



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 10 FEV. 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) de la « Gare d'Auxy » à Auxy (45)
Dossier de demande de déclaration d'utilité publique

I - Contexte et présentation du projet :

Située dans le nord-est du département du Loiret, à la limite de l'Ile-de-France, la Communauté de commune du Beaunois a décidé de développer une zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) sur le territoire de la commune d'Auxy. Cette zone vise à tirer profit de la proximité d'une sortie de l'autoroute A19 afin d'accueillir différentes activités économiques relevant :

- De la logistique pour 35 à 40 hectares
- De l'industrie pour 25 à 40 hectares
- De l'artisanat et des PME-PMI pour 5 à 8 hectares
- Des activités de services (banque, poste, hôtellerie, restauration) pour 5 à 8 hectares
- D'un éventuel centre routier pour 3 à 4 hectares

Cette ZAC de 75 hectares avec possibilités d'extension fait partie des dix zones d'activités d'intérêt départemental identifiées par le Conseil général du Loiret. Elle sera réalisée à quelques kilomètres au sud du bourg d'Auxy, en continuité du hameau de la Gare.

La réalisation des infrastructures primaires est envisagée pour 2011 ou 2012, pour un délai de réalisation global de la ZAC oscillant entre 6 et 9 ans.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact relative à la Zone d'aménagement concerté de la « gare d'Auxy », réceptionnée le 10 décembre 2010 et réputée complète et définitive. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis à vis du projet. Il permet une hiérarchisation de ces enjeux. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Compte tenu de son ampleur et de sa localisation, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour :

- Du paysage et de la consommation d'espace, le projet s'inscrivant dans une vaste zone de plaine agricole dépourvue de relief ;
- De l'eau, le projet étant situé sur une zone perméable à l'aplomb d'une nappe sensible ;
- Des nuisances aux riverains, le projet étant développé en continuité du hameau de la Gare.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 : Description du projet

L'étude d'impact restitue le contexte du projet de manière convenable : le contexte territorial, l'historique du projet et son inscription dans le réseau des zones d'activités départemental sont rappelés. Elle signale également que l'opportunité de la ZAC a fait l'objet d'une étude spécifique en 2002, dont seule une conclusion synthétique est rappelée. Quelques détails quant aux hypothèses de cette étude et aux modifications potentielles induites par l'évolution du contexte économique depuis 2002 (notamment sur les disponibilités existant dans les zones d'activités voisines pour accueillir des entreprises de toutes tailles) auraient utilement permis d'en confirmer les conclusions.

La description du projet est très générale. Du point de vue des activités, l'étude signale seulement les grandes familles auxquelles se rattacheront les entreprises attendues (logistique, industrie, artisanat, service) et fournit une estimation des surfaces globales concernées. Du point de vue spatial, la description du projet se limite à la définition de l'enveloppe de la ZAC, sans entrer dans le détail de son organisation interne : le maître d'ouvrage récuse en effet toute notion de zonage a priori afin de conserver un maximum de réactivité face aux futures sollicitations. Quelques éléments de structuration (principes de desserte, voiries structurantes, bassins de rétention...) apparaissent toutefois au détour de l'une des cartes de la page 65 comparant les deux options de choix du périmètre de la ZAC. Deux photomontages de bonne qualité à la page 91 de l'étude d'impact illustrent à titre indicatif le rendu visuel éloigné de la ZAC, ainsi qu'un croquis en vision rapprochée à la page 92.

L'étude d'impact présente quelques ambiguïtés concernant le rattachement ou non de deux éléments connexes au programme de la ZAC : il s'agit du projet de déviation de la RD975, nécessaire pour desservir le site qui ne serait accessible sinon que via le hameau de la Gare, et du projet de nouvelle station d'épuration, nécessaire pour traiter les eaux usées de la ZAC. L'étude aurait mérité de présenter de manière plus claire si ces réalisations, jugées nécessaires au bon fonctionnement de la ZAC, font ou non partie du projet, et dans l'affirmative de préciser leurs échéances de réalisation ou les critères déclenchant leur mise en chantier.

Même si l'étude n'a pas envisagé d'alternative de localisation, les déterminants du choix d'implantation sont clairement présentés, qu'ils relèvent de la stratégie de la Communauté de commune du Beaunois, des possibilités de participations financières d'autres collectivités, des caractéristiques du site pressenti ou de critères environnementaux.

