



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION CENTRE

LE PREFET,

ORLEANS, LE 18 MARS 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) du Bout des Hayes Ouest (41)
Dossier de réalisation de ZAC

I - Contexte et présentation du projet :

Le projet concerne la création de la ZAC intercommunale du Bout des Hayes secteur Ouest, située sur les communes de Blois et Villebarou.

Créée en février 2001 par la Communauté d'agglomération de Blois « Agglopolys », la surface totale de l'opération couvre une superficie d'environ 28 hectares.

Les objectifs de l'aménagement de cette zone sont de permettre l'accueil d'entreprises, de nouveaux habitants et d'assurer un développement harmonieux du hameau de Villejoint.

L'avis de l'autorité environnementale porte, à ce stade, sur le dossier de réalisation comprenant l'étude d'impact initiale (dossier de création) complétée et le dossier d'incidences Natura 2000, réceptionnés le 1^{er} février 2011 complets et définitifs.

Le présent avis 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 l'importance des enjeux 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 sa vocation et de sa localisation, les enjeux majeurs du projet s'articuleront autour :

- de l'insertion paysagère du projet ;
- de la gestion de l'eau ;
- des nuisances liées au trafic routier ;
- de l'utilisation des transports collectifs.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III- 1 Description du projet

Le projet de ZAC est correctement justifié par la localisation stratégique et les faibles contraintes environnementales d'un territoire agricole encerclé par les voies de communication au nord (autoroute A10 et la rocade), à l'est et à l'ouest par des zones d'activités et au sud par le hameau de Villejoint.

L'étude d'impact présente les deux scénarios envisagés et les raisons d'ordre environnemental (proximité d'habitations, contexte paysager, absence d'intérêt écologique du site, voies de circulation existantes, contraintes hydrauliques) ayant guidé au choix du projet.

Ainsi, le programme prévisionnel prévoit l'aménagement sur une surface de 28 ha d'une zone à double vocation comprenant:

- au nord 2 îlots pour les activités (à l'ouest, à vocation industrielle et à l'est à vocation économique et commerciale), délimitées par le chemin de Villebrème ;
- au sud à vocation d'habitat 10 maisons individuelles et une trentaine de logements en habitat collectif.

III-2 Description de l'état initial

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

Paysage

Le lieu d'implantation de la ZAC concerne une enclave agricole de 28 hectares occupée par quatre exploitations.

L'analyse paysagère met correctement en évidence les enjeux paysagers du secteur d'étude qui est constitué essentiellement par des prairies céréalières et se situe entre une zone commerciale, une zone industrielle, le hameau de Villejoint et un double cordon d'infrastructures routières (A10 et rocade).

Gestion de l'eau

La description de l'état initial est complète, bien illustrée et permet d'identifier les contraintes liées à la gestion des eaux.

Le site ne présente aucun cours d'eau ou réseau d'écoulement superficiel structuré. Ainsi, l'évacuation actuelle des eaux pluviales sur le site est effectuée par infiltration naturelle (terrain agricole). L'étude met également en évidence la nappe des calcaires de Beauce, aquifère globalement fragile.

Si le réseau existant peut accepter les rejets des eaux usées, en revanche, il ne pourrait supporter un supplément d'eaux pluviales en débit et volume.

Nuisances liées au trafic routier

L'état initial relatif au trafic routier décrit de manière adaptée un trafic important aux alentours de la zone du fait de la présence de l'autoroute A10 et de la rocade au nord, la RD 824 et la rue de bout des Hayes à l'est, la RD 957 à l'ouest.

L'étude indique notamment une surcharge régulière les jours d'affluence sur la rue des Bout des Hayes (10 390 véhicules/jour tous sens) qui desservira la partie commerciale de la zone d'activité.

Si la qualité de l'air est décrite comme globalement bonne, il est regrettable que le complément à l'étude d'impact n'ait pas apporté de données plus récentes que celles figurant dans l'étude d'impact initiale (données arrêtées en 2006).

Afin de qualifier l'environnement sonore, une campagne de mesures du bruit a été effectuée de manière adaptée dans le sud de la zone (au niveau des habitations) montrant une ambiance sonore calme (50,5 à 56,5 décibels).

Transports collectifs

L'étude précise que la desserte de la zone en transports collectifs est actuellement assurée par deux arrêts de bus ne fonctionnant qu'en semaine avec des fréquences réduites. Cette desserte apparaît suffisante en l'état actuel du terrain.

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

L'étude d'impact décrit correctement les impacts du projet en phase travaux et en phase d'exploitation.

Paysage

Les îlots à vocation commerciale et industrielle de la ZAC vont permettre de relier les activités commerciales d'un côté et industrielles de l'autre déjà existantes en un cordon le long de l'A10. De même, les espaces à vocation d'habitation seront en continuité du hameau de Villejoint. Ces choix apparaissent cohérents.

