



PREFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

Orléans, le 17 JUIN 2014

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Extension du parc commercial de La Torche sur la commune de BARJOUVILLE (28)**

**I. Contexte et présentation du projet**

Le présent projet est porté par la société SAEDEL. Il est localisé sur la commune de Barjouville en périphérie Sud de Chartres et vise à aménager une surface de 14,10 hectares dont 6,17 affectés à des équipements publics (création de voirie sur 1,75 kilomètre et de 7 carrefours à sens giratoire, aménagements hydrauliques et paysagers), la surface restante (7,93 hectares) étant cessible à des entreprises commerciales.

Ce projet s'inscrit dans le prolongement d'une zone d'activités commerciales préexistante et s'articule avec un centre commercial « Leclerc » en cours de construction.

Il relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, dite « *autorité environnementale* », désignée par la réglementation doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier d'extension du parc commercial et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte, laquelle a fait l'objet d'un cadrage préalable en date du 5 février 2014.

**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 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.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- les transports et les déplacements ;
- la pollution de l'air et les gaz à effet de serre ;

- le bruit ;
- le paysage et le patrimoine ;
- l'eau.

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

#### Description du projet

Le projet est correctement présenté. Les choix d'aménagement retenus sont décrits de manière claire et illustrés par des documents graphiques et cartographiques de bonne qualité.

La prise en compte des documents d'urbanisme et des principaux documents de planification est argumentée de manière proportionnée.

La justification du projet exposée dans l'étude d'impact (p. 315 et s.) est basée à juste titre sur les contraintes environnementales et sanitaires préexistantes dans le secteur.

#### Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de manière adaptée en préambule à l'état initial.

#### ***Transports et déplacements***

L'étude d'impact dresse un état approprié des transports et des déplacements dans l'aire d'études (p. 186 et s.).

Elle fournit des données précises sur la desserte du site du projet.

Une étude de trafic de bonne qualité quantifie le nombre de véhicules empruntant la voirie dans l'aire d'études. Elle indique les périodes d'affluence maximale, le jeudi de 17 à 18 heures et le samedi de 16 à 17 heures, et les points d'engorgement, le principal étant le carrefour giratoire entre la route nationale 123 et les routes départementales 910 et 7010.

L'étude d'impact met aussi en évidence une faible accessibilité de l'aire d'études par :

- les transports en commun : un seul arrêt d'autobus desservant l'extrémité Est de la zone commerciale actuelle ;
- les modes doux : aucune piste cyclable n'étant aménagée dans la zone commerciale existante et l'accès au site du projet à pied ou à vélo étant très difficile, sauf à partir d'un chemin rural venant du bourg de Barjouville.

#### ***Pollution de l'air et gaz à effet de serre***

L'état initial de l'environnement présente de manière proportionnée les enjeux tenant à la pollution de l'air et aux gaz à effet de serre dans l'aire d'études (étude d'impact, p. 81 et s.).

Il précise à juste titre que la circulation routière est la principale source de pollution de l'air, en raison du fort maillage routier aménagé autour de l'aire d'études.

#### ***Bruit***

L'étude d'impact décrit correctement l'ambiance sonore dans l'emprise du projet et ses alentours (p. 225 et s.). Elle met en évidence les principales sources de bruit et les points les plus vulnérables à une hausse du bruit induite par le projet, en l'occurrence les habitations localisées sur la frange Ouest du bourg de Barjouville et au lieu-dit « Montmureau », dont certaines se trouvent à 220 mètres à l'Est du projet.

Des relevés sonométriques ont été réalisés à proximité de ces zones habitées. Ils font état d'une sensibilité acoustique modérée, la rue Charles Péguy étant le lieu le plus sensible de par sa proximité avec l'actuelle zone commerciale et la route nationale 123.

### *Paysage et patrimoine*

La présentation des enjeux paysagers est de bonne qualité dans l'étude d'impact (p. 126 et s.). Elle fait état d'une ambiance peu valorisée au droit du projet, constitué de terrains en friche et entouré par des bâtiments commerciaux peu esthétiques et des infrastructures lourdes (routes à grande circulation, lignes électriques à haute tension...) au Nord et à l'Ouest. Elle évoque également, au moyen de photomontages, les covisibilités entre le site du projet et les secteurs agricoles et habités qui se trouvent à l'Est de celui-ci.

Les échanges visuels potentiels avec la cathédrale de Chartres font l'objet d'un développement spécifique (étude d'impact, p. 133 et s.). Les photographies fournies attestent d'une visibilité très faible sinon nulle de la cathédrale à partir de l'emprise du projet et de ses abords immédiats, les bâtiments commerciaux et les plantations jouant un rôle de masque visuel.

L'étude d'impact fait mention du projet de directive de protection et de mise en valeur des paysages et de préservation des vues sur la cathédrale de Chartres dont l'entité n° 11 (dite « la Plaine au Sud ») concerne le périmètre du projet. La hauteur maximale des constructions envisagée dans ce secteur (fixée à l'altitude 170 mètres NGF) n'y est toutefois pas spécifiée.