L'étude d'impact de la ZAC, qui souhaite s'inscrire dans la charte de développement durable de la Région Centre, détaille les six thématiques de qualité environnementale retenues pour le projet (transport, paysage, bruit, eau, énergie, chantier) et fournit une série de tableaux illustrant les actions actées ou à intégrer par la suite. Ces mesures concernent principalement l'aménagement de la zone, mais touchent parfois également à sa conception.

III-2 : Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales.

Paysage et consommation d'espace

L'état initial concernant le paysage apparaît relativement satisfaisant. Les grandes caractéristiques de l'aire d'étude (espace de plaine agricole, place et fonctionnement du hameau de la Gare, marque paysagère de l'A19...) sont décrites de manière compréhensible. Elles sont par ailleurs illustrées d'une série de photographies dont le report de localisation sur la carte page 54 permet de bien les situer dans le site. Ces dernières apparaissent représentatives des différents axes de vision et des diverses échelles d'inscription du site dans le paysage. La situation spécifique du hameau aurait toutefois mérité d'être plus illustrée, la seule photo du bâtiment de l'ancienne gare ne permettant pas de visualiser parfaitement la nature des constructions et leur ouverture sur le site.

Les enjeux paysagers majeurs présents sur le site ont été convenablement repérés : insertion de la ZAC et transition par rapport au hameau, rapport d'échelle entre les édifices existants et les futures constructions, cadre visuel très ouvert dans un environnement plat quasi dépourvu d'arbres et de masques végétaux, inscription dans un paysage transformé par la réalisation de l'A19.

Gestion des eaux

L'état des lieux décrivant la thématique « Eau » est complet et illustré de photographies, de cartes et de tableaux pédagogiques. L'ensemble des éléments nécessitant d'être pris en compte a été abordé : masses d'eaux souterraines, cours d'eaux de surface, captages protégés, alimentation en eau potable, gestion des eaux usées, gestion des eaux pluviales.

L'étude d'impact fait également référence aux documents de planification de la gestion des eaux dont dépend la commune d'Auxy : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2010-2015 et Schéma de gestion des eaux (SAGE) de la nappe de Beauce en cours d'élaboration. Cette référence, située dans la partie de l'étude d'impact consacrée aux raisons du choix du projet, aurait mérité d'être rappelée dans la partie consacrée à l'état initial.

Les principaux facteurs d'enjeux du secteur compte tenu du projet (forte vulnérabilité de la nappe sous-jacente et faiblesse des exutoires potentiels en surface) ont été convenablement repérés par l'étude d'impact.

Nuisances aux riverains

L'étude d'impact aborde formellement l'état initial de chacun des facteurs de nuisances potentielles aux riverains du hameau de la Gare : circulation routière, bruit et qualité de l'air. Les éventuelles nuisances visuelles sont intégrées à l'approche des enjeux paysagers.

L'étude décrit rapidement le réseau routier existant et signale les niveaux de trafics constatés sur les deux principaux axes de desserte : la RD975 qui traverse le hameau et la RD165 qui longe le futur site. Les données présentées, datant de 2004, auraient mérité d'être actualisées pour intégrer la mise en service de l'A19.

L'état initial du bruit est présenté uniquement sous l'angle réglementaire du classement sonore des infrastructures. Un relevé des niveaux de bruit actuels subi par les habitants du hameau aurait pu s'avérer pertinent pour mieux évaluer les conséquences de la ZAC tout en intégrant là aussi la présence de l'A19 dans l'état initial.

La qualité de l'air est abordée de manière satisfaisante par l'intermédiaire des données recueillies par l'organisme LIG'AIR en 2006. Le choix de la station de mesure de Montargis, plus proche du contexte d'Auxy que celle d'Orléans, aurait été plus pertinent en terme de représentativité.

III-3 : Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et si possible, y remédier

Paysage et consommation d'espace

L'étude des impacts paysagers du projet est variable suivant les échelles. Les impacts de la ZAC au niveau du grand paysage sont illustrés par deux montages photographiques pertinents qui permettent de bien appréhender la nature du changement de perception. A l'échelle du paysage de proximité, un croquis illustratif figure un rendu potentiel de la ZAC depuis la future voie de contournement à l'est. En revanche, aucun élément ne permet de juger de l'impact du projet sur le hameau à l'ouest, et notamment sur les habitations situées au sud-ouest avec lesquelles l'étude d'impact signale une forte visibilité réciproque. Compte tenu de l'importance de cet enjeu, cette absence apparaît quelque peu préjudiciable.

