



PREFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

Orléans, le 05 NOV. 2014

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Zone d'aménagement concerté des « Courelières »
sur la commune de Joué-lès-Tours (37)
Demande de permis de construire d'un ensemble commercial
Demande de permis de construire d'un ensemble de moyennes surfaces commerciales

I. Contexte et présentation du projet

Le présent projet concerne la réalisation d'un groupe de constructions commerciales dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Courelières à Joué-lès-Tours constitué d'un centre commercial « E. LECLERC » et d'un ensemble de moyennes surfaces commerciales.

Le projet d'ensemble commercial « E. LECLERC » concerne un terrain d'environ 6,1 hectares. Il prévoit la construction d'un complexe commercial de 25 522 mètres carrés d'emprise au sol et la réalisation de 1 044 places de stationnement (dont 761 en sous-sol et 283 en surface). Il a été soumis à étude d'impact par arrêté préfectoral du 14 mars 2014, suite à examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le projet de moyennes surfaces commerciales porte sur environ 3,1 hectares, sur lesquels il est prévu d'édifier deux bâtiments d'une surface de plancher totale de 6 785 mètres carrés et de réaliser 344 places de stationnement.

De plus, l'opération prévoit la création de voies de circulation internes, d'ouvrages hydrauliques et d'aménagements paysagers sur l'ensemble de son périmètre.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement désignée par la réglementation, dite « *autorité environnementale* », 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.

Les travaux sont envisagés comme une opération d'ensemble et traités comme tels dans l'étude d'impact portant sur la demande de permis de construire concernant le centre commercial « E. LECLERC ».

Conformément à l'article L. 122-1-II du code de l'environnement, ils constituent un programme de travaux. Aussi, un seul avis commun aux deux dossiers de demande de permis de construire a été établi.

Le présent avis est rendu sur la base des dossiers de permis de construire réputés complets et définitifs, et notamment de l'étude d'impact qui a été fournie.

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 :

- des transports et des déplacements ;
- de la préservation de la ressource en eau ;
- du bruit ;
- de la qualité de l'air ;
- du paysage et du patrimoine.

III. Qualité de l'étude d'impact

Description du projet

Le projet est correctement présenté dans l'étude d'impact. Les choix d'aménagement sont bien décrits.

Les documents graphiques et cartographiques présentant le projet et les enjeux environnementaux de l'aire d'études sont de bonne qualité mais la quasi-totalité d'entre eux figure sur un cahier de planches auxquelles renvoie l'étude d'impact, ce qui en rend la lecture assez difficile.

La justification du projet, de sa localisation et des orientations prévues est exposée de façon satisfaisante, au regard de critères environnementaux pertinents et d'alternatives possibles (étude d'impact, p. 36-40).

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 (p. 29 et s.) un état initial des transports et déplacement proportionné aux enjeux, qui met en évidence la proximité du projet avec plusieurs grandes infrastructures de transport mais une desserte locale parfois difficile.

Un point noir est notamment identifié au droit du « giratoire de la Gitonnière » qui relie la RD 86 à la rocade Sud de Tours (RD 37) et permet d'accéder au secteur des Courelières, situé à 2 kilomètres au Sud. Le dossier indique, à juste titre, que le carrefour giratoire est à la limite de saturation aux heures de pointe du matin (avec plus de 3 100 véhicules/heure) et du soir (avec plus de 2 800 véhicules/heure).

L'étude d'impact procède également à l'évaluation du trafic sur la RD 86 au niveau du projet, qui est d'environ 6 150 véhicules/jour pour chaque sens de circulation.

L'accessibilité au site des Courelières par les modes doux et de transports en commun est bien décrite. Celle-ci est relativement faible compte tenu du caractère semi-rural du secteur, mais reste possible par quelques lignes d'autobus et par une bande cyclable le long de la RD 86.

Les possibilités d'accès par les modes de transport alternatifs à la voiture sont correctement évaluées par un schéma et un tableau.

