jugé fort par l'étude d'impact en raison, principalement, de l'augmentation du trafic généré par le projet, à la fois en interne à la zone (parkings, trafic interne, activités et points de livraison...) et sur les routes l'encadrant, et des installations techniques associées aux constructions commerciales et artisanales prévues (équipements techniques, gestion des déchets...). Dans ce cadre, l'arrêté préfectoral n° 324 DDASS/2007 relatif aux bruits du voisinage dispose que l'étude acoustique doit permettre « *d'évaluer le niveau de nuisances susceptibles d'être apportées au voisinage et les mesures propres à y remédier* ». Or, si l'étude acoustique annexée à l'étude d'impact permet de mesurer le niveau de nuisances sonores en l'état initial du site, aucune estimation chiffrée n'est apportée par l'étude d'impact concernant l'état futur : en l'espèce, l'étude d'impact se limite à préciser que la réglementation en vigueur sera respectée. En contradiction avec l'arrêté préfectoral, l'estimation est de remise a posteriori, par annonce d'une campagne de mesures après réalisation du centre commercial (étude d'impact, p.232).

S'agissant des mesures relatives aux bruits des routes encadrant le projet, comme évoqué, le calendrier de réalisation de la principale mesure visant à réduire le trafic routier induit sur l'avenue F. Roosevelt (séparant le site du projet de la majeure partie des habitations à l'Ouest), et donc des nuisances sonores associées, n'est pas connu. Pour les nuisances sonores induites depuis le site du projet, le plan d'aménagement retenu démontre un effort de réduction des impacts en plaçant préférentiellement sur la partie Est la plupart des sources potentielles de bruit (parkings, voie communale structurante, utilisation des bâtiments comme zone tampon...). De même, à l'échelle du programme de travaux, la principale activité nocturne sur site (projet de cinéma) est placé à l'opposé des principaux secteurs d'habitat. La zone de livraison de l'Intermarché et la zone de gestion des déchets sont cependant situées à proximité d'habitations et méritent des précisions. Il serait également utile de préciser si la zone sera équipée ou non de dispositifs sonores en externe (pour diffusion musicale et à des fins d'animation commerciale) à l'instar de la pratique d'autres parcs commerciaux.

Eau (eaux souterraines, captage, pollutions, eaux superficielles..)

Appuyée sur des études de sols et de perméabilité annexées, l'étude d'impact rappelle à la fois la vulnérabilité des eaux souterraines face aux éventuels transferts de polluants (pas de couvert argileux, niveaux d'eau

constatés à faible profondeur, perméabilité moyenne à forte des couches supérieures) et l'enjeu constituées par ces eaux, notamment dans le périmètre de protection du captage éloigné de Broise qui concerne la partie Nord du projet, et au niveau de sources dont l'étude d'impact précise que l'usage n'a pas pu être déterminé. Mesurer les impacts du projet suppose néanmoins de localiser aussi ces autres sources par rapport au site du projet : en l'état, l'étude ne précise pas si elles sont présentes sur le site du projet ou à proximité (directe ou relative) de ce site, ou si elles se confondent ou non avec le périmètre immédiat du forage de Broise.

Au regard de cet enjeu, l'analyse des impacts évoque les éventuelles pollutions accidentelles liées aux travaux de terrassement et au décapage des formations superficielles (déversement d'huiles, hydrocarbures) en phase chantier et prévoit les mesures de réduction des risques en conséquence. Elle indique entre autres que l'ensemble des « zones à risques (stockage, zone de parking, etc) » seront mises en place en dehors du périmètre de protection éloigné du captage de Broise. Étant donné que ces mesures doivent être reprises dans la décision d'autorisation du projet, il serait utile de préciser l'ensemble des « zones à risques » à éloigner de ce secteur sensible, dont les zones d'entretien et de réparation des véhicules de chantier évoquées par l'étude.

S'agissant des risques sur la partie Sud, il serait utile de rappeler dans l'analyse des impacts, et/ou dans la présentation des mesures ERC, que les cuves de la station-service actuelle ne seront pas déplacées mais conservées en l'état. Le reste de la station-service étant en revanche déplacé, cette analyse mérite également d'évoquer l'état des sols au droit de la station actuelle et, au besoin, les mesures de traitement éventuelles

Concernant la phase d'exploitation, on notera que l'étude d'impact souligne la nécessité de réglementer particulièrement (ce qui ne signifie pas interdire) dans le périmètre de protection éloigné « *les projets routiers, Les constructions et les rejets de leurs effluents au milieu naturel, les établissements classés [...]* » (p.65). Au vu de la carte p. 215, se trouvent effectivement dans ce périmètre de protection des eaux des constructions, dont un pôle automobile et une zone de gestion des déchets, ainsi que des parkings et le projet de voie communale principale du projet (y compris son bouclage ultérieur). La destination de ces constructions et aménagements suppose donc de développer davantage l'analyse des impacts et des mesures prévues sur le secteur, cette partie de l'analyse thématique restant trop générale au regard des spécificités et enjeux de la partie Nord du projet.

L'analyse des impacts et mesures sur les eaux superficielles, et en particulier sur la qualité des eaux en phase chantier, tiennent compte de la proximité du cours d'eau du Chéran. En phase d'exploitation, concernant les eaux usées, l'étude tient compte de l'augmentation de la capacité de la station d'épuration (voir point 1.4 ci-avant), et prévoit l'extension du raccordement à l'assainissement collectif dont bénéficie déjà la partie artificialisée du site du projet. Plusieurs mesures sont prévues, dont des séparateurs hydrocarbures avec obturateur automatique seront mis en place en aval des réseaux de collecte afin de stopper le flux de polluant en cas de pollution accidentelle, et au niveau de lavage. Un programme de mesures de réduction est prévu s'agissant des eaux pluviales, compte-tenu de l'impact notable en matière d'imperméabilisation des sols.

Faune-flore

Comme relevé dans l'étude d'impact, la problématique faune flore a davantage été identifiée à la suite de la décision « cas par cas » sur ce projet. Le projet a fait l'objet d'une étude faune flore (annexe 4) révélant la présence de nombreuses espèces protégées au titre de l'article L. 411-1 du code de l'environnement (en particulier 33 espèces d'oiseaux). Au vu des enjeux, plusieurs mesures ERC ont été prévues, notamment des périodes de travaux évitant celle de reproduction des espèces, la préservation de la ripisylve du Chéran, réduction des impacts sur le milieu forestier par modification du plan d'aménagement et par création d'une zone tampon fauchée tardivement, compensation d'une petite zone de fourré où on a repéré des espèces par création d'un habitat similaire (en amont des travaux et au plus près du fourré actuel). Le suivi sera assuré par un écologue à plusieurs pas de temps. S'agissant du suivi de l'efficacité des mesures, l'étude d'impact évoque la possibilité de mesures complémentaires selon les résultats constatés (p.239).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.

Le Préfet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône



Michel DELPUECH