Les mesures correctives proposées visent à intégrer dans l'environnement paysager un projet que son ampleur rendrait illusoire de masquer. Ces mesures gardent un caractère relativement général : renforcement de la trame végétale initiale du côté du hameau, traitement paysager des franges au nord et à l'est, recherche d'un effet vitrine et mise en valeur d'un espace vert au sud. Les incertitudes planant encore sur le plan global d'aménagement de la ZAC et l'absence d'illustrations ne permettent pas de juger du caractère proportionné des mesures correctives proposées, en particulier de la frange paysagère accompagnée d'un mouvement de terrain visant à atténuer la perception depuis le hameau.

Les principes du traitement paysager interne de la ZAC disponibles dans la partie « Mesures » de l'étude d'impact sont complétés par les orientations des tableaux d'actions présentées en pages 71 et 72, et qui abordent la thématique paysage dans le cadre de charte de développement durable. L'autorité environnementale prend acte de ces orientations, mais ne peut se prononcer sur leur caractère adapté en l'absence d'éléments plus détaillés sur leur mise en œuvre. Elle signale également que le schéma d'aménagement et le cahier des prescriptions architecturales auxquels il est fait référence en page 97 ne sont pas présents dans l'étude d'impact.

Du point de vue de la consommation d'espace, l'étude d'impact n'aborde pas les conséquences de l'aménagement sur les exploitations agricoles concernées ni les mesures résultantes, dont elle renvoie l'analyse à une concertation spécifique.

Gestion des eaux

Les impacts potentiels du projet, tant temporaires que permanents, sur la qualité des eaux ont été globalement bien repérés mais restent décrits de manière générale (augmentation des débits de pointe aux exutoires, risque de pollution de la nappe du fait de la forte perméabilité du sol calcaire, insuffisance des capacités de traitements des stations d'épuration existantes). L'étude d'impact renvoie leur quantification et leur analyse fine à un dossier postérieur, à réaliser au titre de la loi sur l'Eau. Sans prétendre à une analyse détaillée, l'étude d'impact aurait mérité d'estimer l'ordre de grandeur des impacts à attendre (volume d'eaux pluviales à gérer, volume d'eau potable nécessaire, volume d'eaux usées à traiter, nature et caractérisation des effluents).

Les mesures correctives nécessaires sont davantage abordées en terme d'objectifs que de moyens : respect des préconisations du service de Police de l'Eau du Loiret, écrêtement des ruissellements, absence d'atteinte à la qualité des eaux... Une grande variété de solutions techniques envisageables est présentée, dont certaines, tels les puits d'infiltration envisagés à la

page 94, ne peuvent constituer que des solutions d'ultime recours compte tenu de la sensibilité de la nappe souterraine. Le choix définitif est là aussi renvoyé au futur dossier « Loi sur l'Eau », ce qui ne permet pas à l'autorité environnementale de juger de la pertinence des mesures au-delà de prendre acte des objectifs. En particulier, l'absence d'estimation des volumes d'eaux pluviales à traiter ne permet pas de s'assurer du caractère suffisant des deux bassins d'écêtement prévus, tandis que l'absence de quantification des besoins en eau potable et eau de process empêche de juger de la capacité du réseau actuel à alimenter la future zone, ce que prévoit le maître d'ouvrage.

Nuisances aux riverains

L'étude d'impact évalue de manière réaliste le volume de trafic généré par la ZAC. En revanche, elle ne l'affecte pas précisément sur chacune des voiries, ce qui aurait pu apporter des précisions sur la répartition des itinéraires (la totalité des trafics n'ayant probablement pas vocation à utiliser uniquement l'A19). Le projet envisageant une déviation phasée de la RD975, cette affectation aurait permis d'analyser les impacts des différentes phases au cours du temps.

L'évaluation des conséquences du projet sur le bruit repose sur une méthodologie cohérente, à l'exception de l'omission des impacts de la liaison ferroviaire. Le raisonnement sur la distance de l'isophone diurne 60 dB(A) ne favorise cependant pas l'accessibilité de l'évaluation. Cette dernière aurait gagné à s'appuyer plutôt sur une représentation cartographique des modifications acoustiques et sur une quantification du nombre de riverains potentiellement concernés. Le maître d'ouvrage renvoyant l'étude des mesures de protection acoustique aux études spécifiques de la déviation (dont la maîtrise d'ouvrage et le phasage restent à définir), l'autorité environnementale ne peut juger leur caractère adapté et proportionné.