Préservation de la ressource en eau

L'étude d'impact (p. 6 et s.) décrit bien les milieux aquatiques superficiels et souterrains de l'aire d'études ainsi que les facteurs qui peuvent influencer sur la quantité et la qualité de l'eau.

Le réseau d'assainissement de Joué-lès-Tours est décrit de façon adaptée.

Concernant l'approvisionnement en eau potable, les caractéristiques des forages qui alimentent la commune de Joué-lès-Tours sont présentées de façon pertinente.

Bruit

L'étude d'impact (p. 20 et s.) identifie correctement les sources de bruit au droit du projet, qui sont principalement liées aux infrastructures de transport routier et ferroviaire.

Des mesures de bruit ont été effectuées au droit des zones habitées les plus proches du projet. Elles font état d'une sensibilité acoustique modérée, les valeurs obtenues en période diurne sur un des sites (hameau de la Rabaterie, à proximité de la RD 86) atteignant toutefois le niveau maximal de bruit (L_{Aeq} 6h-22h¹ de 65 dB(A)²) défini par l'arrêté du 5 mai 1995.

A ce titre, il aurait été souhaitable que des mesures de bruit soient effectuées en période nocturne à cet emplacement, d'autant que celles-ci ont été réalisées sur les autres points d'écoute.

Qualité de l'air

L'étude d'impact (p. 22 et s.) analyse la problématique de la pollution de l'air de façon proportionnée aux enjeux, mettant en évidence les principaux risques sanitaires et environnementaux liés à la pollution atmosphérique, l'état actuel et historique de la qualité de l'air dans l'agglomération de Tours.

Elle identifie clairement les principales substances polluantes qui la dégradent (principalement l'ozone et les particules en suspension) ainsi que leur origine, liée au chauffage urbain et surtout au trafic routier.

Il aurait été utile que l'étude d'impact mentionne le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle.

Paysage et patrimoine

Le contexte paysager initial du terrain d'emprise du projet et de ses abords est décrit de façon satisfaisante dans l'étude d'impact (p. 12 et s.) qui le présente, à juste titre, comme un secteur relativement dégradé, encore partiellement rural mais marqué par le mitage avec plusieurs aménagements ponctuels (parc d'activités de la Liodière, complexe sportif, etc...) et de nombreuses infrastructures lourdes (routes, voie ferrée Paris-Bordeaux, ligne électrique à haute tension).

L'étude d'impact indique, à juste titre, que le nouveau quartier des Courelières constituera une des entrées de la ville et de l'agglomération, et que sa bonne intégration paysagère représente un enjeu fort.

Bien que le projet soit situé en zone tampon du site « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'étude d'impact étudie toute possibilité d'analyse aux motifs d'absence de monuments ou de sites réglementairement protégés au voisinage du projet.

1 Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré pendant la période de 6 heures à 22 heures.

2 Unité de mesure exprimant l'évaluation en décibels d'un niveau sonore pondéré en fonction de normes définies par la Commission électrotechnique internationale.

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 impacts du projet sur les transports et l'accessibilité sont bien quantifiés (étude d'impact, p. 50 et s.), les plus importants d'entre eux étant liés à l'afflux des clients de l'ensemble commercial. Le nombre quotidien de véhicules attendus est finement analysé : en fonction des jours de la semaine, il devrait varier entre 2 796 et 6 290 en période normale et entre 3 960 et 8 910 en période de forte affluence. L'étude d'impact évoque une saturation ponctuelle du carrefour giratoire (dit « de la Liodière ») localisé au croisement des RD 86 et 127, à proximité immédiate du projet, en précisant que ce cas de figure devrait se limiter aux jours de très forte fréquentation qui sont peu nombreux dans l'année.

Toutefois, les impacts à distance sur les conditions de circulation au droit du « giratoire de la Gitonnière » ne sont pas traités, alors que l'aggravation de la surcharge du trafic y est probable dans un futur proche.

Des mesures sont préconisées (création d'un barreau routier raccordant la RD 86 à la RD 37 par l'Est, développement de la desserte en autobus et des voies dédiées aux modes doux) pour atténuer la congestion du trafic routier, mais elles ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage du pétitionnaire et aucun calendrier n'a été prévu pour leur réalisation.

Les modalités de sécurisation des déplacements piétons et cyclistes entre l'éco-quartier et l'ensemble commercial de part et d'autre de la RD 86 ne sont pas évoquées.

Il serait souhaitable que la réalisation du projet fasse l'objet d'un phasage en lien avec celui des aménagements et mesures prévus concernant la voirie, les transports en commun et les modes doux.

Préservation de la ressource en eau

Les incidences du projet sur l'eau sont évaluées de façon globalement adaptée. Celles-ci sont principalement liées à la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales.

Toutefois, les mesures de gestion des eaux pluviales prévues dans le projet mériteraient d'être présentées en cohérence avec le dossier « Loi sur l'eau » produit au titre de la ZAC, en particulier :

- le choix d'aménager une noue de rétention/infiltration le long de la voie ferrée pourrait être mieux argumenté par rapport à l'aptitude des sols à l'infiltration et aux risques de dégradation de la qualité des eaux souterraines.
- les impacts de la mise en eau du parc de stationnement central, prévue en cas de pluie exceptionnelle, auraient pu être mieux identifiés pour ce qui concerne la qualité du milieu aquatique.

Les mesures proposées pour le traitement des eaux usées sont adaptées aux enjeux.

La capacité des réseaux communaux à satisfaire les besoins du projet en eau potable et en assainissement des eaux usées est étayée de façon appropriée dans l'étude d'impact.

Bruit

L'étude d'impact prévoit (p. 48) une augmentation non négligeable du bruit imputable au projet, de l'ordre de 3 dB(A) aux abords de la RD86, qui sera ressentie par les habitants du quartier de la Rabaterie et du futur éco-quartier, ce qui nécessitera la mise en place de protections acoustiques dans les bâtiments concernés.

L'étude d'impact ne décrit pas précisément les protections acoustiques à mettre en place et n'identifie pas les personnes ou autorités qui devront les prendre en charge.

Compte tenu de l'augmentation probable du trafic routier au droit du « giratoire de la Gitonnière », il aurait été utile que le dossier évalue les impacts sonores que le projet pourra avoir autour de cet emplacement.

Pour ce qui concerne l'évaluation de la gêne sonore ressentie par les populations, il aurait été souhaitable que l'analyse des impacts sanitaires du projet (étude d'impact, p. 55-56) se réfère aux valeurs guides établies par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et non uniquement aux seuils réglementaires.

Qualité de l'air

Les impacts du projet sur la pollution de l'air, surtout liés à la circulation automobile, sont succinctement argumentés dans l'étude d'impact (p. 55).

La conclusion selon laquelle le projet « n'est pas de nature à induire des incidences sanitaires sur les populations riveraines » est insuffisamment argumentée en l'absence de quantification.

Paysage et patrimoine

L'analyse des impacts paysagers du projet indique que la réalisation du projet contribuera à l'urbanisation du secteur. Elle ajoute cependant que son intégration à un projet d'aménagement d'ensemble contribue à réduire les effets de mitage dommageables pour le paysage.

L'étude d'impact aurait pu davantage décrire les choix retenus pour le bâti (architecture, matériaux...) et les aménagements paysagers (plantations, bassins, talus de protection masquant l'entrée au parking souterrain...) et argumenter en quoi :

- ils limitent les nuisances visuelles pour les riverains et les populations qui fréquentent les environs (usagers des routes voisines, etc...) ;
- ils répondent au fort enjeu relatif à l'aménagement de l'entrée de ville et d'agglomération.

La prise en compte de la localisation en zone tampon du site UNESCO précitée aurait mérité d'être analysée et argumentée compte tenu de l'ampleur du projet.

