

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Nos réf. : SCTE/DEE /AR – n° 293

Vos réf. :

Affaire suivie par : Aurélie RENOUST
aurelie.renoust@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 64 82 – Fax : 05 49 55 65 89

Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr

Poitiers, le 15 octobre 2010

Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Contexte du projet
Demandeur : SARL Parc Soyaux
Intitulé du dossier : Permis de construire un Retail park « Parc et Diem »
Lieu de réalisation : Soyaux
Nature de l'autorisation : Permis de construire
Autorité en charge de l'autorisation : Commune de Soyaux
Le dossier est-il soumis à enquête publique ? Oui
Date de saisine de l'autorité environnementale : 13 août 2010

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

Analyse du contexte du projet

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment commercial principal, de trois restaurants, d'une aire de jeux et d'un parc de stationnement.

Ce projet commercial est situé sur la commune de SOYAUX, dans le secteur de la Croix Blanche. Le site d'implantation retenu est actuellement une prairie enclavée au sein de zones bâties et bordée au Sud par la RD 939, par laquelle l'accès au complexe est prévu.

Le site n'est pas concerné par un zonage ou un recensement d'enjeux environnementaux, qu'ils soient écologiques, paysagers, ou liés aux risques. Toutefois, son implantation le long d'une route au trafic soutenu laisse présager de possibles enjeux locaux liés à l'accès au site et aux éventuels impacts sur la circulation, ainsi qu'à l'insertion paysagère du projet. Enfin, l'occupation du sol dans le secteur peut laisser envisager un possible enjeu lié à la fragmentation des espaces naturels.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact

L'étude d'impact est conforme aux attendus réglementaires en termes de complétude. Si l'état initial aurait mérité quelques approfondissements, il permet toutefois de dégager les principaux enjeux liés au projet et au site d'implantation. On note toutefois une analyse relativement superficielle de la problématique liée à la faune et à la flore, à relativiser du fait du contexte très artificialisé et fragmenté du secteur d'implantation.

Les impacts du projet semblent être correctement identifiés, même si l'enjeu majeur, lié aux impacts sur le trafic des véhicules, aurait mérité d'être mieux mis en évidence et traité en conséquence.

Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet bénéficie d'une réflexion basée sur le référentiel HQE en cours de validation pour les bâtiments tertiaires, permettant de minimiser les impacts du projet sur certaines thématiques environnementales, comme la consommation d'énergie ou l'imperméabilisation des sols. Le projet semble correctement dimensionné par rapport aux enjeux environnementaux présents sur le site, malgré la possibilité d'approfondir la réflexion sur des thématiques telles que le paysage, le patrimoine naturel ou la circulation routière.

Pour le préfet et par délégation,
Pour le directeur régional et par délégation
Pour le chef du SCTE
L'adjointe, responsable de la Division
Evaluation Environnementale

signé

Michaële LE SAOUT

Cette analyse suit les indications données dans la circulaire du 3 septembre 2009.

1 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment commercial principal, de trois restaurants, d'une aire de jeux et d'un parc de stationnement, pour une surface hors œuvre nette des bâtiments d'environ 15 800 m².

Ce projet commercial est situé sur la commune de SOYAUX, dans le secteur de la Croix Blanche. Le site d'implantation retenu est actuellement une prairie enclavée au sein de zones bâties et bordée au Sud par la RD 939, par laquelle l'accès au complexe est prévu.

Le site, destiné à l'aménagement dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune, n'est pas concerné par un zonage ou un recensement d'enjeux environnementaux, qu'ils soient écologiques, paysagers, ou liés aux risques. Toutefois, son implantation le long d'une route au trafic soutenu laisse présager de possibles enjeux locaux liés à l'accès au site et aux éventuels impacts sur la circulation, ainsi qu'à l'insertion paysagère du projet. Enfin, l'occupation du sol dans le secteur peut laisser envisager un possible enjeu lié à la fragmentation des espaces naturels, du fait d'un contexte artificialisé et fragmenté entre deux vallées, celles de l'Anguienne et de la Touvre, et un secteur de boisements à quelques centaines de mètres à l'Est du secteur d'implantation du projet.

2 QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

Le dossier soumis à l'examen de l'autorité environnementale comporte :

- Une demande de permis de construire ;
- Une étude d'impact du projet sur l'environnement ;
- Une notice de présentation.

L'étude d'impact comporte :

- un résumé non technique ;
- une analyse de l'état initial du site et de son environnement dans l'aire d'étude ;
- la justification du choix du projet ;
- une analyse des effets permanents et temporaires du projet sur l'environnement ;
- une analyse des effets potentiels du projet sur la santé ;
- les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement ;
- les méthodes de réalisation de l'étude d'impact et les difficultés rencontrées.

