

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

28 NOV 2011

Affaire suivie par : Delphine LEDUC  
Unité évaluation environnementale des  
plans programmes projets  
Tél : 04 37 48 37 32  
Courriel : delphine.leduc  
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique  
ainsi que son étude d'impact  
Extension du parc d'activités Arc Isère  
Département de la Savoie  
Communes de Aiton et Bourgneuf**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06\_EIE\Avis\_AE\_Projets\AE\_urba\73\parc d'activit\_s  
Arc Isere\AvisAE\_zac Arc Isere.odt

Le préfet du département de la Savoie a été saisi par le Syndicat Mixte Arc-Isère d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) pour l'extension du parc d'activités Arc Isère sur la base d'un dossier daté de septembre 2011.

L'étude d'impact du projet est soumise à avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur l'étude d'impact du projet, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Comme prescrit à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale par la préfecture de Savoie. L'autorité environnementale en a accusé réception le 07/10/2011. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 122-3 du code de l'environnement.

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 le 07/10/2011.

## **1. Présentation du projet**

La Syndicat mixte Arc-Isère, créé en octobre 2003 pour 10 ans a pour objet l'aménagement, la gestion et la commercialisation de la zone d'activités Arc-Isère ainsi que la réalisation et la promotion de tous les aménagements ou constructions nécessaires au développement de la dite zone.

Le Parc ARC-ISÈRE est implanté sur les communes de Bourgneuf et Aiton dans le département de la Savoie.

Situé le long du lit de l'Arc, le site Arc-Isère a en premier lieu été occupé par une exploitation agricole. Puis le développement économique a conduit à créer en 1976 la ZA des Verneys (23 hectares) qui correspond à l'actuel Parc d'Activités ARC-ISÈRE. Après avoir longtemps été dominées par le recyclage des produits ferreux, ses activités connaissent une montée en puissance de l'artisanat, des services et de l'industrie.

Situé à l'entrée de la vallée de la Maurienne et ouvrant la route vers l'Italie via le tunnel du Fréjus, le site est entouré par les infrastructures de communication :

- d'un côté, la voie ferrée Chambéry Modane
- de l'autre, l'autoroute A 43 et la RD1006.

Le syndicat mixte Arc-Isère envisage de poursuivre l'aménagement de la zone d'activités, sur un tènement d'environ 59 hectares, répartis sur 57 parcelles.

L'aménagement de la ZAC est prévu en trois tranches :

- 2012-2018 : réalisation de 129 605 m<sup>2</sup> de SHON en entrée nord du site et le long de la voie ferrée,
- 2019-2022 : réalisation de 88 070m<sup>2</sup> de SHON à l'est du plan d'eau de Barouchat,
- 2023-2025 : 125 085m<sup>2</sup> de SHON le long de l'A 43, à l'extrémité est du site.

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

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis.

### **2.1 État initial**

Le dossier aborde les principaux aspects au niveau de l'analyse de l'état initial. On trouve également une analyse intéressante et complète des enjeux environnementaux.

### **2.2 Compatibilité avec les documents supérieurs :**

Ce projet d'extension est compatible avec le SCOT (schéma de cohérence territoriale) Métropole Savoie approuvé le 21 juin 2005, qui distingue cette zone comme pôle préférentiel à vocation économique, zone privilégiée pour le renforcement du coeur de Savoie.

Par décision du 04 août 2010, une zone d'aménagement concertée (ZAC) a été créée par le comité syndical pour l'extension du parc d'activités Arc-Isère.

Le projet est concerné par les plans d'occupation des sols (POS) de Bourgneuf, approuvé le 25 août 2006 et d'Aiton approuvé le 11 avril 2006 (un PLU est en cours d'élaboration sur cette commune).

Le POS de Bourgneuf classe ce secteur en NC et Ncs, zones agricoles où l'implantation d'activités économiques n'est pas autorisée. La mise en compatibilité du POS permet l'implantation de la zone.

Par ailleurs, il conviendra également d'intégrer à cette mise en compatibilité une étude à effectuer au titre de l'article L 111-1-4 afin de permettre de réduire éventuellement les distances d'implantation des bâtiments le long de l'autoroute.

