



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 11 AVR. 2011

## AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

### PROJET DE CREATION D'UN CENTRE COMMERCIAL SUR LA COMMUNE DE BARJOUVILLE (28)

#### 1. Contexte et présentation du projet

Le permis de construire pour la création d'un centre commercial sur la zone de la Torche sur la commune de Barjouville est déposé par la société SODICHAR, maître d'ouvrage. Le projet, situé sur un terrain d'une superficie totale de 15 ha environ dont 4,1 ha pour les aménagements en espaces verts et les voies d'accès, comprend notamment un hypermarché de 9750 m<sup>2</sup> et une station service.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une extension de la zone d'activité.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact datée de septembre 2010 et la prise en compte de l'environnement par le dossier composé notamment de l'étude d'impact et d'une annexe paysagère.

Le présent avis ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

#### 2. 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 de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis. Il en est de même pour ceux dont la qualification est difficile à la lecture du dossier.

### **3. Qualité de l'étude d'impact**

#### **3.1. Qualité et lisibilité des documents :**

Le résumé non technique de l'étude est très succinct sur l'ensemble des rubriques (état initial, description du projet, impacts et mesures) et ne permet pas en ce sens la bonne et complète compréhension du projet.

Le dossier comporte des renvois erronés à des illustrations ou tableaux qui ne facilitent pas la lisibilité et la compréhension de l'étude (exemples : page 38, renvoi vers une illustration au verso non présente ; page 47 le « tableau ci-contre détaillant les effets du projet sur la circulation de la RN 10 » ne figure pas).

#### **3.2. Description et justification du projet**

Les différentes composantes du projet (bâtiments comprenant l'hypermarché, la galerie marchande, les réserves, les laboratoires et les installations techniques ; station service et ses annexes, station de lavage, surfaces de parkings) sont décrites de manière détaillée ainsi que les accès prévus à la zone.

Hormis le constat de l'absence d'enjeu majeur pour la biodiversité sur cette zone, la justification du projet est peu étayée au regard des autres enjeux environnementaux, notamment de la limitation de consommation des terres agricoles, de l'impact sur les eaux superficielles et souterraines et sur la pollution des sols : sont mis en avant la proximité de zones urbanisées pour la liaison aux réseaux, l'accès à un axe de grande circulation et la proximité avec la zone commerciale existante.

#### **3.3. Description de l'état initial, des effets principaux du projet et des mesures envisagées**

##### **Etat initial :**

Les contraintes du site sont correctement synthétisées. Elles sont liées :

- aux impacts potentiellement forts sur le paysage : le projet est en bordure et en surplomb de la RD910. Le terrain est assujéti à la « directive de protection et de mise en valeur des paysages et préservation des vues sur la cathédrale de Chartres ». Il se situe en dehors d'un cône de vue de la cathédrale mais la RD 6910 est répertoriée comme un point de vue remarquable ;
- à la gestion des eaux pluviales : potentiel d'infiltration faible du sol ;
- à la gestion des eaux usées : la station d'épuration de la commune est saturée ;
- ainsi qu'au trafic routier.

L'état initial fait référence au SDAGE Seine-Normandie de 1996. Or, l'autorité environnementale rappelle qu'un nouveau SDAGE a été adopté le 29 octobre 2009 pour la période 2010-2015. Une actualisation de l'étude n'ayant pas été produite, il ne peut être jugé la manière dont sont prises en compte les orientations de ce nouveau plan.

Une description succincte de la faune et des formations végétales figure dans l'état initial. Il est indiqué dans le chapitre VII décrivant les méthodes d'évaluation utilisées que des « relevés écologiques (essentiellement floristiques) » et un « relevé de l'occupation du sol du

projet ainsi qu'aux alentours » ont été réalisés lors d'une phase d'investigation sur le terrain. Or, les dates et les résultats de ces relevés ne figurent pas au dossier.

Bien que la localisation du projet sur des terres agricoles justifie que les investigations ne soient pas très poussées, les recherches effectuées devraient être correctement rapportées afin d'en apprécier la pertinence.

L'état initial n'apporte pas d'information sur la qualité de l'air actuelle. Celle-ci est reportée dans le chapitre « Effets sur la santé ».