Le dossier est donc conforme aux dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Son examen approfondi permet de porter une appréciation sur les informations fournies et sur la prise en compte de l'environnement.

2.2 Qualité et pertinence des informations apportées par l'étude d'impact

2.2.1. Caractère proportionné de l'étude d'impact et pertinence des méthodes adoptées et de leur justification

L'étude d'impact semble globalement proportionnée aux enjeux du projet et du site d'implantation.

La description des méthodes adoptées est présentée de façon détaillée pour les études ayant fait l'objet d'expertises préliminaires à l'étude d'impact : qualité de l'air et risque sanitaire, modélisation acoustique et géotechnique.

L'état initial du bruit est réalisé grâce à quatre récepteurs sonores, dont la localisation est précisée en p. 90. Toutefois, l'évaluation des impacts repose sur une modélisation sonore exposée en page 233, reposant elle sur 8 points de mesures non localisés et apparemment différents de ceux utilisés lors de l'état initial. La méthodologie permettant la mise en relation entre cet état initial et l'évaluation des impacts aurait donc mérité un développement.

La méthodologie de l'étude de trafic est exposée, mais aurait mérité un développement sur la représentativité des comptages routiers, réalisés en 2008 et 2009, avec prévisions de trafics pour 2012. Les données actuelles et prévisionnelles mériteraient d'être clairement explicitées : les méthodes d'obtention des résultats sont peu détaillées dans l'étude d'impact. En outre, la note en bas de page 140 fait référence aux comptages routiers effectués par la Mairie de Soyaux en mars et avril 2009 joints en annexe. Or, cette annexe ne figure pas dans le dossier.

Enfin, on remarque l'absence de détails sur la méthodologie employée pour établir l'état initial sur la faune et la flore (dates de visite, protocoles employés). Il est donc difficile de pouvoir s'assurer que les conclusions de l'étude d'impact sur ces thématiques reposent sur une analyse fiable du contexte du projet, comme par exemple l'affirmation en page 101 qu'« il est remarquable que les chauve-souris et les oiseaux chassent préférentiellement voire exclusivement au-dessus des vallons et des bois ».

2.2.2. État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

•Présentation de l'état initial de l'environnement :

L'état initial reprend de façon correcte les principales caractéristiques du site. Certaines précisions auraient toutefois mérité de figurer, afin d'éclairer quelques points.

Ainsi, en p. 61 : l'étude d'impact signale la présence de deux cours d'eau sur la commune de Soyaux, sans préciser le bassin versant dans lequel se situe le projet.

En ce qui concerne les risques, l'étude d'impact ne fait pas état du massif à risque « feux de forêt » présent sur la commune de Soyaux (arrêté préfectoral du 22 février 2007 portant classement des massifs à risque feux de forêt). Ce massif et les obligations de gestion qu'il génère n'entrent toutefois pas en interférence avec le projet ou ses abords.

Si l'aire d'étude retenue semble pertinente au regard du projet et des enjeux locaux, la délimitation d'une aire étendue aurait permis une meilleure prise en compte des impacts potentiels du projet hors territoire communal, et notamment sur les problématiques liées aux corridors biologiques. De même, le choix de l'aire d'étude communale ne permet pas de justifier les choix d'implantation du projet à l'échelle de l'agglomération angoumoisine.

Toujours sur la problématique liée aux continuités écologiques, une approche fondée sur l'analyse des structures écologiques sur l'aire étude élargie aux zones naturelles plus au nord (Brandes de Soyaux) et le site d'intérêt communautaire des vallées calcaires péri-angoumoisines au sud, aurait permis de relativiser l'affirmation en page 101 de l'étude d'impact, qui affirme que le site n'est pas en relation directe avec les corridors biologiques que constitue la trame des vallons. Si ce constat peut être tempéré par le contexte artificialisé et fragmenté du territoire aux alentours du projet, il

n'en reste pas moins qu'il revient à l'étude d'impact de fournir les éléments à l'appui de son argumentation.

L'occupation du sol est abordée en page 103. Les caractéristiques de cette occupation font l'objet d'une description détaillée et illustrée. La fourniture d'une carte de l'occupation du sol à l'appui de cette description aurait été appréciable, et aurait de plus permis un affinage de la carte des entités paysagères fournie en page 122.

