



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

Nantes, le

15 JUIN 2012

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur la demande de permis de construire d'un centre commercial SUPER U
situé sur le territoire de la commune de SAINT-PAVACE (72)**

- SAS SYMPADIS -

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, la demande de permis de construire d'un centre commercial SUPER U à Saint-Pavace est soumise 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 conformément à la procédure relative à l'instruction des permis de construire au titre des articles L.421-1 et suivants et R.421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à créer un centre commercial SUPER U sur la commune de Saint-Pavace, au lieu-dit "Le Bois du Breuil" en bordure de la rocade nord-est du Mans (RD 313).

S'agissant des surfaces commerciales :

Ce centre commercial sera composé d'un supermarché d'une surface de vente de 3.500 m² et d'une galerie commerciale comprenant 11 boutiques. Sont également prévues les créations d'une station service et d'un centre de lavage automobile.

La surface totale occupée par le centre commercial s'élèvera à 5,22 hectares, la station service occupera quant à elle 0,61 ha. Toutefois, la superficie totale du terrain mentionnée dans le permis de construire est de 119070 m², intégrant une vaste réserve foncière (6,88 ha) destinée à moyen terme à d'autres aménagements commerciaux indépendants du centre commercial SUPER U.

Le dossier précise ainsi qu'une jardinerie d'importance, un pôle automobile ainsi que quelques grandes surfaces spécialisées vont s'implanter ultérieurement sur la zone d'activités commerciales de 13 ha 42.

S'agissant des parking et des voies de circulation :

Le futur centre commercial disposera d'un parking principal de 381 emplacements. Par ailleurs, un parking réservé au personnel d'une capacité de 35 places sera aménagé au nord du magasin.

Le site sera desservi par deux accès principaux :

- le futur rond-point aménagé sur la VC N°2 Le Mans-Saint-Pavace, à proximité du pont et accessible directement par la rocade nord ;
- la future voie de liaison venant de Coulaines (boulevard Saint-Nicolas) à l'est.

Une voie de circulation périphérique sera aménagée au nord et à l'est du site pour permettre l'accès aux aires de stationnement du SUPER U mais également de desservir les futurs aménagements commerciaux de la zone.

Un accès distinct sera créé pour les camions. Des cheminements piétons et cyclables distincts et sécurisés seront également aménagés avec un parking réservé aux deux roues créé sous l'auvent du magasin.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet vient s'implanter sur un ancien terrain agricole se transformant progressivement en prairie, dans un espace péri-urbain demeurant actuellement peu urbanisé. Il n'est concerné par aucun zonage d'inventaire ou de protection au titre de l'environnement.

Compte-tenu de la localisation du site et de la nature du projet, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent l'intégration paysagère du centre commercial, l'imperméabilisation des sols, le risque de pollution des eaux souterraines par le ruissellement des eaux, la préservation des milieux naturels, ainsi que la gestion du trafic routier (émission de polluants) et des nuisances sonores générées par le projet pour les habitations pavillonnaires proches.

3 - Qualité du dossier et prise en compte de l'environnement

3.1 - État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. Le maître d'ouvrage a notamment développé les thématiques liées au contexte social économique du projet, au cadre physique et biologique, à l'environnement acoustique, à l'eau, à l'air et aux risques. Il ressort de cet état initial plusieurs points à relever.

Il est à relever qu'aucune cartographie de localisation du projet n'est insérée dans la partie lieu d'implantation de l'état initial, puisque seul un extrait du plan graphique du PLU est joint à ce stade. C'est d'autant plus regrettable que le résumé non technique ne comprend pas non plus de cartographie de localisation. Même si des cartes plus précises figurent dans la notice explicative, il convient de rappeler que l'étude d'impact et son résumé non technique doivent permettre d'appréhender de façon claire le projet, et notamment son implantation précise.

S'agissant des milieux naturels, les analyses menées semblent assez restreintes. La cartographie des habitats se résume à une prise de vue photographique aérienne du site. La description de ces derniers est brièvement résumée. Le terrain destiné à recevoir le futur centre commercial est composé de différentes parcelles de terres, antérieurement cultivées, se transformant progressivement en prairie, recouverte d'une strate herbacée irrégulière, en cours de colonisation suite à l'arrêt de l'exploitation agricole, avec un maillage bocager peu dense. Les principales haies occupent la limite sud de la parcelle AL 137 sur un linéaire de 90 mètres (une autre, plus clairsemée, en limite est) et, hors périmètre du site d'étude, les limites ouest et sud de la parcelle AL sur 180 mètres linéaires. La composition de ces dernières ne fait l'objet que d'un rapide balayage, tout comme celle des espèces herbacées en présence.

