

REC/11/12

26 DEC. 2011



D.R.E.A.L S.C.T.E

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le

23 DEC. 2011

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de création du pôle innovation automobile sud Vendée
par la communauté de communes du Pays de Fontenay-le-Comte
sur la commune de Fontenay-le-Comte (85)**

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de création de création du pôle innovation automobile sud Vendée sur la commune de Fontenay-le-Comte est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale porte en particulier sur l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique. Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement notamment conformément à la procédure relative à la réglementation sur l'eau et les Milieux aquatiques. (article L.214-1 à L214-6 du code de l'environnement).

1 - Présentation du projet et de son contexte

La demande porte sur l'ensemble des aménagements du pôle innovation automobile sud Vendée, à savoir :

- la piste d'essais de 2 400m de longueur,
- le bâtiment administratif et les ateliers relais,
- les parkings,
- la zone d'activité du Champ Doré pour 6hectares environ.

Le projet concerne au total une superficie totale de 34,5 hectares sur le territoire de la commune de Fontenay-le-Comte, en bordure des installations de l'actuel aérodrome.

Le projet a fait l'objet d'une première phase de travaux, réalisée au premier semestre 2010, qui a porté sur la piste d'essais et a fait l'objet d'un récépissé de dépôt de dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques en décembre 2009. La déclaration correspondait à des aménagements pour une surface de 19,84 hectares. A ce jour, la piste qui a reçu une homologation ministérielle pour la pratique du sport automobile en date du 21/12/2010, est désormais en activité depuis plusieurs mois.

Aujourd’hui, des aménagements complémentaires sont nécessaires et portent sur la réalisation de la zone d’activité du Champ Doré, pour une surface d’environ 6 hectares. L’ensemble des installations qui appartiennent à un même programme de travaux, relève désormais du régime de l’autorisation - articles L 214-1 à 214-6 du code de l’environnement - les surfaces prises en compte étant désormais supérieures à 20 hectares.

Selon le bureau d’étude Egis, c’est le dépassement du seuil financier de 1,9 M€ du fait des aménagements de la zone d’activité qui soumet le présent dossier à l’obligation de réaliser une étude d’impact.

Je relève pour ma part que l’ensemble des aménagements, déjà réalisés et projetés, constitue un programme au sens de l’article R 122-8 I du code de l’environnement qui prévoit qu’en cas de réalisation fractionnée, le montant à retenir pour l’assujettissement à l’étude d’impact est celui du programme général des travaux.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l’autorité environnementale

Le projet dans son ensemble se situe sur la plaine calcaire, secteur à vocation agricole intensive donc à la faible sensibilité écologique. Le site n’est pas concerné par la présence de cours d’eau ou de mares ou de périmètre de protection de captage d’eau. Aucun élément de végétation qui pourrait présenter un intérêt biologique ou paysager n’est présent.

Par conséquent, au regard de la nature des aménagement envisagés et de leur usage, ce sont principalement des questions relatives à la gestion des eaux de ruissellement, au traitement des pollutions vis à vis du milieu “eau” et du bruit généré par les activités qui revêtent un enjeu.

3 - Qualité du dossier et prise en compte de l’environnement par le projet

L’article R.214-6 du code de l’environnement définit le contenu du dossier de demande d’autorisation, l’article R.122-3 définit le contenu de l’étude d’impact.

Diverses données ou informations ne sont pas toujours traitées de manière cohérente au sein même de l’étude d’impact et/ou avec les autres pièces du dossier de demande d’autorisation.

A titre d’illustration, l’étude d’impact (p 96) évoque un merlon de 3m de haut, alors que la coupe page 90 indique une hauteur de 5 m.

La même étude d’impact évoque un merlon de 830 m, ce qui paraît erroné au regard des plans du dossier au 1/1000^{eme}. Par ailleurs, la représentation du merlon entre le plan 1 de juillet 2010 et le plan du bassin versant n°1 de septembre 2011 est différente dans la mesure où les aménagements finalement réalisés ne prévoient plus un merlon ceinturant l’extrémité ouest de la piste.

3.1 – Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

L’état initial, portant notamment sur l’environnement humain, les milieux naturels et les paysages, la géologie, l’hydrologie et l’hydrogéologie, est complet et proportionné aux enjeux.