Compte tenu de la nature du projet, les impacts locaux sur la qualité de l'air seront vraisemblablement modérés, en dehors d'éventuelles activités polluantes qui s'installeraient sur le site (mais qui feraient l'objet d'une analyse spécifique au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement). Le volume des émissions de polluants, notamment de dioxyde d'azote, sera néanmoins dépendant des conditions de circulation interne et de desserte de la ZAC.

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

Malgré des orientations adaptées, les incertitudes quant à l'occupation de la ZAC et à la nature exacte des activités futures ne permettent pas de juger complètement d'une prise en compte appropriée de l'environnement.

IV-1 : Paysage et consommation de l'espace

Les orientations paysagères présentées dans l'étude d'impact (en particulier dans le tableau de suivi environnemental des pages 71 et 72) laissent présager, sous réserve d'être effectivement intégrées par la suite, d'une bonne prise en compte de l'enjeu paysager dans l'aménagement de la ZAC. Le souhait du maître d'ouvrage de ne pas camoufler la ZAC par des haies bocagères (la végétation étant peu présente autour du site) mais de s'appuyer sur des éléments paysagers présents aux alentours comme des bosquets va également dans ce sens.

Si l'étude d'impact fournit des éléments permettant de juger de la prise en compte du paysage dans l'aménagement du projet, quelques éléments complémentaires auraient été nécessaires pour témoigner d'une bonne prise en compte de cet enjeu dans la conception même de la ZAC. L'absence d'orientation concernant la densité souhaitée ou les coefficients d'occupation des sols ainsi que l'absence de phasage formalisé ne permettent pas de juger de la prise en compte de la modération de consommation d'espace dans la conception de la ZAC. De même, l'absence de structuration a priori de la ZAC ne permet pas de s'assurer d'un parcellaire optimisé ni de la compatibilité de l'organisation du site avec un éventuel phasage.

IV-2 : Transport et accessibilité

Le projet affiche de fortes ambitions de prise en compte de l'environnement et souscrit à la charte de développement durable de la Région Centre, entre autre sur la thématique « transport ». Les raisons du choix de localisation du projet s'appuient notamment sur la présence d'une voie ferroviaire le long du site, en complément d'une bonne accessibilité routière. Cette voie ferrée est susceptible de permettre une desserte alternative pour les marchandises et participe ainsi d'une bonne prise en compte des enjeux de transports.

Néanmoins, la place de cette desserte dans le projet de ZAC et les conditions de sa mise en œuvre ne sont pas suffisamment abordées dans l'étude d'impact : elles ne sont traduites par aucune mesure concrète dans le tableau de suivi environnemental de la page 70 déclinant les actions à mener dans le domaine des transports. La voie ferrée n'apparaît à aucun moment dans la partie consacrée à l'évaluation des impacts du projet sur les transports et est omise dans l'évaluation des conséquences de la ZAC sur le bruit.

Des éléments plus complets concernant la procédure de création de l'embranchement, ses conditions de réalisation et sa participation à la structuration de la ZAC auraient permis d'illustrer les ambitions d'intégration de l'enjeu « transport », que l'étude d'impact circonscrit principalement à l'enjeu routier. Ils auraient par ailleurs témoigné d'une anticipation des conséquences de l'embranchement sur le parcellaire de la ZAC et confirmé le choix d'implantation sur un site séparé du diffuseur d'A19 par le hameau de la Gare, devant nécessairement être traversé ou dévié par la construction d'une nouvelle infrastructure.

En complément des éléments précédents, une réflexion sur les trajets locaux générés par la ZAC (trajets pendulaires domicile-travail, clients du pôle de services...) aurait permis de mieux anticiper les conséquences du projet sur les échanges générés par cette zone dissociée des principaux bassins de vie et d'emplois.

IV-3 : Energie :

L'autorité environnementale prend acte du lancement par le pétitionnaire d'une étude spécifique 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. Il apparaîtrait souhaitable que cette réflexion soit menée au plus tôt afin d'être intégrée aux choix d'organisation de la ZAC. En tout état de cause, les conclusions devront être disponibles au sein du futur dossier de réalisation.