Quant au site de la future station service, il est juste noté que ce dernier est constitué d'une prairie pâturée, bordée de haies bocagères (200 mètres linéaires). Une brève liste d'espèces végétales est fournie.

Au final, s'agissant des espèces végétales, il est précisé qu'aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a été repérée sur les terrains et dans les haies. S'agissant de la faune, il est seulement indiqué que l'intérêt faunistique est limité en raison des infrastructures routières du secteur, obstacles à la circulation des animaux, et des activités humaines (habitat, agriculture, entreprises) limitant les potentialités d'accueil pour les espèces animales.

Aucune mention quant aux éventuelles investigations menées, ni en terme de périodicité, ni en terme de méthodologie n'est fournie. Il convient de rappeler qu'un inventaire faune/flore proportionné doit être conduit. En l'espèce, même si le site ne concerne aucune zone sensible au titre de l'environnement, ce dernier est loin d'être totalement anthroposé, mais au contraire en déprise en raison de l'arrêt de l'activité agricole, et comporte des milieux susceptibles d'abriter des espèces protégées (haies notamment). Dès lors, les éléments du dossier ne semblent pas pouvoir permettre de conclure aussi rapidement à l'absence d'espèces protégées et donc d'impact sur ces dernières ou leurs habitats.

Il est précisé qu'aucune zone humide n'a été recensée dans le périmètre d'étude, mais aucune méthodologie n'est fournie quant à l'inventaire conduit.

S'agissant du patrimoine culturel, le dossier précise que le site n'est concerné par aucun périmètre de protection de monuments historiques. Il est toutefois fait mention de la présence sur la commune du site inscrit "Le Château de Chêne-de-Cœur". Le dossier précise que ce dernier se trouve à plus de 500 m mais ne le cartographie pas.

Du point de vue hydrogéologique, et afin de permettre d'appréhender la perméabilité des terrains et concevoir les ouvrages de gestion des eaux pluviales les mieux adaptés à la nature des terrains, des tests d'infiltration dans le cadre de l'étude géotechnique ont été réalisés au droit des zones du terrain susceptibles d'être utilisées pour l'infiltration d'eaux pluviales. La cartographie de ces sondages, ainsi que leurs résultats sont retranscrits au dossier. Les résultats témoignent d'une mauvaise infiltration dans des substrats colmatant de type argileux ou sablo-limoneux à sablo/argileux. Le dossier intègre également une analyse des écoulements des eaux pluviales de la zone d'étude vers la Sarthe, cartographie à l'appui.

Concernant l'environnement sonore, l'état initial mentionne que les principales nuisances proviennent du trafic routier, et notamment de la RD 13, classée catégorie 2 au titre de l'arrêté préfectoral du 31 décembre 2012 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres en raison de la densité du trafic. Le dossier identifie le voisinage sensible constitué par les zones d'habitat les plus proches et retrace les résultats des mesures acoustiques ayant porté sur les habitations directement concernées.

Une étude de trafic sur les axes riverains est fournie au dossier.

S'agissant du cadre paysager, il est précisé que le projet vient s'insérer en périphérie de l'agglomération mancelle, dans une zone peu urbanisée, en bordure d'une voie à grande circulation (rocade nord) et que de par la topographie, le site est visible à l'ouest, depuis la VC 2, ainsi qu'au nord-est depuis la rocade (trouée visuelle). Plusieurs prises de vue du site et de ses alentours sont intégrées au dossier.

Enfin, s'agissant des risques, il est précisé que si la commune de Saint-Pavace est incluse dans le périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRI) du bassin de la Sarthe approuvé le 8 juillet 2004, les terrains d'emprise du projet sont localisés en dehors du périmètre de la zone inondable.

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

L'étude d'impact associe au sein du même chapitre les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement par thématiques et les mesures envisagées pour les supprimer, réduire ou compenser (cf. analyse en partie 4 "prise en compte de l'environnement"), ce qui facilite la lecture du dossier.

Selon l'évaluation simplifiée des incidences au titre de Natura 2000 intégrée au dossier, le projet n'est pas susceptible d'impacter le site Natura 2000 le plus proche à savoir la "Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan" entre autre du fait de son éloignement (12 kilomètres), et de son appartenance à un bassin versant différent.