Le PLU de la commune d'Aiton est en cours d'élaboration et celui-ci devra intégrer le projet d'extension de la zone économique. Néanmoins, le POS d'Aiton, actuellement applicable sur la commune est compatible avec l'extension projetée car il classe le secteur en UE (urbanisation à destination économique).

### **3. Analyse de la prise en compte de l'environnement**

#### **3.1 La préservation des terres agricoles et des milieux naturels**

Le projet vient s'implanter sur des espaces agricoles.

Une exploitation agricole disparaîtra suite à la réalisation de la ZAC. Cette exploitation pourra cependant perdurer jusqu'à la réalisation de la phase 2 de la ZAC. Des pistes de compensation sont dorénavant et déjà identifiées.

Concernant les milieux naturels, le principal enjeu sur ce secteur est la préservation de la continuité écologique entre les massifs de Belledonne et de la Lauzière.

En effet, le Réseau Écologique de Rhône Alpes (RERA) ainsi que les travaux en cours (schéma départemental en cours d'élaboration par le CPNS pour le conseil général) permettent d'identifier un point de passage intéressant pour la faune sous l'autoroute, sur le secteur est de la zone de projet.

Ce site est un des rares points de passage existant sous l'autoroute permettant d'assurer la continuité écologique entre les deux massifs. Aussi afin de préserver cette connexion, un effort plus important que celui prévu dans l'esquisse du plan de masse devra être envisagé. L'objectif doit être de préserver largeur boisée adaptée à la faune à proximité de ce point de passage.

La zone d'activité pourrait être organisée différemment sur le secteur est de manière à préserver une zone boisée plus large tout en gardant un potentiel d'aménagement intéressant.

Ce secteur est situé dans la zone phase 3 de la ZAC. D'ici à la réalisation de cette zone, les études et schémas en cours seront validés et définiront plus précisément les enjeux écologiques du site.

Il sera alors nécessaire de décliner ces enjeux dans le dossier de réalisation de la ZAC.

Au niveau de la mise en compatibilité du POS de Bourgneuf, le boisement existant pourrait être identifié comme étant à préserver.

#### **3.2 L'insertion paysagère du projet**

Sur ce projet, un avis des paysagiste et architecte conseils de la DDT 73 a été sollicité :

Le site marque l'entrée dans la vallée de la Maurienne. Le fond plat agricole est cadré par les premiers reliefs dominés au Nord par le fort et le village d'Aiton et au Sud, par des pentes abruptes et densément boisées. A l'Est, la vallée se resserre avant de s'ouvrir à nouveau au niveau de Randens.

La zone existante sur laquelle se trouve la plate-forme de ferroutage offre un ensemble globalement peu valorisant. Malgré la présence de plantations denses accompagnant les limites de parcelles, la faible qualité architecturale des bâtiments et la disparité des formes et teintes de leurs façades confèrent à l'ensemble un aspect peu harmonieux. Les façades et toitures de couleur claire ont un impact visuel fort, notamment depuis les hauteurs d'Aiton.

Le fond de vallée est marqué également par un plan d'eau ceinturé par un épais ourlet boisé qui vient occuper la partie centrale, le long de l'autoroute A 43.

Le projet préserve le plan d'eau de pêche et surtout son ourlet boisé qui permettra de l'isoler visuellement des aménagements futurs tout en servant de cœur vert pour l'ensemble des espaces d'activités. Ces derniers viennent s'implanter à l'arrière du plan d'eau et sont desservis par une voie longeant la voie ferrée et prolongée par des tronçons perpendiculaires.

Le projet vise, au terme de la réalisation des trois phases, à une urbanisation complète du croissant jusqu'à son extrémité Est. La vallée depuis Aiton sera une grande zone d'activités avec un plan d'eau.

Ce secteur agricole offre aujourd'hui un rôle important dans la lecture du paysage de fond de vallée avant le resserrement de Randens.

Une autre respiration que celle du plan d'eau serait nécessaire. Cette respiration pourrait se trouver à l'est de la zone et assurer ainsi la préservation de la continuité écologique.

Le traitement des toitures des futurs bâtiments ainsi que leur couleur de façades auront une importance majeure dans ce projet afin d'éviter des effets de masse indésirables.