Au regard des milieux naturels, le dossier présente un diagnostic adapté pour cette thématique compte tenu d'un environnement largement anthropisé du fait des pratiques agricoles. Celui-ci aurait toutefois gagné en crédibilité en s'appuyant sur une méthodologie plus rigoureuse. Il présente un état des lieux sans grand enjeu où la plaine agricole est concernée à cet endroit par un périmètre de zone d'intérêt communautaire pour la conservation des oiseaux ZICO "Plaine calcaire du sud Vendée" qui, toutefois dans ce secteur, n'a pas été repris pour la délimitation des sites Natura 2000.

Dans la mesure où des études géotechniques ont été réalisées pour déterminer les conditions de terrassement et de réutilisation des sols pour la piste automobile, les résultats de l'analyse au regard des critères permettant d'identifier clairement la présence ou non de zones à caractère humide (cf arrêté de juin 2008 modifié) auraient dû être présentés, ce qui aurait permis d'étayer la démonstration de bonne prise en compte des orientations du SDAGE Loire-Bretagne.

Au titre du paysage, pour les riverains principalement concernés, manquent - en complément des clichés de la page 28 - les vues dont disposaient les habitants du hameau des Gueffardières avant tout aménagement. Des prises de vues depuis les hameaux, et non seulement à proximité du site, auraient été utiles pour ensuite pouvoir juger des évolutions apportées par le projet et éventuellement perceptibles ou non depuis ces lieux de vie.

Le dossier mentionne de nombreuses données sur le cadre humain et socio-économique de la ville de Fontenay-le-Comte. Cependant, il ne donne aucun détail sur la présence humaine aux abords du site. Par exemple, la distance séparant le projet des 3 hameaux les plus proches de l'étude (Chambouin, Les Gueffardières, Chabossé) n'est pas précisée, tout comme le nombre d'habitations existantes et le nombre d'habitants concernés. Dans les chapitres suivants, la présence humaine est évoquée mais de façon succincte.

Au regard de l'enjeu relatif à la gestion et la préservation de l'eau, le dossier d'autorisation loi sur l'eau (dont l'étude d'impact constitue un élément), présente un état initial complet sur l'hydrogéologie, le réseau hydrographique et la qualité des eaux du secteur d'étude.

3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant, compenser

L'étude d'impact évalue les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement, pour la durée d'exploitation.

L'étude d'incidence par rapport aux principaux sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés a été menée, l'analyse a conduit à conclure à l'absence d'effets significatifs par rapport aux espèces à l'origine de la désignation de ceux-ci.

Compte tenu du paysage décrit à l'état initial - espace de plaine céréalière très ouvert - le dossier est peu illustré en ce qui concerne les perceptions des ouvrages - notamment les merlons - , liés à ces aménagements, et à des échelles de perception plus ou moins proches. Des photomontages auraient pu utilement illustrer l'analyse des co-visibilités pour les habitants principalement concernés.

Au regard des nuisances, et notamment du bruit, il est à relever que le site habité le plus proche est situé à seulement une vingtaine de mètres de la zone d'activité et à 200m de la piste d'essais. Il comprend une habitation et des granges. La présence de ces dernières permet de protéger en partie l'habitation existante du bruit de la piste et des futures activités.

Par contre, l'éventualité d'une transformation des granges en habitation, comme le permet le règlement de la zone Nr du PLU de Fontenay-le-Comte au sein de laquelle elles se trouvent, n'a pas été prise en compte dans l'étude. Par conséquent, en cas de changement de destination des granges pour un usage d'habitation, les futurs occupants seront exposés au bruit du Pôle. Ils ne pourront prétendre à obtenir une quelconque indemnisation en raison du principe d'antériorité, mais ils seront en droit d'exiger que les activités soient aux normes et respectent la réglementation en vigueur sur le bruit.

De la même façon que pour l'état initial sont présentés les résultats aux divers points de mesures correspondants aux principaux lieux de vie exposés, l'étude d'impact aurait dû présenter une analyse des effets correspondant aux émergences maximales de 95dB pouvant être autorisées au sein de la piste (cf page 96). Le dossier ne présente pas les niveaux de bruits estimés pour les zones d'habitats et donc ne permet pas de comprendre comment les longueur et hauteur de merlon ont été déterminées et comment elles permettent d'atteindre l'objectif de réduction fixé qui reste également à préciser.

En matière d'assainissement des eaux pluviales et de gestion des eaux usées, le dossier a analysé correctement les effets des aménagements de la piste d'essais à partir d'une description complète des divers aménagements, installations et usages envisagés. Il traite à la fois de la gestion des volumes d'eaux pluviales que généreront les surfaces imperméabilisées et de gestion des pollutions chroniques et accidentelles que pourrait provoquer l'activité.