L'état initial portant sur les infrastructures de transport revêt un intérêt tout particulier, du fait de la localisation du projet (le long d'une départementale à forte circulation ponctuellement embouteillée) et de sa nature (trafic induit par la fréquentation du parc estimé entre 3800 et 4800 véhicules par jour). Cet état initial aurait bénéficié de quelques précisions permettant de mieux appréhender le contexte. Ainsi, la Rocade Est, en cours de construction, aurait mérité de figurer sur la carte de localisation fournie en page 132. De plus, l'état initial sur les transport en commun aurait pu être affiné en évoquant la périodicité de la desserte en bus, en lien avec les potentiels pics de fréquentation du projet. Par ailleurs, la carte en page 144 fait apparaître les lignes du bus dans les alentours du projet, sans que celui-ci ne soit localisé.

Le site étant localisé en zone d'assainissement collectif, l'étude d'impact se penche à juste titre en page 151 sur la capacité des ouvrages épuratoires auxquels le projet sera raccordé. Une description de la capacité résiduelle des ouvrages à accueillir la nouvelle fréquentation aurait permis de conclure plus facilement sur l'absence d'impact du fait du traitement des eaux usées.

Enfin, la problématique liée aux eaux pluviales est abordée. L'étude mentionne en page 152 l'existence, dans certains secteurs, de désordres en cas d'épisodes pluvieux intenses. Or, il semble que ce constat soit fait à l'échelle de la Communauté d'agglomération : la localisation plus précise de secteurs de désordre évoqués s'avérerait donc utile.

- **Articulation du projet avec les plans et programmes concernés :**

Le Plan Local d'Urbanisme fait l'objet d'une analyse spécifique. Le dossier aurait mérité de faire figurer le zonage du PLU aux abords du projet. Par ailleurs, le paragraphe sur l'avancement de la procédure de révision simplifiée rendant possible le projet n'est plus à jour : la révision simplifiée est désormais menée à son terme, ayant été approuvée le 1er mars 2010.

2.2.3. Analyse des effets du projet sur l'environnement

Cette analyse est globalement correctement menée, prenant en considération les différents impacts possibles du projet, tant en phase de travaux qu'en phase de fonctionnement.

Néanmoins, les conclusions concernant les impacts du projet sur la circulation sont peu claires. En effet, le trafic généré par le projet sur la RD 939 représentera un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 3500 véhicules dans chaque sens. Ce chiffre est à comparer avec l'effet escompté de la mise en service de la Rocade Est, qui entraînerait une diminution du TMJA de 3500 véhicules/jour. Il semblerait donc que l'implantation d'un tel projet soit de nature à minimiser l'amélioration de la situation au niveau local due à la future rocade.

Les impacts paysagers sont décrits en pages 207 et suivantes. On note que les simulations en page 208 présentent le projet en l'extrayant de son environnement, ce qui ne permet pas de juger de l'intégration du projet dans le paysage. En outre, il aurait été judicieux de présenter également des vues montrant l'arrière du projet, puisque c'est cette partie qui impactera le plus la vue des habitants demeurant au nord du site. Enfin, des simulations de coupes de terrain avant et après travaux permettraient de juger de l'impact paysager des terrassements prévus.

2.2.4. Justification du projet

Si l'étude d'impact ne fait pas apparaître d'alternatives au choix du site au sein de l'agglomération, plusieurs partis d'aménagement sont étudiés à l'échelle de l'implantation du projet. On note l'effort

portant sur l'insertion architecturale et paysagère du projet, quand bien même le projet retenu ne correspond pas exactement aux esquisses d'implantation (un bâtiment non prévu initialement abritera des espaces de restauration). On peut toutefois regretter le caractère schématique des esquisses d'implantation proposées, rendant difficile la visualisation et l'appropriation des partis retenus. Au final, parmi les 3 esquisses décrites p. 169 à 173, l'alternative retenue (n°1) positionne les façades commerciales vers la RD939, et les réserves à l'arrière, avec accès des clients limité aux abords de la route principale, afin que le trafic lié au projet ne perturbe pas les résidents.

On note avec intérêt la réflexion sur l'organisation des espaces de stationnement, qui, dès le stade des esquisses, intègre la réflexion sur la prise en compte de la circulation des piétons.

Enfin, des éléments d'intégration de la problématique de développement durable dans la conception même des bâtiments sont abordés dès ce stade préliminaire, de façon fort pertinente.

2.2.5. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Le projet bénéficie d'une réflexion sur la mise en place d'une démarche « environnementale tout au long du projet, basée sur le référentiel HQE en cours de validation pour les bâtiments tertiaires.

La conception du projet a permis d'intégrer dès ce stade des mesures de réduction d'impact paysager (traitement des façades, « boîtes à lumières réduisant la pollution lumineuse des zones de chargement), ainsi que la limitation des surfaces imperméabilisées grâce au recours à la végétalisation de 40% des toitures, et d'orienter le choix du bâtiment vers une conception limitant les dépenses énergétiques.

On note toutefois des incohérences entre les mesures de limitation des impacts sur le milieu naturel, (recours à une palette limitée ayant recours à quelques végétaux autochtones), et celles sur l'insertion paysagère (présentation d'une palette végétale large avec un recours très majoritaire aux espèces horticoles). Cette contradiction interne est préjudiciable à la qualité de l'étude d'impact sur ce point. De plus, cette mesure de végétalisation des abords n'apparaît pas dans le récapitulatif des coûts en page 321.

2.2.6. Conditions de remise en état et usage futur du site

Sans objet.

2.2.7. Résumé non technique

Si sa rédaction rappelle bien le contenu de l'étude d'impact, le résumé non technique aurait gagné en lisibilité par l'intégration de documents graphiques (cartes de localisation, plans de masse,...).

De plus, le paragraphe consacré aux effets du projet est relativement peu compréhensible. Il mêle en effet la description des choix techniques retenus, la description des effets et des prescriptions de nature à limiter certains effets.

3 ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

3.1 Prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet

Le projet bénéficie d'une réflexion sur la mise en place d'une « démarche environnementale tout au long du projet, basée sur le référentiel HQE en cours de validation pour les bâtiments tertiaires. Cette démarche permet de minimiser les impacts du projet sur certaines thématiques

environnementales, comme la consommation d'énergie ou l'imperméabilisation des sols (cf. §2.2.5).

Le projet semble correctement dimensionné par rapport aux enjeux environnementaux présents sur le site, malgré la possibilité d'approfondir la réflexion sur des thématiques telles que le paysage, le patrimoine naturel ou la circulation routière.

3.2 Pertinences des mesures de suppression réduction et compensation proposées

Le projet se base sur des réductions d'impact globalement en cohérence avec les impacts potentiels du projet. On note toutefois des incohérence entre les mesures de limitation des impacts sur le milieu naturel, (recours à une palette limitée basée sur des végétaux autochtones), et celles sur l'insertion paysagère (présentation d'une palette végétale large avec un recours très majoritaire aux espèces horticoles), sans que cette contradiction soit résolue dans le projet.

Les mesures proposées restent toutefois en retrait des possibilités offertes par ce type d'aménagement. Des mesures compensatoires de plus grande envergure auraient ainsi pu être mises en place. Citons ainsi l'insertion paysagère, qui aurait pu bénéficier d'une réflexion plus poussée, ou l'intégration de la problématique des connectivités biologiques, qui aurait pu être prise en compte dans le plan de végétalisation des espaces verts.

Enfin, une réflexion plus approfondie sur les possibilités d'accès par les transports en commun et une analyse plus fine des flux de circulation routière générées auraient été attendue, pour aboutir à des propositions de mesures de réduction des impacts sur les déplacements.

Conclusion générale

L'étude d'impact est conforme aux attendus réglementaires en termes de complétude. Si l'état initial aurait mérité quelques approfondissements, il permet toutefois de dégager le principaux enjeux liés au projet et au site d'implantation.

On note toutefois une analyse relativement superficielle de la problématique liée à la faune et à la flore, à relativiser du fait du contexte très artificialisé et fragmenté du secteur d'implantation.

Les impacts du projet semblent être correctement identifiés, même si l'enjeu majeur, lié aux impacts sur le trafic des véhicules, aurait mérité d'être mieux mis en évidence.

Le projet bénéficie d'une réflexion basée sur le référentiel HQE en cours de validation pour les bâtiments tertiaires, permettant de minimiser les impacts du projet sur certaines thématiques environnementales, comme la consommation d'énergie ou l'imperméabilisation des sols. Le projet semble correctement dimensionné par rapport aux enjeux environnementaux présents sur le site, malgré la possibilité d'approfondir la réflexion sur des thématiques telles que l'insertion paysagère, le patrimoine naturel ou la circulation routière.

1. Cadre général :

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'ici à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 cité en référence, complétant ce dispositif réglementaire, désigne le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par le décret sus-visé, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté *"au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet..."*.

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à *"l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés"*. Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale¹ prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").

Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [...] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".

¹ Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

3. Contenu de l'étude d'impact

L'article R.122.-3 du Code de l'environnement précise :

I. - Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

II. - L'étude d'impact présente successivement :

1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;

6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

III. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

IV. - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. 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.

V. - Des arrêtés interministériels peuvent préciser pour certaines catégories d'ouvrages le contenu des dispositions qui précèdent.