La phase opérationnelle devra s'accompagner d'un cahier de prescriptions paysagères et architecturales permettant d'assurer une cohérence architecturale et paysagère de l'ensemble de la zone d'activités en prenant en compte les vues d'ensemble notamment en surplomb et principalement depuis Aiton.

### 3.3 L'eau

- Le plan d'eau de Barouchat

Le dossier précise que le plan d'eau de Barouchat fera l'objet d'une extension, ce qui permettra à la fois de répondre à la demande croissante des pêcheurs et d'optimiser la gestion des déblais/remblais sur le site. Le volume des matériaux extraits du plan d'eau aux fins de mise en remblais, n'est pas indiqué. En fonction du volume prélevé, le projet peut relever de la procédure ICPE ou de la procédure loi sur l'eau (rubrique 3.2.3.0 Plan d'eau permanent ou non).

- Gestion des eaux pluviales

Les éléments figurant dans le dossier ne permettent pas de se prononcer sur l'application de la rubrique 2.1.5.0 Rejet dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol. La surface totale du projet augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet est supérieure à 1ha.

Une note technique comprenant le détail du projet d'extension (gestion individuelle des parcelles en fonction des activités et gestion collective des eaux pluviales) ainsi que le détail des ouvrages et réseaux existants permettraient au service en charge de la police de l'eau de se prononcer sur la procédure applicable.

- Géothermie

L'utilisation de l'eau de la nappe phréatique pour un usage géothermique est soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- Eaux usées

Des actions sont à mener afin de mettre en cohérence les capacités de l'unité de traitement existante et les flux supplémentaires générés par le projet. Ces actions portent sur un complément de la station d'épuration et sur une limitation des eaux parasites dans le réseau. Un échéancier des actions à mener devrait être proposé, la capacité de traitement disponible de la station d'épuration est une condition à la réalisation du projet.

- Protection de la nappe

Des mesures de gestion des eaux pluviales sont prévues afin de préserver la qualité des eaux de la nappe.

La maintenance et l'entretien de ces dispositifs devra être suivie afin que ces mesures soient efficaces.

### 3.4 Les déplacements

Situé à l'entrée de la vallée de Maurienne et ouvrant la route vers l'Italie via le tunnel du Fréjus, le site est desservi par de nombreuses infrastructures de transport :

- la voie ferrée Chambéry-Modane avec la présence de deux gares à proximité (Saint-Pierre-d'Albigny à 9 km et Montmélian à 20 km ) et deux arrêts (Chamousset à 4 km et Aiguebelle à 5 km) ;
- l'autoroute A 43 vers la Maurienne et l'Italie (moyenne journalière annuelle 2010 : 26 537 véhicules par jour) ;
- l'autoroute A 430 vers la région d'Albertville et la Tarentaise (moyenne journalière annuelle 2010 : 15 881 véhicules par jour) ;
- la RD1006 ( moyenne journalière annuelle 2010 : 12 139 véhicules par jour) ;
- une plate-forme de ferroutage Aiton-Bourgneuf (MODALOHR) qui prend en charge les poids lourds pour les acheminer vers Orbassano en Italie (banlieue de Turin).

Le secteur du Parc Arc-Isère est fortement contraint géographiquement par ces infrastructures de transport : la A 43 et la RD 1006 au Nord, la voie ferrée Chambéry/Modane au Sud. Par conséquent, le périmètre de l'extension s'est calé sur ces barrières.

L'entrée principale se fait au Nord directement depuis la RD 1006 et permet de faire le lien avec l'existant par un axe Nord/Sud renforcé.

La voie nouvelle réutilise en grande partie les cheminements existants au Sud du site et longe la voie ferrée sur laquelle se tourne à présent la façade des futures activités.

Le plan d'eau de Barouchat, situé à proximité est ainsi mis à distance des nuisances sonores liées à la voirie et au passage des véhicules.

Les cheminements piétons et cycles se font à l'écart de la voirie et se connectent sur l'existant. Ils permettent de rejoindre directement le plan d'eau.