L'étude d'impact signale néanmoins déjà des orientations à intégrer par la suite concernant les consommations d'énergie et les économies d'énergies. Ces orientations sont susceptibles de promouvoir une bonne intégration de l'enjeu par le projet mais, comme pour le paysage, leur effectivité reste dépendante de leur réelle intégration dans la poursuite des réflexions et du degré d'incitation ou de contrainte sur leur application par les activités économiques de la ZAC.

V - Résumé non technique :

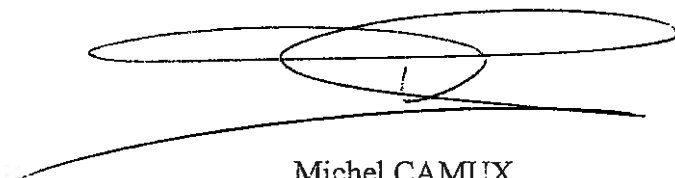
Le résumé non technique de l'étude est synthétique mais complet. Facilement lisible, il permet de relativement bien appréhender la nature du projet, son environnement et ses conséquences. L'insertion d'illustrations cartographiques ou de tableaux récapitulatifs de hiérarchisation des enjeux en aura néanmoins amélioré la qualité et la visualisation.

VI - Conclusion :

L'étude d'impact de la ZAC de la Gare d'Auxy est assise sur un état initial de l'environnement complet qui met bien en lumière les principaux enjeux, notamment paysagers et de gestion des eaux. Les enjeux susceptibles d'impacter les riverains du hameau de la gare auraient néanmoins mérité pour certains d'être actualisés et étudiés plus en détail.

Dans le même temps, le choix assumé du maître d'ouvrage de ne pas définir a priori la structuration de sa ZAC de manière formalisée (zonage, phasage, desserte, modalité de l'embranchement ferroviaire...) rend particulièrement difficile l'évaluation des impacts de celle-ci. Cette position génère quelques incertitudes incommodes pour un projet au stade de la demande de déclaration d'utilité publique, dont les arbitrages sont renvoyés à des procédures ultérieures ou risquent de faire l'objet de décisions successives au gré des demandes d'installation. Les conséquences du projet sur les riverains auraient par ailleurs mérité une étude plus détaillée.

L'étude d'impact signale un certain nombre d'actions visant à prendre en compte l'environnement de manière optimale, mais dont beaucoup restent à intégrer dans la poursuite de la procédure. Leur efficacité sera tributaire de la façon dont elles le seront et du caractère plus ou moins contraignant de leur insertion dans les différents documents régissant l'aménagement de la ZAC.



Michel CAMUX

Zone d'aménagement concerté de la « Gare d'Auxy » (45)

Dossier de demande de déclaration d'utilité publique

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux vis à vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	0	Absence d'espèces protégées
Milieus naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (N2000), les zones humides	E	+	Hors zonage d'inventaire 2 sites Natura 2000 à environ 5 km
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	0	
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Z.R.E.	E	+++	Projet à l'aplomb d'une nappe vulnérable Sous-sol calcaire Peu de cours d'eau à proximité immédiate du site
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	0	Hors zone de protection
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	+	Construction d'une importante surface de bâtiments nécessitant des apports énergétiques
Sols (pollutions)	E	0	Terrains agricoles
Air (pollutions)	E	+	Contexte rural à proximité d'une voirie autoroutière
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...) et technologiques	E	0	
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	+	Traitement des futurs déchets générés par la zone d'activités
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	++	Consommation de 75 à 100 ha de terres arables cultivées
Patrimoine architectural, historique	E	0	Secteur éloigné de tout site classé ou inscrit et de tout monument historique
Paysages	E	+++	Projet de grande ampleur inscrit dans une topographie plane et en continuité d'un hameau existant
Odeurs	NC	0	Pourra dépendre des activités effectivement accueillies
Emissions lumineuses	ABS		
Trafic routier	L	++	Voies actuelles non adaptées et traversant le hameau de la gare
Sécurité et salubrité publique	NC	0	Enjeux à réévaluer suivant les activités effectivement accueillies (par exemple installations classées)
Santé	E	+	Présence du hameau de la gare à proximité immédiate
Bruit	E	++	Présence du hameau de la gare à proximité immédiate
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	+	Zones archéologiques potentiellement intéressantes signalées hors site dans le périmètre de l'ancienne carrière

* Etendue du territoire impacté

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : non concerné
ABS : absence d'informations

** Hiérarchisation des enjeux

+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné