

Le présent document reprend la demande de compléments du 17/07/2024. Les réponses apportées sont notées en **vert** sous les différentes questions. Ces éléments ont également été repris dans le Cerfa et/ou dans l'annexe 8 Note de synthèse environnementale.

1/ justification du projet

Le PLU dispose que la construction de bureaux est autorisée dans les zones Ub (secteur de confortement), Uc (secteur périphérique) et Ux (secteur d'accueil des activités industrielles et artisanales)

Savez-vous quel est le taux d'occupation des bureaux existants sur Amancy ? et sur la commune limitrophe de La Roche-sur-Foron ?

2/ caractéristiques du projet : absence de démolition et délocalisation, à confirmer

Merci de confirmer que le projet n'a pas pour objet de démolir le bâtiment existant « L'Europa » (dénommé A), ni son parking, et n'a pas pour effet de délocaliser les entreprises actuelles domiciliées dans ce bâtiment situé 85 Route de Thonon, 74800 Amancy (société A 2 X (du groupe ACB), établissement principal, SIRET :407 512 987 00022 ; MAPA assurances ; etc.).

Le bâtiment « L'Europa » (« Bâtiment A » sur les plans du projet) sera conservé. Le projet n'a pas pour effet de délocaliser les entreprises présentes actuellement dans le bâtiment "L'Europa" situé 85 Route de Thonon, 74800 Amancy.

3/ caractéristiques du projet : terrain d'assiette du projet, à clarifier

Le plan masse indique que le bâtiment B est situé sur un terrain de **6447 m²**.

Or le plan de situation identifie 5 parcelles d'une contenance totale de **5443 m²** :

A951 = 111 m² ; A1509 = 1982 m² parking ; A2357 = 2359 m² bâtiment A et parking ; A2358 = 858 m² ; A2359 = 133 m² (source : [Géoportail des Savoie](#))

Il semble que le projet consiste :

- d'une part, à supprimer 2 places de stationnement sur la parcelle A2357 qui comprend le bâtiment A et 38 places de stationnement ; **Oui, cf. plan masse avant travaux (présent dans l'annexe 5).**

- d'autre part, créer un bâtiment B et une aire de stationnement sur les parcelles A951, A1509 pour partie, et A2358. **Oui, cf. plan masse du projet (présent dans l'annexe 5).**

Quelles sont les parcelles concernées par le projet ? Leur superficie globale ?

Le projet concerne les parcelles cadastrales suivantes :

- Parcelle A 951 (1 115 m²) ;
- Parcelle A 1509 (1 982 m²) ;
- Parcelle A 2358 (858 m²) ;
- Parcelle A 2357 (2 359 m²) ;
- Parcelle A 2359 (133 m²).

Soit un total de **6 447 m²** (source : [cadastre.data.gouv.fr](#)).

4/ caractéristiques du projet : le bâtiment B est un ERP (5^e catégorie), préciser la population induite

Réponse à la demande de compléments

Le dossier ne précise pas quelle est la population induite par le projet, s'agissant du personnel d'une part, et s'agissant du public d'autre part, à préciser.

Concernant la population induite par le projet, les effectifs maximums susceptibles d'être admis même temporairement par niveau, distinguant le public et le personnel, sont les suivants :

| | Public | Personnel | TOTAL |
|-----------------------|--------|-----------|-------|
| Rez-de-chaussée | 24 | 30 | 54 |
| 1 ^{er} étage | 24 | 30 | 54 |
| 2 ^e étage | 24 | 32 | 56 |
| Effectif cumulé | 72 | 92 | 164 |

Tableau 1 : Effectifs maximums (public et personnel) induits par le projet

5/ caractéristiques du projet : places de stationnement, à clarifier

a) le dossier indique : 79 places existantes (pour le bâtiment A), dédiées exclusivement à « L'Europa »
25 aériennes + 13 souterraines sur la parcelle A2357 qui comprend le bâtiment A (cf. plan masse)

38 places aériennes + 2 PMR sur la parcelle A1509

b) 138 places après projet, dont un besoin de stationnement de 90 places pour le bâtiment B « dont 19 reprises de l'existant »

c) il semble que :

79 places existantes – 19 places qui sont reprises pour le bât B = reste 60 places pour bât A

138 places au total – 60 places réservées pour le bât A = reste 78 places pour bât B, ce qui est inférieur au besoin de 90 places pour le bât B

Ceci est à confirmer et clarifier.

Après réalisation du projet :

- quel nombre de places de stationnement pour le bâtiment A ; justifier que le nombre est suffisant (79 places existantes, combien de places après projet ?)

- quel nombre de places de stationnement pour le bâtiment B ? justifier que le nombre est suffisant

Précision sur le mode de calcul du besoin en stationnement (issue de la notice architecturale annexée au permis de construire, réalisée par Benjamin Blanc Architecture et Urbanisme) :

« **1. Article L151-31 : Réduction de 15 %, de l'obligation de stationnement :**

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme prévoit que les obligations en matière de stationnement peuvent être réduites de 15% ou plus si les constructeurs mettent à disposition en autopartage, des véhicules électriques ou propres.

Ce mécanisme peut s'avérer particulièrement favorable aux porteurs de projets et en phase avec les aspirations de notre époque : réduire les nuisances environnementales liées à la taille des parkings et au nombre de voitures en circulation sur les routes.

2. Besoins en stationnement demandés au PLU :

D'après le PLU, le besoin en stationnement est de 1 place / 20 m² SP pour les activités de bureaux et services (hors locaux sociaux réservés au personnel).

Soit pour l'ensemble (bâtiment A existant de 1452 m² SP) + (bâtiment B projeté de 1793 m² SP) :
 $(1452 + 1793) / 20 = 163$ places demandées.

à cette étape du calcul, le projet présenté avec 138 places présente alors un manque de $163 - 138 = 25$ places manquantes.

3. Besoins en stationnement après application de l'article L151-31 :

L'article L151-31 stipule : "Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage."

Le nombre de stationnement demandé devient ainsi de $163 \times 0,85 = 139$ places maximum.

à cette étape du calcul, le projet présenté avec 138 places est conforme aux normes en vigueur sous réserve de compenser les 25 places par l'autopartage.

4. Définition du nombre de véhicules électriques en autopartage à proposer :

S'agissant du nombre de véhicules, une réponse ministérielle de 2019 précise qu'il n'est pas opportun de fixer à l'échelle nationale un ratio du nombre de places d'autopartage à réaliser : le chiffre peut faire partie d'une discussion dans le cadre de l'instruction.

Nous vous proposons ainsi de prendre en compte le chiffre de 5 véhicules individuels remplacés par 1 place en autopartage, qui est le chiffre que nous appliquons sur la région annécienne.

(Ce chiffre montre notre volonté d'aller plus loin que les chiffres de l'ADEME qui considère qu'une place en autopartage remplace 9 à 13 véhicules privés.)

Ainsi, les 25 places manquantes d'après le mode de calcul du PLU à l'étape 2. sont compensées par :

$25 / 5 = 5$ véhicules électriques en autopartage.

Conclusion :

La mise en service de 5 véhicules électriques en autopartage et avec bornes de recharge, au titre de l'article L. 151-31, permet :

✓ de justifier la conformité du projet aux normes en vigueur en termes de stationnement ;

✓ un moindre impact sur l'environnement en réduisant la taille des parkings ;

✓ une meilleure sécurité en réduisant l'impact du projet sur la route de Thonon, à proximité d'un rond-point fréquenté. »

- quel est le nombre de places de stationnement pour les 2 roues ?

c) « 2 places à supprimer » sur la parcelle A2357 : est-ce lié à l'élargissement de la voie d'accès ? à confirmer. Oui, 2 places seront supprimées sur la parcelle A 2357 pour l'élargissement de la voie d'accès.

d) « 3+1 places à supprimer » sur la parcelle A1509 : est-ce lié aux accès au bâtiment B ? à confirmer. 3 + 1 places seront supprimées sur la parcelle A 1509, respectivement pour l'accès au parking et pour l'accès au bâtiment B (Cf. annexe 5).

6/ caractéristiques du projet : SDP créée, à clarifier

Le plan masse mentionne une SDP de 1793 m² pour le bâtiment B

Le CERFA § 4-5 indique que l'emprise au sol du bâtiment B créé est de 779 m² (41m x 19m) et la surface de plancher créée est de 1780 m²

Quel est le bon chiffre pour la SDP créée ?

La surface de plancher créée s'élèvera à 1 793 m² (surface indiquée sur les plans en annexe 5).

7/ analyse des incidences : eaux souterraines

Le projet prévoit un niveau N-1 mais ne précise pas la profondeur de la nappe phréatique, ni le risque de pollution en phase travaux.

Nous n'avons pas connaissance de la profondeur de la nappe phréatique. Dans la poursuite du projet, en phase conception, des études de sol seront menées et permettront d'adapter le projet si besoin.

Le projet n'entraînera pas de drainages ou modifications des masses d'eau souterraines.

Comme pour tout type de chantier, il n'est pas exclu des fuites accidentelles, au niveau des engins ou matériels utilisant des produits polluants (hydrocarbures, huiles...). Cependant, ce type d'impact lié à une défaillance accidentelle sera peu probable et uniquement d'ordre accidentel, lié à un incident de chantier. Il sera prévenu par une vigilance accrue et la mise en œuvre de mesures spécifiques liées à la phase chantier : stockage de produits polluants interdit à même le sol (stockage effectué sur bac de rétention) ; ravitaillement/rinçage/vidange des engins sur une plateforme étanche ; vérification régulière du bon état des engins ; aucun rejet ou nettoyage dans un cours d'eau... En cas de fuite accidentelle de produits polluants, celle-ci devra immédiatement être traitée, par l'utilisation des kits antipollution, la délimitation latérale de la zone contaminée, le déblaiement et l'évacuation des terres polluées. Cette mesure s'appliquera à la protection des eaux souterraines, mais également des eaux superficielles et des sols.

8/ analyse des incidences : biodiversité

Le projet concerne des parcelles non bâties, en état de prairie, (A951, A2358 et A1509 pour partie), qui sont situées à proximité d'une haie arborée.

Le dossier ne conclut pas sur l'absence ou la présence d'espèces protégées, ni, dans l'affirmative, le cas échéant, sur la nécessité d'obtenir une autorisation dérogatoire aux mesures de protection des espèces et de leurs habitats relevant de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

À compléter.

Même en l'absence de pré-diagnostic écologique, les enjeux du secteur et les incidences du projet sur le milieu naturel semblent faibles : implantation du projet sur une zone mono habitat (prairie pâturée), absence de réelle connectivité des milieux (présence d'infrastructures, bâtiment autour du projet).

La zone boisée en bordure de parcelle est évitée. Aucun abattage d'arbre ni destruction de haie n'est requis.

Mesures :

Réponse à la demande de compléments

L'emprise du projet jouxte des boisements, ces habitats peuvent être favorables à l'alimentation voire à la reproduction d'espèces chiroptérologiques, avifaunistiques, herpétologiques ou appartenant à l'entomofaune. Les éventuelles opérations réalisées durant la phase travaux peuvent générer des impacts accidentels sur les habitats adjacents (circulation d'engins, stockage de matériel et matériaux...), entraînant la destruction non intentionnelle d'habitats ou d'individus d'espèces protégées et/ou à enjeux. Le respect strict des emprises de travaux, clairement matérialisées sur le site est impératif afin d'éviter ce type d'impact.

Préalablement au démarrage des travaux, une visite du site pourra être effectuée par un écologue afin de repérer les éventuelles espèces protégées, qui seront alors mise en défens afin de ne pas les impacter.

Un suivi en phase chantier sera mené par un écologue au gré de la progression des travaux, en veillant notamment à :

- La vérification de la bonne application des prescriptions,
- Le respect des délimitations des zones sensibles,
- La formation et l'information des entreprises,
- L'assistance et la transmission de conseils,
- La gestion des imprévus ...

Des dispositifs de protection contre la pollution accidentelle seront également mis en œuvre pendant les phases de travaux, afin de limiter tout déversement accidentel de polluant dans le milieu naturel et les eaux souterraines : organisation du chantier, présence de kit antipollution systématique dans les engins de chantier, ...

A l'issue du chantier, une remise en état du site sera réalisée : les zones de passage des engins seront décompactées.

9/ analyse des incidences : gestion des matériaux (déblais)

Le CERFA § 6-1 p.7 indique que « quelques terres excédentaires seront évacuées lors de la phase terrassement pour la création du parking »

Merci de quantifier en tonnes ou m³ et de préciser où seront acheminés ces déblais (quelle ISDI?), quantifier le nombre de rotations de camions (cf. trafic routier induit, émission de GES et pollution de l'air).

L'implantation du projet en plan et en altimétrie est réalisée de manière à minimiser les mouvements de terre. Toutefois, le projet sera excédentaire en matériaux. Les terres excédentaires seront évacuées lors de la phase terrassement pour la création du parking.

10/ analyse des incidences : pollution de l'air

Le projet est situé sur le territoire d'une commune concernée par le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve (<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-la-vallee-de-a12373.html>).

Le projet induit un trafic routier supplémentaire (cf. ajout de 59 places de stationnement, CERFA § 6-1 p.9).

Quelle est l'incidence du projet sur la pollution de l'air ? et sur le trafic routier ?

Cf. Annexe 8 Note de synthèse environnementale, partie 3.5.1 Qualité de l'air.

Réponse à la demande de compléments

Les incidences du projet sur la pollution de l'air seront les suivantes :

- Durant la phase chantier, des polluants atmosphériques seront rejetés par les engins motorisés nécessaires au bon déroulement des opérations. Les volumes rejetés resteront limités en quantité et dans le temps.
- La phase exploitation est susceptible d'engendrer des rejets atmosphériques, dans une moindre mesure étant donné le très faible trafic généré par le projet.

Les incidences du projet sur le trafic routier seront les suivantes :

- La phase travaux engendrera des déplacements (engins de chantier).
- Les parkings (bâtiment A existant + bâtiment B créé) comporteront 59 places de stationnement supplémentaires par rapport au nombre de places existantes. Parmi elles, 5 places seront en autopartage et équipées de bornes électriques. L'effet du projet sur le trafic routier sera donc faible.

11/ analyse des incidences : mobilité

Quels sont les modes d'accès du projet avec les transports en commun ?

La zone d'activités d'Amancy, située à l'est de la zone de projet, en continuité de celle-ci, est desservie par les transports en commun (arrêt de bus, ligne L reliant La Roche-sur-Foron à Amancy) du réseau Proxim iTi.

12/ analyse des incidences : participation du maître d'ouvrage à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone en 2050

Le projet a pour effet d'anthropiser des espaces non bâtis en état de prairie et par conséquent de détruire des puits de carbone naturels (avec émission de CO₂), les matériaux de construction induisent également des émissions CO₂.

Le dossier ne mentionne pas de mesures participant à la lutte contre les effets du changement climatique (production d'énergie renouvelable ou autre).

Quelle est la participation du maître d'ouvrage à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone en 2050 ?

En ce qui concerne la construction en elle-même, le projet sera soumis à la réglementation thermique et énergétique RE2020 qui comprend un volet sur la prise en compte des émissions de carbone et leur réduction et sur la performance énergétique du bâtiment. Cette réglementation impose et garantit que ces aspects seront traités en phase de conception. Par ailleurs, le projet prévoit la mise en place de 5 places de stationnement de véhicules électriques en autopartage, ce qui permet de s'inscrire dans la réduction des émissions liées aux déplacements.