Diverses mesures sont prévues pour faciliter l'intermodalité, il s'agit notamment :

- du développement, en accord avec la Région, de l'offre TER à destination ou en provenance de petites villes, Montmélian et Saint-Pierre-d'Albigny ;
- de la création ou de l'extension de parcs de stationnement autour des gares ;
- de la création de " vélo stations " pour développer les rabattements en deux roues ;
- de l'adaptation, par le Conseil général de Savoie des lignes de cars interurbains pour desservir les gares aux horaires des TER ;
- de la communication sur les possibilités offertes par le site Internet de Mobi'Savoie pour faciliter le covoiturage.

Il est prévu de concentrer ces actions autour de la gare de Saint-Pierre-d'Albigny avec notamment la création d'un parking dimensionné afin d'organiser le rabattement et les liaisons entre la zone d'activités et la gare de façon satisfaisante.

Une voie de desserte reliera l'Ouest et l'Est de la zone, dans la continuité de la voie de desserte interne du parc d'activités actuel. L'entrée principale se fera désormais au Nord, par l'actuelle voie d'accès au plan d'eau de Barouchat.

Les trafics sur la RD 1006 seront en nette augmentation, ce qui nécessitera des aménagements de carrefour.

Des mesures indirectes telles que la réflexion en matière de renforcement et de connectivité des liaisons entre la ZAC et les transports en commun existants sont également associées à ces infrastructures, limiter la place dédiée aux infrastructures de voiries et au stationnement, une mutualisation inter-entreprises du parking est prévue.

### **3.5 Le potentiel énergétique**

La loi Grenelle du 3 août 2009 a modifié l'article L 128-4 du code de l'urbanisme demande désormais que :

« Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. »

Potentiel solaire présenté dans l'état initial de l'environnement

L'analyse du potentiel géothermique a été réalisée avec notamment l'étude du potentiel de la nappe alluviale de l'Arc pour un usage géothermique.

Une autre source d'énergie potentielle est liée à la filière bois.

La faisabilité de développement de ces types d'énergies renouvelables devra faire l'objet d'études plus précises lorsque les besoins et les filières seront connus.

### **3.6 Les risques**

- Risques industriels

Le secteur est concerné par un risque lié à la plateforme de ferroutage, le transport de marchandises dangereuses (TMD). Il est strictement réglementé et contrôlé.

- Risques sismiques

Page 79, le dossier indique que la zone d'implantation du projet est classée en zone 1b, en risque de sismicité faible. Or, le nouveau plan de zonage des séismes de la France entré en vigueur le 1er mai 2011, classe les deux communes concernées en zone 4, risque de sismicité moyen. Les constructions devront respecter les règles parasismiques.

- Risques inondation

D'après une étude réalisée par le bureau d'études hydrauliques CIDEE en mai 2009, il ressort que les terrains à l'arrière de l'autoroute de Maurienne réservés pour l'extension de la ZAC Arc-Isère ne sont pas inondables par une crue centennale de l'Arc.

- Autres risques naturels

Le projet n'est pas concerné par des risques de glissement de terrain, chute de blocs et éboulis.

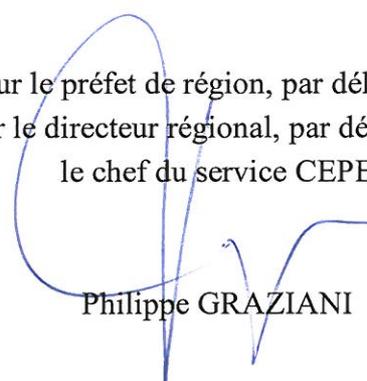
#### 4. Avis conclusif de l'autorité environnementale

L'étude d'impact réalisée dans le cadre du dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet de Parc D'activités Arc Isère a permis d'identifier les principaux enjeux environnementaux de la zone.

Des mesures prévoient la préservation des secteurs les plus remarquables (plan d'eau de Barouchat, haies, nappe), cependant, les enjeux paysagers et de continuité écologique semblent insuffisamment pris en compte dans l'étude d'impact et dans la mise en compatibilité des POS.

Pour le préfet de région, par délégation,  
pour le directeur régional, par délégation,  
le chef du service CEPE

Philippe GRAZIANI



---