### *Eau*

L'état initial de l'environnement décrit de manière correcte les enjeux hydrologiques de l'aire d'études. Les principales masses d'eaux superficielles (bassin de l'Eure) et souterraines (nappe de la craie du Sénonien) sont identifiées, de même que les facteurs qui peuvent affecter leur quantité ou leur qualité (p. 95 et s.).

L'étude d'impact décrit sommairement le réseau d'assainissement du secteur en indiquant la présence d'un réseau d'assainissement des eaux usées et d'un fossé de collecte des eaux pluviales au droit du projet. Elle aurait mérité d'être plus précise pour ce qui concerne le cheminement des eaux pluviales.

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

### *Transports et déplacements*

Les incidences du projet sur les transports sont correctement identifiées (étude d'impact, p. 201 et s.), les impacts majeurs étant causés par l'augmentation du trafic lié à la zone commerciale qui vient s'ajouter à une hausse tendancielle de la circulation routière.

Les hypothèses choisies, qui s'appuient sur le trafic prévisionnel en heure de pointe d'ici 2015 (réalisation du supermarché Leclerc) et 2030 (achèvement de la zone commerciale), sont pertinentes.

Elles font notamment état d'une très forte augmentation de la circulation à hauteur de l'échangeur entre la route nationale 123 et les routes départementales 910 et 7010, qui pourrait dépasser les 5 000 véhicules par heure en période de pointe (la desserte de la zone commerciale y contribuant à hauteur de 1 930 véhicules à l'heure), ce qui conduirait à la saturation de toutes les branches du carrefour.

L'étude d'impact tempère cette conclusion en évoquant l'hypothèse de la mise en service du contournement routier de Chartres par l'Est, qui allègerait le trafic sur la route nationale 123. Il est rappelé que même en tenant compte de cette hypothèse, la hausse de trafic directement liée à la zone commerciale sera élevée.

De plus, l'étude d'impact ne prévoit pas de mesure pour réduire le congestionnement de l'échangeur entre la route nationale 123 et les routes départementales 910 et 7010.

Les transports en commun et les déplacements doux font l'objet de mesures spécifiées dans l'étude d'impact (création d'un arrêt d'autobus au cœur de la zone d'activités, aménagement de voies piétonnes et cyclables connectées avec le chemin existant au Sud du projet).

L'articulation des projets de pistes cyclables avec le schéma des itinéraires cyclables de l'agglomération chartraine aurait toutefois pu être mieux étayée.

### *Pollution de l'air et gaz à effet de serre*

Les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sont évaluées au moyen d'un tableau qui s'avère difficilement lisible car il ne précise pas les unités pour les quantités de polluants émises, en-dehors des gaz à effet de serre (étude d'impact, p. 89).

Les concentrations prévisionnelles de polluants dans l'air, nécessaires pour déterminer les dépassements des seuils réglementaires, ne sont pas quantifiées.

L'affirmation selon laquelle les oxydes d'azote constituent des gaz à effet de serre paraît inexacte, ces gaz n'étant identifiés que comme des polluants atmosphériques dans l'état actuel des connaissances (à l'exception du protoxyde d'azote, dont les émissions ne proviennent pas de la circulation automobile).

Le volet sanitaire de l'étude d'impact (p. 289) indique que « les effets directs de la pollution atmosphérique d'origine routière ne sont plus significatifs au-delà de 100 mètres », ce qui est erroné pour un certain nombre de polluants (particules PM10 et ozone notamment) dont les conditions de dispersion obéissent à des mécanismes plus complexes.

Les mesures prévues (contrôle des émissions de polluants en phase chantier, création de voies dédiées aux modes doux) mériteraient d'être mieux étayées.

### *Bruit*

L'évaluation des incidences sonores est effectuée de manière proportionnée aux enjeux de l'aire d'études et aux impacts du projet.

L'étude d'impact conclut à un niveau de bruit conforme à la réglementation au droit des zones habitées les plus proches (p. 236 et s.). Toutefois, l'émergence<sup>1</sup> liée au projet n'est pas explicitement rappelée.

Des mesures, notamment la prévention de la circulation des poids lourds rue Charles Péguy, sont prévues pour diminuer l'impact acoustique du projet. Bien qu'elles soient appropriées dans leur principe, leur présentation aurait mérité d'être davantage détaillée et leurs effets démontrés.

Un suivi sonométrique est prévu par l'étude d'impact (p. 314). Compte tenu des points de sensibilité identifiés dans le diagnostic, il aurait mérité d'être affiné en privilégiant les habitations les plus proches, particulièrement en période de pointe de fréquentation de la zone commerciale, et complété par une description de mesures correctrices adaptées, à mettre éventuellement en place.

### *Paysage et patrimoine*

Les impacts paysagers du projet sont traités sommairement dans l'étude d'impact (p. 139 et s.).

L'insertion des aménagements projetés (constructions et espaces publics) dans le paysage proche, leur covisibilité avec les zones habitées et la pertinence des mesures d'intégration paysagère proposées (plantations, noues, talus, bandes non construites, etc...), auraient mérité d'être argumentées au moyen de documents tels que des photomontages et des vues perspectives, afin de garantir une architecture de qualité et la prise en compte de cet enjeu.