IV. Analyse de la 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 sont proportionnées aux enjeux.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme et de planification

L'argumentation concernant la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme de Joué-lès-Tours est basée sur une version ancienne de ce document, devenue obsolète depuis une modification approuvée en 2013 qui a divisé l'ancienne zone à urbaniser « 3AU » en cinq secteurs distincts disposant de leur propre réglementation, le terrain d'emprise du projet étant désormais classé en zone « 3AUY » dédié aux activités commerciales.

La prise en compte du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération tourangelle aurait mérité d'être mieux étayée, celui-ci n'identifiant pas la ZAC des Courelières comme un espace préférentiel de développement commercial.

Energies

L'étude d'impact aborde correctement la thématique de la consommation d'énergie.

Elle argumente de manière satisfaisante, au moyen de données chiffrées, le recours à des dispositifs économes en énergie dans la conception du bâtiment « E. LECLERC » et des équipements qui y sont associés.

Bien qu'ils concernent des structures de moindre ampleur et moins complexes, les choix énergétiques concernant les moyennes surfaces auraient pu être traités.

Effets cumulés avec d'autres projets connus

Une brève analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus figure dans l'étude d'impact (p. 56). Toutefois, celle-ci se limite à évoquer le projet de ZAC des Courelières dans le périmètre de laquelle le projet s'inscrit, sans fournir de données plus détaillées, y compris pour les secteurs les plus proches du complexe commercial notamment l'éco-quartier d'habitations prévu de l'autre côté de la RD 86.

V. Résumé non technique

L'étude d'impact comporte un résumé non technique qui retrace le contenu de l'étude d'impact de façon globalement satisfaisante. Celui-ci aurait pu comporter quelques documents graphiques ou cartographiques permettant de mieux visualiser le projet et les enjeux environnementaux.

VI. Conclusion

L'étude d'impact est de qualité moyenne.

Bien qu'elle identifie correctement les enjeux environnementaux de l'aire d'études, elle ne permet pas de s'assurer d'une bonne prise en compte de l'environnement par le projet, notamment pour ce qui concerne les transports, la gestion des eaux pluviales et l'aménagement de l'entrée de ville et d'agglomération.

L'autorité environnementale recommande qu'un phasage soit envisagé pour la réalisation du projet, en cohérence avec les aménagements et les mesures dont la réalisation est prévue en termes de transports et de déplacements.

Préfet de la Région Centre
Préfet du Loiret



Michel JAU

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, composées d'espèces banales.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	D'après le dossier, le projet n'a pas d'incidence notable sur les milieux naturels, qui ont une faible valeur patrimoniale. L'absence d'incidence sur les sites Natura 2000, dont les plus proches sont à 8 kilomètres du projet, est correctement démontrée.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	+	D'après le dossier, le projet ne dégrade pas de corridor écologique.
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	++	Cf. corps de l'avis.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables) et lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	L	++	Cf. corps de l'avis.
Sols (pollutions)	L	+	Les risques de pollution des sols sont correctement abordés.
Air (pollutions)	L	++	Cf. corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	L'étude d'impact évoque les risques « retrait-gonflement des argiles » et « remontées de nappes », forts dans l'aire d'études, mais les modalités de prise en compte dans le projet ne sont pas explicitement précisées.
Risques technologiques	L	+	Des mesures adaptées sont prévues afin de limiter les risques technologiques potentiellement liés au projet.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	La problématique des déchets est correctement intégrée dans le projet.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	La consommation des sols causée par le projet et son impact sur les activités agricoles sont abordés de manière adéquate.
Patrimoine architectural, historique	L	+	Cf. corps de l'avis.
Paysages	E	++	Cf. corps de l'avis.
Odeurs	ABS	+	La problématique des odeurs n'est pas explicitement abordée.
Émissions lumineuses	L	+	La thématique des émissions lumineuses est présentée de manière pertinente dans le résumé non technique, mais n'est pas abordée dans le corps de l'étude d'impact.
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...)	L	+	Les servitudes d'utilité publique et les contraintes archéologiques éventuelles sont bien prises en compte.

*** 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