Les impacts paysagers du projet ont été correctement identifiés et font l'objet de mesures adaptées et proportionnées :

- la perception du futur aménagement depuis la rocade ne devrait pas engendrer d'impacts visuels néfastes grâce à l'implantation d'une bande paysagère de 50 mètres le long de la rocade alternant des plots végétaux denses et des fenêtres visuelles sur la zone d'activité ;
- le chemin de Villebreme qui scinde actuellement le site en deux (nord/sud) pour relier Villebarou au hameau de Villejoint sera aménagé en une allée plantée bordée de haies champêtres, sans accès automobile direct depuis les deux secteurs à vocation commerciale et industrielle de la zone. Ce choix est pertinent pour conserver le caractère de porte d'entrée de ville de l'agglomération de Blois qui relie Villebarou au hameau de Villejoint. ;
- l'impact sur le cadre de vie des habitants de Villejoint devrait être négligeable car le projet prévoit la création d'un « bouclier vert », comprenant une bande boisée, des liaisons douces et un terrain de sport.

Toutefois, au delà de ce traitement végétal, il est regrettable que le dossier ne détaille pas les éléments relatifs à l'aménagement interne de ces secteurs (implantation des bâtiments, teintes et matériaux utilisés...) qui auraient permis d'apprécier l'insertion paysagère de façon globale, d'autant que l'étude renvoie à l'application du Plan d'occupation des sols, qui ne contient pas d'orientation particulière d'aménagement pour ce secteur.

Gestion de l'eau

En phase de chantier, les risques de pollution accidentelle (fuites, déversement) et de pollution des eaux de ruissellement ont bien été identifiés et font l'objet de mesures temporaires adaptées (notice de précaution pour interdire le stationnement des véhicules de chantier sur le site, création de réseaux provisoires de ceinture de la zone de chantier afin de diriger les eaux vers des bassins de régulation).

Le dossier identifie correctement les incidences du projet sur les milieux aquatiques et l'incidence potentielle des rejets, tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif.

Des risques de désordres hydrauliques des eaux superficielles (augmentation du volume et des débits des eaux de ruissellement) générés par l'augmentation de l'imperméabilisation des surfaces (les surfaces agricoles seront remplacées par des bâtiments, parkings, voiries et

habitations) sont correctement identifiés. Le dimensionnement du réseau pluvial a donc été calculé pour se protéger d'un événement pluvieux de fréquence décennale.

La protection de la nappe des Calcaires de Beauce et la gestion des eaux pluviales par infiltration font l'objet de mesures proportionnées visant à ne pas impacter directement la ressource en eau (création de bassins de rétention et d'infiltration).

L'un des secteurs verra toutefois un rejet partiel de ses eaux pluviales dans le réseau collectif existant (rue Boule) vers la Loire mais, ce rejet, d'une faible quantité, a été autorisé par la collectivité.

Comme les eaux seront écrêtées au sein d'un bassin avant rejet régulé vers le réseau, l'étude d'impact conclut à juste titre qu'aucune incidence n'est à attendre également du point de vue qualitatif. Par ailleurs, les eaux usées de la ZAC seront collectées et raccordées au réseau collectif qui aboutit à la station d'épuration de l'agglomération.

Enfin, l'étude démontre de manière adaptée que les besoins en eau potable pourront être satisfaits.

Nuisances liées au trafic routier

En phase de travaux, les nuisances devraient être limitées car celles-ci concerneront surtout le nord de la zone (à vocation d'activités) près de l'autoroute.

En phase opérationnelle, les accès aux îlots à vocation d'activités et aux îlots à vocation d'habitats seront séparés, ce qui permettra de dissocier les flux et ainsi de préserver la desserte des habitations d'un nombre trop important de véhicules. En effet, l'étude d'impact indique correctement que les trafics générés par les nouvelles habitations seront faibles (environ 80 véhicules à l'heure de pointe).

En revanche, elle précise à juste titre que si le trafic généré par l'activité industrielle (augmentation de 100%) pourra être absorbé, elle mentionne que l'augmentation du trafic sur la rue du Bout des Hayes (10 à 15%) pourrait aggraver les conditions de circulation déjà difficiles car avec plus de 10 000 véhicules par jour cette route est régulièrement surchargée. Il est regrettable que ce constat, bien identifié par l'étude d'impact, ne donne lieu à aucune mesure visant à réduire cet impact négatif alors que cet axe constitue le seul accès à la partie à vocation commerciale de la ZAC.

En terme de qualité de l'air, l'étude d'impact précise qu'aucune dégradation n'est à attendre du fait de la préexistence de voies routières et autoroutières importantes et de l'existence de bâtiments d'activités à proximité du site. Ainsi, elle indique que « les effets se cumuleront aux rejets actuels sans que la qualité de l'air n'en soit réellement affectée, l'impact sera très limité » (p 136 de l'étude d'impact). Cela relève plus d'une affirmation que d'une démonstration suffisamment étayée. L'absence de mesure n'est donc pas justifiée.