De même, la hauteur maximale des bâtiments aurait pu être précisée, au regard du projet de directive paysagère.

### *Eau*

Les incidences du projet sur l'eau sont correctement identifiées dans l'étude d'impact. Celles-ci sont principalement liées à l'augmentation du ruissellement et de la charge polluante par lessivage.

Les mesures destinées à réduire ces impacts (création d'ouvrages de collecte et de rétention des eaux) sont globalement appropriées. La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement

---

<sup>1</sup> L'émergence se définit comme la différence entre le niveau de bruit ambiant (bruit total, incluant le bruit généré par une activité ou un équipement donné) et le niveau de bruit résiduel (bruit dû à l'activité ou à l'équipement).

et de gestion des eaux « Seine-Normandie » est bien argumentée (étude d'impact, p. 256-258). Toutefois, l'étude d'impact mériterait d'inclure des cartes pour localiser les bassins d'eaux pluviales ouverts et enterrés dont la création est prévue, ainsi qu'un calcul de dilution des polluants dans les eaux recueillies afin de s'assurer du non-déclassement du cours d'eau exutoire (l'Eure), surtout en période d'étiage sévère.

#### **IV. Prise en compte de l'environnement par le projet**

##### Phase chantier

Les incidences du projet pendant la phase chantier sont correctement décrites dans l'étude d'impact.

Les mesures prévues pour réduire les impacts sont appropriées.

##### Phase de fonctionnement

L'étude d'impact analyse les incidences croisées du projet avec celles de plusieurs opérations envisagées ou en cours de réalisation dans l'agglomération chartraine et plus spécifiquement la commune de Barjouville, qui intéressent en particulier les infrastructures routières (prolongement de la rocade de Chartres par l'Est, voie de contournement Sud de Barjouville, voie de desserte Est de la zone commerciale de la Torche) et les activités commerciales (réalisation de l'hypermarché Leclerc et autres projets privés dans la zone commerciale).

L'analyse est bien argumentée pour ce qui concerne les projets commerciaux mais reste très sommaire pour ce qui concerne les projets d'ouvrages routiers, dont elle ne précise pas les conditions de réalisation.

##### Energies

Une étude de potentialités en énergies renouvelables est annexée au dossier. Celle-ci présente, de manière proportionnée, les besoins prévisionnels de la zone d'activités en énergie, le potentiel d'énergies renouvelables mobilisable localement et les conditions de faisabilité de projets individuels ou collectifs dans ce domaine.

#### **V. Résumé non technique**

L'étude d'impact comporte un résumé non technique (p. 30-69).

Ce résumé ne comporte pas la description sommaire du projet.

Il aurait mérité d'être davantage synthétisé et axé sur les enjeux environnementaux les plus importants.

#### **VI. Conclusion**

L'étude d'impact identifie les enjeux environnementaux d'une façon globalement correcte.

Toutefois, leur prise en compte dans le projet est faiblement argumentée, particulièrement pour ce qui concerne la régulation du trafic routier. Pour ce dernier, une réflexion complémentaire paraît nécessaire afin de démontrer sa parfaite adaptation à la situation future.



Pierre-Étienne BISCH

### Annexe : Identification des enjeux environnementaux

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

	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)	L	+	D'après le dossier, le projet n'a pas d'incidence significative sur la faune et la flore, représentées par des espèces communes et commensales de l'homme.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	D'après le dossier, le terrain du projet est composé de milieux naturels banals, le projet n'a pas d'impact significatif sur leur état de conservation. Toutefois, l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 (dont l'ilot le plus proche est situé à 1,4 kilomètre) n'est pas explicitement démontrée.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	NC	0	D'après le dossier, le terrain d'emprise du projet n'est pas concerné par des corridors écologiques.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	+	Le captage d'eau potable le plus proche est situé à 400 mètres du projet. La protection de la ressource en eau potable est correctement prise en compte.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	L	++	Cf. corps de l'avis.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	++	Cf. corps de l'avis.
Sols (pollutions)	L	+	Les risques de pollution des sols font l'objet de mesures adaptées.
Air (pollutions)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Les risques naturels sont pris en compte de façon adaptée.
Risques technologiques	L	+	La thématique des risques technologiques est abordée de manière proportionnée.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	La production et le traitement des déchets sont pris en compte de façon appropriée.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	L'étude d'impact aborde correctement la consommation des sols, qui sont actuellement à l'état de friche post-agricole et acquis par la société SAEDEL en vue de l'opération.
Patrimoine architectural, historique	E	++	Cf. corps de l'avis.
Paysages	E	++	Cf. corps de l'avis.
Odeurs	L	+	Les éventuelles nuisances olfactives sont encadrées par des mesures adaptées.
Émissions lumineuses	L	+	Les mesures de réduction des émissions lumineuses sont proportionnées aux enjeux.
Trafic routier	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Santé, sécurité et salubrité publique	E	++	Cf. corps de l'avis.
Bruit	E	++	Cf. corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	E	+	Les servitudes d'utilité publique sont correctement prises en compte dans le projet.

**\* Étendue 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