#### **Effets/mesures :**

- **Impacts sur les eaux superficielles et les eaux souterraines**

L'étude présente des manques flagrants sur le dimensionnement des éléments des enjeux environnementaux liés à l'eau.

Ainsi, les impacts potentiels des eaux usées générées par le projet sur les milieux ne sont pas analysés. Aucune information n'est fournie sur la nature, le volume, les caractéristiques et le mode d'évacuation des effluents qui seront rejetés. Il est seulement constaté que la station d'épuration est saturée et l'étude renvoie pour leur traitement vers la construction d'une nouvelle station dont les caractéristiques techniques ne sont pas précisées (dimensionnement, filières de traitement, ...). Il n'est pas explicité si un dispositif de pré-traitement sera mis en place. Il n'est en ce sens pas possible de savoir si la future station d'épuration sera en mesure de traiter ces eaux. Par ailleurs, aucun échéancier n'est fourni pour vérifier que les délais de réalisation de la station sont compatibles avec la réalisation du centre commercial.

Il en est de même pour les impacts du rejet des eaux pluviales sur le milieu naturel à partir de la charge polluante estimée. De plus, compte tenu du potentiel d'infiltration faible des sols relevé dans l'état initial, il aurait été souhaitable de démontrer la pérennité à long terme du système de gestion des eaux pluviales retenu.

Aucune information n'est fournie sur l'estimation des consommations d'eau induites par le projet.

- **Risques de pollution**

Aucun élément n'est apporté sur les impacts potentiels du projet sur la pollution des sols, en particulier par les hydrocarbures. Or, la remise en état du site en terres agricoles est prévue à l'issue de l'exploitation du projet. Le devenir des massifs drainants lors de cette remise en état n'est pas expliqué.

Concernant la gestion des déchets, il est précisé qu'un tri sélectif sera mis en place mais le volume et le caractère polluant des déchets, les lieux de traitement des déchets envisagés ne sont pas indiqués.

- **Impacts sur le climat, la qualité de l'air et la santé**

L'analyse des sources polluantes générées par le projet est incomplète. Seules les émissions liées au trafic automobile sont évoquées. Les sources fixes liées au chauffage et à la station service ne sont pas prises en compte.

De plus, la caractérisation des pollutions atmosphériques émises par le trafic routier n'est pas réalisée. Cette absence est légitimée dans l'étude par les difficultés à évaluer l'évolution du trafic et des pollutions, ainsi que par le coût important d'une telle étude. Cette justification ne semble pas proportionnée aux enjeux du projet (surface commerciale de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, augmentation du trafic de 40% le samedi et de 20% en semaine). L'augmentation non négligeable du trafic induite par le projet a été mise en évidence dans le dossier. A partir de l'estimation des flux de trafic présentés, une évaluation des émissions en gaz à effet de serre (dont le CO<sub>2</sub>) et des autres émissions spécifiques aurait pu être réalisée.

Il est utilement rappelé qu'aucune habitation ou établissement sensible ne se trouve à proximité du site (premières habitations situées à 400 m au nord et à 500 m à l'est du projet).

Des mesures de compensation en faveur du climat et la qualité de l'air sont prévues au niveau des bâtiments du centre commercial, mais il n'est pas démontré dans quelle mesure elles compensent effectivement les effets négatifs du projet. Il aurait été en particulier utile de préciser les émissions de gaz à effet de serre évitées par la mise en place des énergies renouvelables pour le bâtiment (photovoltaïque en toiture, pompe à chaleur, eau chaude solaire et récupération de calories sur le froid alimentaire) et l'éclairage (photovoltaïque).

L'augmentation du trafic routier est identifiée comme la principale source d'effets nuisibles. Des réflexions portant sur la mise en place de solutions de déplacements alternatives à la voiture auraient pu être évoquées : desserte par les transports collectifs, les modes doux.

- **Impacts sur le paysage**

Il est, à juste titre, relevé que le projet aura un impact fort sur le paysage en marquant l'entrée sud de l'agglomération chartraine. Le parti architectural et paysager retenu est explicité.