Une note économique est intégrée au dossier. Cette dernière ventile, sous forme d'un tableau, une évaluation du coût des travaux consacrés à la protection de l'environnement, à la sécurité et aux traitement des eaux. Au total, ces investissements s'élèvent à près d'un million d'euros (0,98 M d'euros).

3.3 - Justification du projet

L'étude d'impact met en avant, en fin d'état initial, les raisons justifiant le projet et le choix du site retenu. Il est ainsi précisé que la société SYMPADIS souhaite créer un nouveau entre commercial proposant une offre commerciale variée et de proximité dans la zone périphérique nord du Mans, se trouvant au cœur d'une zone de développement de l'habitat (communes de Saint-Pavage et Coulaines), et souligne qu'une étude de potentiel prenant en compte l'équipement commercial existant en grandes surfaces alimentaires a été menée pour confirmer les besoins.

S'agissant du choix du site, il est souligné que ce dernier s'est imposé rapidement, sans qu'un autre n'ait réellement été envisagé et ce pour quatre raisons principales :

- l'implantation au cœur de la zone de chalandises et à proximité d'axes routiers permettant une desserte facile grâce à la création d'une entrée et une sortie directes sur la rocade nord du Mans ;
- la compatibilité du projet avec les orientations du futur SCOT et avec les dispositions du PLU de la commune de Saint-Pavage, lequel classe le secteur envisagé pour l'implantation en zone AUa, réservée pour l'urbanisation future destinée à l'implantation d'activités industrielles, artisanales, commerciales, de services et des équipements qui y sont directement liés ;
- la maîtrise foncière du site par un associé de système U ;
- l'absence de contraintes environnementales spécifiques.

Enfin, le dossier met en avant la compatibilité du projet avec le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE Sarthe Amont en cours d'élaboration.

3.4 - Résumé non technique

Le résumé non technique doit pouvoir être lu de façon autonome et représenter une synthèse de l'ensemble des parties constitutives de l'étude d'impact. Le pétitionnaire a fait le choix de synthétiser les parties relatives à l'état initial, aux impacts du projet et aux mesures compensatoires sous forme de tableau, en fonction des thématiques de l'étude. Toutefois, il n'intègre pas l'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement, ni un récapitulatif de la partie relative à l'analyse des méthodes. A ce titre, il ne peut être considéré comme tout à fait complet.

Surtout, le résumé n'est pas illustré par un plan de présentation du projet, pourtant essentiel pour une meilleure appréhension du dossier par le public.

3.5 - Analyse des méthodes utilisées

L'étude d'impact consacre son chapitre 2.11 à la présentation des méthodes employées pour l'élaboration de l'étude d'impact : collecte de données, complétée par des investigations de terrain (campagnes photographique) dont la périodicité n'est pas précisée. L'absence de difficultés rencontrées dans le cadre de son élaboration est soulignée.

Si l'identification des auteurs de l'étude d'impact est présente, leurs qualifications n'apparaissent toutefois pas.

4 - Prise en compte de l'environnement

Cette partie s'attachera à détailler la prise en compte des enjeux principaux définis en partie 2.

4.1 – Impact sur la ressource aquatique

Gestion de l'eau

Le dossier précise que l'ensemble du projet sera raccordé aux réseaux existants sur ou à proximité du site. Il intègre (cf. p.45 du dossier) un schéma de principe de gestion des eaux du projet (eaux usées domestiques, eaux usées des laboratoires, eaux de lavage de la station de lavage de véhicules, mais aussi eaux pluviales).

S'agissant des eaux usées, afin de respecter le règlement d'assainissement de la Communauté urbaine du Mans concernant les effluents susceptibles d'entraîner des graisses ou hydrocarbures, deux appareils (séparateur à graisse pour les laboratoires et séparateur à graisses et féculles pour les laboratoires boulangerie - pâtisserie) seront notamment mis en place pour le pré-traitement à la source des effluents des laboratoires et éviter les risques de colmatage/obstruction des canalisations internes des eaux usées. Un nettoyage tous les 6 mois, et dès que nécessaire est prévu. Une évaluation de la charge polluante est dressée et mise en regard avec les capacités de traitement de la station d'épuration du Mans, suffisamment dimensionnée.

Les effluents de la station de lavage seront traités via un séparateur à hydrocarbures lamellaire avec déboucheur intégré grand volume et obturateur automatique, avant rejet dans le réseau eaux usées. Un volume journalier de 7 m³ est prévu.