La création prévue de pistes cyclables sur l'ensemble de la zone et en continuité de piste existante permettra d'assurer un développement de ce mode de transport et d'améliorer la qualité de l'air.

Concernant le bruit, le dossier précise que la réglementation sera respectée et que les aménagements prévus (création d'un bouclier vert, habitations à plus de 300 mètres des infrastructures routières importantes) devraient atténuer l'ambiance sonore. Si les habitations situées au sud des activités industrielles semblent en effet bien protégées par le bouclier vert (et son terrain de sport), il n'est en revanche pas possible de conclure à l'absence de dégradation sonore pour les habitations qui se situeront au sud de l'îlot à vocation d'activités, car le bouclier vert a été réduit en partie pour laisser place à des habitations.

Transports collectifs

En ce qui concerne les transports collectifs, le Schéma de cohérence territoriale du Blésois prévoit dans son document d'orientations générales, que toute nouvelle opération d'aménagement devra être accompagnée d'une étude de la desserte du site en transports en commun. En outre, l'état initial avait souligné la situation actuelle de la desserte du secteur en

transport en commun avec seulement deux arrêts de bus : l'un est situé à plus de 500 mètres de la partie à vocation industrielle du projet, qui est la plus grande en superficie, et l'autre qui dessert la rue du Bout des Hayes. Le dossier montre que le réseau ne permet pas une desserte adaptée à une zone d'emplois (faibles passages ne correspondant pas aux besoins d'allers et retours du matin et du soir).

Le dossier ne développe pas du tout cette orientation du ScoT, ni ne reprend le constat d'insuffisance déjà établi. L'autorité environnementale regrette que ce point important dans le cadre du développement d'activité n'ait pas fait l'objet d'étude en vue de la montée en puissance des transports collectifs, en liaison avec l'augmentation du trafic routier qui n'est, elle non plus, pas traitée.

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

Assez moyenne, la prise en compte de l'environnement par le projet aurait pu être améliorée à travers :

- la garantie d'orientations d'aménagement concernant les constructions en termes paysagers mais également énergétiques ;
- une analyse globale de la desserte du secteur et à la manière de limiter l'usage de la voiture et l'émission de gaz à effet de serre, face à la surcharge de la rue du Bout des Hayes et à une offre de transports collectifs insuffisante ;
- la prévention de toute dégradation de l'environnement sonore par la mise en place d'un suivi de l'ambiance sonore du site, en particulier pour les habitations situées au sud de la partie à vocation commerciale, et par la possibilité de prolonger le bouclier vert au nord de ces habitations (à la place des habitations prévues).

V - Méthode et résumé non technique :

Le résumé non technique présente correctement le projet envisagé et les différentes problématiques. L'autorité environnementale relève que la rédaction, lisible et claire, permet la compréhension du projet et de ses enjeux par les citoyens.

VI - Conclusion :

Si la localisation des différents espaces (à vocation industrielle, commerciale et d'habitat) est cohérente, l'autorité environnementale relève que la prise en compte des enjeux environnementaux liés à la problématique du trafic routier (augmentation sur la rue du Bout des Hayes, desserte par les transports collectifs, qualité de l'environnement sonore, augmentation des gaz à effet de serre) n'a pas fait l'objet d'une réflexion visant à limiter l'impact de l'utilisation de la voiture.



Michel CAMUX

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 particuliers les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	+	Absence de sensibilité écologique de la zone
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (N2000), les zones humides	E	+	Aucun impact sur les sites Natura 2000 « Petite Beauce » et « Vallée de la Loire du Loir-et-Cher »
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	NC	0	
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Z.R.E.	E	++	
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)	NC	0	Hors périmètre de protection de captage
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	+	Etude du potentiel en énergie renouvelable
Sols (pollutions)	NC	0	Bien que la zone d'étude ne soit pas concernée et que cela ne porte pas à conséquence, il est regrettable que l'étude d'impact est omise d'indiquer l'absence de sols pollués inventoriés sur la zone d'étude.
Air (pollutions)	E	++	
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	E	0	Absence de risques
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	+	Le dossier ne permet de s'assurer de la mise en place d'une collecte sélective sur le site
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	+	Enclave agricole, encerclée par l'urbanisation et les voies de communication
Patrimoine architecturale, historique	L	0	Hors périmètre de protection du secteur sauvegardé de Blois
Paysages	E	++	
Odeurs	NC	0	
Emissions lumineuses	L	0	
Trafic routier	E	++	
Sécurité et salubrité publique	NC	0	
Santé	E	++	
Bruit	E	++	
archéologie	E	0	Aucune contrainte archéologique

*

Etendue du territoire impacté

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : pas d'informations

** Hiérarchisation des enjeux

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