Les aménagements paysagers prévus sont exposés. Toutefois, des précisions complémentaires concernant les plantations envisagées auraient pu compléter cet exposé et permis de juger de leur adéquation : localisation, densité, essences.

- **Nuisances sonores et olfactives**

L'étude « bruit » démontre que l'émergence, qui correspond à la différence entre le bruit ambiant (incluant le bruit du centre commercial) et le bruit résiduel (avant la réalisation du projet), est inférieure aux seuils réglementaires. Il est conclu que le projet ne génère pas d'impact sonore sous réserve de l'espacement de l'arrivage des poids lourds et de l'extinction des moteurs des poids lourds à l'arrêt.

Bien que respectant la réglementation, le niveau de bruit augmente en phase de fonctionnement et l'impact ne peut donc être qualifié de nul. De plus, les modalités effectives de mise en oeuvre des réserves pour les poids lourds ne sont pas explicitées.

Il est indiqué de manière appropriée, compte tenu des incertitudes de calcul à l'état de projet, que de nouvelles mesures pourront être effectuées en phase de fonctionnement afin de vérifier la conformité des émissions sonores.

L'étude précise que les nuisances olfactives seront limitées du fait de l'éloignement des premières habitations. Néanmoins, des mesures pour réduire et limiter ces nuisances olfactives

pouvant émaner d'une part des hydrocarbures au niveau de la station service et d'autre part des installations traitant des produits alimentaires et de stockage des déchets sont prises. Ces mesures paraissent proportionnées aux enjeux.

- **Impacts sur le trafic routier :**

L'étude d'impact présente une estimation du trafic supplémentaire généré par le projet qui sera de l'ordre de 40% le samedi sur la RN 10 et de 20% en semaine. L'analyse des impacts de cette augmentation de trafic sur les conditions de circulation et les risques routiers (risque de saturation, sécurisation des circulations piétonnières, ...) n'est pas étayée. Les simulations de trafic mentionnées ne sont pas produites au dossier. Il n'est pas démontré que la mesure prise, à savoir la création d'un giratoire, réduit cet impact et est adaptée.

#### **4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet étant situé sur des terres agricoles cultivées, le dossier démontre que les impacts sur la biodiversité seront très limités. Néanmoins, la présentation des résultats des relevés écologiques signalés dans le dossier aurait permis de conforter l'absence d'enjeu sur le site. Compte tenu des informations inexistantes ou très partielles sur la gestion des eaux usées et des eaux pluviales, ainsi que sur la consommation d'eau induite par le projet, il n'est possible d'apprécier la bonne prise en compte des enjeux liés à l'eau par le projet.

#### **5. Conclusion**

L'étude d'impact du dossier présente des manques importants ne permettant pas à l'autorité environnementale de se prononcer sur la bonne prise en compte de l'environnement et en particulier pour ce qui est de la gestion de l'eau et du trafic routier.



Michel CAMUX

**Annexe : Identification des enjeux environnementaux  
Projet de Centre commercial à Barjouville (28)**

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 :

	<b>Enjeu* pour le territoire</b>	<b>Enjeu ** vis à vis du projet</b>	<b>Commentaire et/ou bilan</b>
Faune, flore (en particuliers les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	+	
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (N2000), les zones humides	NC		
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	NC		
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Z.R.E.	L	++	Impacts des eaux pluviales et des eaux usées
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)	NC		
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émissions de CO2)	L	++	
Sols (pollutions)	L	++	Risque lié aux hydrocarbures
Air (pollutions)	L	+	Pollution induite par le trafic routier
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	NC		
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)			
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	++	15 ha en zone agricole (classée 1NA au POS)
Patrimoine architectural, historique	NC		
Paysages	E	++	
Odeurs	L	++	
Emissions lumineuses	NC		
Trafic routier	E	++	Augmentation sensible du trafic routier Accès par la RD910 création de nouvelles voies
Sécurité et salubrité publique	L	+	
Santé	L	+	
Bruit	E	++	
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées, ...)	L	+	Vestiges archéologiques

**\* Etendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire,  
L : localement,  
NC : non concerné  
Abs : absence d'information

**\*\*Hiérarchisation des enjeux**

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