Concernant les eaux pluviales, afin de réduire l'incidence hydraulique du projet et ne pas aggraver la situation en terme d'écoulement des eaux, la mise en place de plusieurs modes de régulation complémentaires est mises en avant.

Il s'agit d'une part de 4 lignes de noues parallèles drainantes aménagées à l'intérieur du parking et de deux bassins de stockage (l'un de 800 m² et l'autre de 400m² séparés par la voie d'accès nord et reliés entre eux) végétalisés et aménagés en pente douce d'autre part.

L'exutoire retenu est le fossé créé par le conseil général de la Sarthe lors des travaux d'aménagement de la rocade nord (RD 313) en limite nord du site. Le dossier joint l'accord obtenu auprès du conseil général pour cette demande de rejet. Un plan d'implantation des bassins est inséré.

Risques de pollution

Le projet identifie des risques d'impact s'agissant de la pollution des eaux souterraines, provenant notamment du lessivage de surfaces imperméabilisées, les eaux de ruissellement pouvant être chargées de matières en suspension et localement de traces d'hydrocarbures. C'est plus particulièrement le cas pour la station service. Ce risque a été pris en compte et les mesures développées plus haut (bassins, débourbeur – séparateur d'hydrocarbures) apparaissent de nature à garantir la prévention de pollutions.

Au niveau de la station service, une cuve de rétention de 30 m³ ou équivalent - correspondant à la capacité d'un camion de livraison - sera mise en place pour récupérer les éventuels écoulements accidentels lors du dépotage et associée à une vanne d'isolement.

4.2 – Impacts sur l'environnement sonore

Le dossier met en avant le niveau acoustique déjà particulièrement élevé enregistré en limite de propriété et dû au trafic routier de la RD 313.

Plusieurs nuisances sonores liées au projet sont identifiées au premier rang desquelles le trafic routier engendré par la fréquentation du supermarché et de la station service impactant principalement les riverains des voies empruntées : la route de Coulaines à l'ouest (VC 2) et le boulevard Saint-Nicolas à l'est. Il est précisé que le parking implanté au cœur de l'établissement se trouvera à l'écart du voisinage sensible. En second lieu, le trafic des camions d'approvisionnement sera également générateur de nuisances sonores. Il est toutefois précisé que ce trafic se déroulera dans la cour de service à l'arrière du magasin pour les livraisons du SUPER U, qu'il demeurera discontinu (environ 10 camions par semaine), que la cour de service sera clôturée de façon opaque et acoustique. Enfin, les pompes de distribution de carburants de la station service, ainsi que les différents matériels des laboratoires du supermarché et groupes d'extraction associés ou encore les installations techniques du magasin (centrales frigorifiques, pompes à chaleur...) sont également sources de bruit.

Le dossier prévoit des mesures de réduction en amont via le traitement acoustique des locaux accueillant les équipements les plus bruyants (local des centrales frigorifiques, groupe électrogène...). En outre, il prévoit également la mise en place de mesures compensatoires d'aménagement et notamment la création d'un merlon planté, pour former un écran acoustique en limite sud-ouest du site, limite séparative de parcelles habitées. Ledit merlon d'une hauteur de 2,50 mètres et d'une largeur de 8 mètres devrait permettre selon le dossier un abattement acoustique de 8 à 10 dB(A).

4.3 – Impact sur les milieux naturels - faune et flore

Milieux naturels

Le site d'implantation se trouve relativement éloigné de toute zone d'inventaire ou de protection au titre de l'environnement.

Comme mentionné supra, le dossier conclut notamment à l'absence d'impact sur le site Natura 2000 le plus proche, à savoir la "Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan" du fait de son éloignement (12 kilomètres) et de son appartenance à un bassin versant différent.

Faune-flore

Selon le dossier, l'impact écologique du projet demeure limité compte-tenu de la nature des terrains et de leur implantation en périphérie d'une zone urbanisée.

Selon ce dernier, le projet "va se traduire par l'abattage de quelques haies bocagères dans lesquelles sont implantés des feuillus, mais ne conduira pas à la destruction d'habitats d'espèces ou de milieux remarquable ou d'intérêt communautaire". Comme souligné en 2ème partie, en raison d'une insuffisance d'éléments concernant à la fois la périodicité et l'étendue des inventaires conduits, cette assertion n'est pas justifiée.

Il est toutefois mentionné que l'aménagement ne va pas détruire de façon dommageable les capacités de reproduction des animaux (oiseaux, petits mammifères) susceptibles de fréquenter ces haies car ils trouveront à proximité d'autres milieux similaires (zone agricole au nord de la RD 313 et prairies à l'ouest). Il n'est pas indiqué à ce stade que l'arrachage des haies devra se dérouler hors période de nidification, or cette mesure de précaution est nécessaire afin de résolument limiter les impacts sur l'avifaune.

L'étude souligne enfin que les plantations prévues viendront compenser les arbres arrachés, l'alternance d'arbres de haute tige et de bosquets, ainsi que le merlon planté au sud-ouest restaurant les potentialités d'accueil pour l'avifaune notamment. On peut noter que l'effectivité de la restauration est à moyen terme.

4.4 -- Impacts sur le trafic -- pollution de l'air

Le dossier met en avant la bonne accessibilité du site, grâce notamment à la rocade nord du Mans. Comme mentionné dans la partie 1, il sera desservi :

- par le futur rond-point aménagé sur la VC N°2 Le Mans-Saint-Pavace, à proximité du pont et accessible directement par la rocade nord ;
- par la future voie de liaison venant de Coulaines (boulevard Saint-Nicolas) à l'est.

Les véhicules légers pourront également sortir directement sur la RD 313 au nord-est, via un rond-point à créer, puisqu'avec l'accord du conseil général il va être créé une bretelle d'entrée et de sortie sur la rocade nord.

Une estimation du flux des transports généré par le projet a été établie sur la base de la fréquentation escomptée du centre commercial et de la station service attenante et s'appuie sur le rapport d'étude de trafic réalisée par la Société SODIT en février 2011. Ainsi, le trafic routier généré par le projet est estimé à environ 1.800 véhicules légers et 8 à 10 camions par jour. La majorité du trafic impactera la route de Coulaines depuis le carrefour sud boulevard Saint-Nicolas / rue Jean Cocteau. Le dossier précise qu'après échange avec les services en charge de la gestion de la sécurité sur ces axes ont permis de confirmer l'absence de contrainte particulière en terme de sécurité et l'absence d'obstacle à la fluidité du trafic. La pollution atmosphérique générée par le trafic routier représentera environ 6 % de la pollution engendrée par le trafic automobile existant sur la RD 313.

Par ailleurs, il est rappelé que l'aménagement des ronds-points d'entrée et de sortie sur la RD 313 a reçu l'accord du conseil général. L'impact de la réalisation de ces ouvrages, certes connexes mais nécessaires à la réalisation du centre commercial ne fait pas l'objet d'une évaluation particulière.

4.5 - Impacts sur le paysage

Le dossier précise que le site sera visible essentiellement depuis la route de Coulaines (VC 2) à l'ouest et vis-à-vis des riverains du secteur ainsi que depuis certains tronçons de la rocade nord disposant de trouées visuelles.

L'intégration paysagère du projet est détaillée :

- traitement des façades avec une place laissée au côté naturel (bardage bois, terrasse végétalisée...), teintes des matériaux (bardage gris...) ;
- aménagement de zones vertes sur une superficie de 16.435 m² avec des noues paysagères plantées (roseaux herbes hautes...), deux bassins d'orage paysagés, des pelouses et plantations en périphérie du site (104 arbres au niveau des parkings), ou aux abords des aménagements et en limite séparative des parcelles riveraines. La végétation existante au nord du terrain sera conservée, notamment le chêne à proximité du giratoire desservant la sortie sur la rocade et le bosquet de bouleaux au droit du pont ;
- un merlon planté formant un écran acoustique en limite sud-ouest.

Une vue d'intégration paysagère du projet dans son environnement et issue de l'analyse paysagère du permis de construire est intégrée au dossier.

5 - Conclusion

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité mais présente une faiblesse pour sa partie relative aux milieux naturels. Le peu d'éléments fournis à ce stade, ne permet de garantir l'absence d'impact sur ces derniers et les éventuelles espèces protégées qu'ils abritent. De même, l'analyse des impacts se limite au centre commercial et ne traite pas ceux des aménagements permettant d'assurer la desserte du projet.

Le dossier s'est toutefois attaché à proposer des mesures qui devraient limiter les impacts sur l'environnement. A ce titre, pour l'avifaune, il faudra veiller à respecter la restriction portant sur la période d'abattage des arbres.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire
et par délégation,
la secrétaire générale
pour les affaires régionales

Sandrine GODFROID