Aussi, le dossier prévoit la mise en place d'ouvrages techniques ayant vocation à gérer les eaux pluviales (réseaux, noues, bassins) pour leur stockage, leur traitement et leur infiltration sur le site. L'ensemble des plans et schéma permettent de disposer d'une vision complète des dispositions envisagées par le porteur de projet pour répondre de manière satisfaisante aux exigences imposées en la matière.

3.3- Justification du projet

Sans entrer dans le détail, le dossier expose les éléments de contexte qui ont conduit la communauté de commune de Fontenay-le-Comte, dans son champ de compétence économique, à décider la création du pôle innovation automobile pour stimuler l'activité et l'emploi, pôle qui se veut d'excellence dans ce domaine. Les éléments plus spécifiques de présentation du tissus économique en place sur le territoire et les environs qui ont motivé la création d'un pôle dans ce domaine particulier auraient mérités d'être repris pour permettre au public de comprendre en quoi le projet s'inscrivait de manière pertinente sur ce territoire.

La justification s'appuie à la fois sur la situation géographique du site sur un nœud routier, sans "contrainte environnementale forte", et par une demande de porteurs de projet présentée comme croissante depuis 2005.

Le chapitre 4-2 de la page 59 de l'étude d'impact évacue très rapidement la question des variantes. Il est à souligner que pour répondre pleinement aux exigences de l'article R 122-3-II 3° du code de l'environnement, l'étude d'impact aurait dû présenter une description des divers partis envisagés. En effet, s'il tombe sous le sens que la ZA du Champ Doré se devait d'être liée à la piste réalisée précédemment, en revanche, les diverses hypothèses de localisation du pôle automobile dans son ensemble auraient dû être rappelées. De même, au sein du site retenu des variantes d'implantation et d'organisation des espaces ont vraisemblablement été esquissées et auraient dû être évoquées.

3.4- Résumé non technique

Le résumé non technique, en début du dossier d'étude d'impact, présente lisiblement l'ensemble des éléments traités par celle-ci.

3.5- Analyse des méthodes utilisée

Si pour l'ensemble des thématiques, l'analyse des méthodes est correctement traitée, il est toutefois à signaler que les inventaires menés en juillet 2010 après réalisation de la piste n'avaient que peu de chance de révéler des éléments particuliers qui pouvaient éventuellement subsister du fait de l'utilisation agricole des sols. Quant aux prospections antérieures, celles-ci s'étant déroulées en janvier 2008, la période était peu propice à la détection d'individus de certains groupes d'espèces potentielles. En cela, l'analyse des méthodes aurait dû présenter les limites que pouvaient présenter les résultats des dites prospections, même si cela reste à relativiser au regard des milieux et des faibles potentialités du secteur.

4 – Conclusion

Avis sur les informations fournies

L'ensemble des éléments présentés apparaît complet et clair pour la majeure partie des thématiques, et notamment l'aspect eau qui représente l'enjeu premier pour ce projet. Cependant, les données relatives à l'environnement humain susceptible d'être exposé aux nuisances, du fait des diverses activités accueillies, auraient mérité d'être davantage développées dans la présente étude.

L'état initial, servant de base au diagnostic, a du tenir compte de l'existence de la piste d'essai. Ce constat est à mettre en regard avec le faible intérêt écologique du secteur concerné.

Diverses données ou informations ne sont pas toujours cohérentes entre l'étude d'impact et les autres pièces du dossier de demande d'autorisation.

Avis sur la prise en compte de l'environnement

Indépendamment des aspects réglementaires relatifs aux diverses procédures d'autorisation de travaux, l'appréciation des impacts a été plutôt bien menée pour l'enjeu eau et les dispositions paraissent adaptées.

En revanche, des éléments de simulation manquent pour apprécier pleinement l'efficience des mesures d'intégration paysagère proposées.

En ce qui concerne les nuisances sonores, il est à regretter qu'une analyse préalable reposant sur une détermination des niveaux de bruits attendus au droit des hameaux n'ait pas a priori été menée. A défaut, il aurait été judicieux que les résultats des mesures sonométriques réalisées en continu depuis le début 2011 (notamment en application des disposition de l'arrêté d'homologation de la piste) soient exploitées.

Enfin, je relève que l'étude d'impact ne propose pas d'introduire dans le règlement de la zone d'activités ni une zone tampon, ni des conditions d'implantation des activités, par exemple, en plaçant les activités plus bruyantes aux abords de la piste et les activités susceptibles d'être moins bruyantes le long de la route face au secteur Nr du PLU.

Le préfet



Jean DAUBIGNY

