



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**AVIS DÉLIBÉRÉ DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ
ENVIRONNEMENTALE DES PAYS DE LA LOIRE**

sur le projet de transfert du centre commercial E. Leclerc

SAS Sodinove

Commune de Montaigu-Vendée (85)

n°PDL-2020-4529

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale a été saisie le 6 février 2020 d'un dossier d'étude d'impact sur la commune de Montaigu-Vendée, dans le département de la Vendée, concernant un projet de transfert d'un centre commercial E. Leclerc porté par la SAS Sodinove (version actualisée de l'étude d'impact en mai 2019).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

L'avis porte sur la qualité du dossier d'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

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.

Le présent avis s'inscrit, en outre, dans le cadre de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

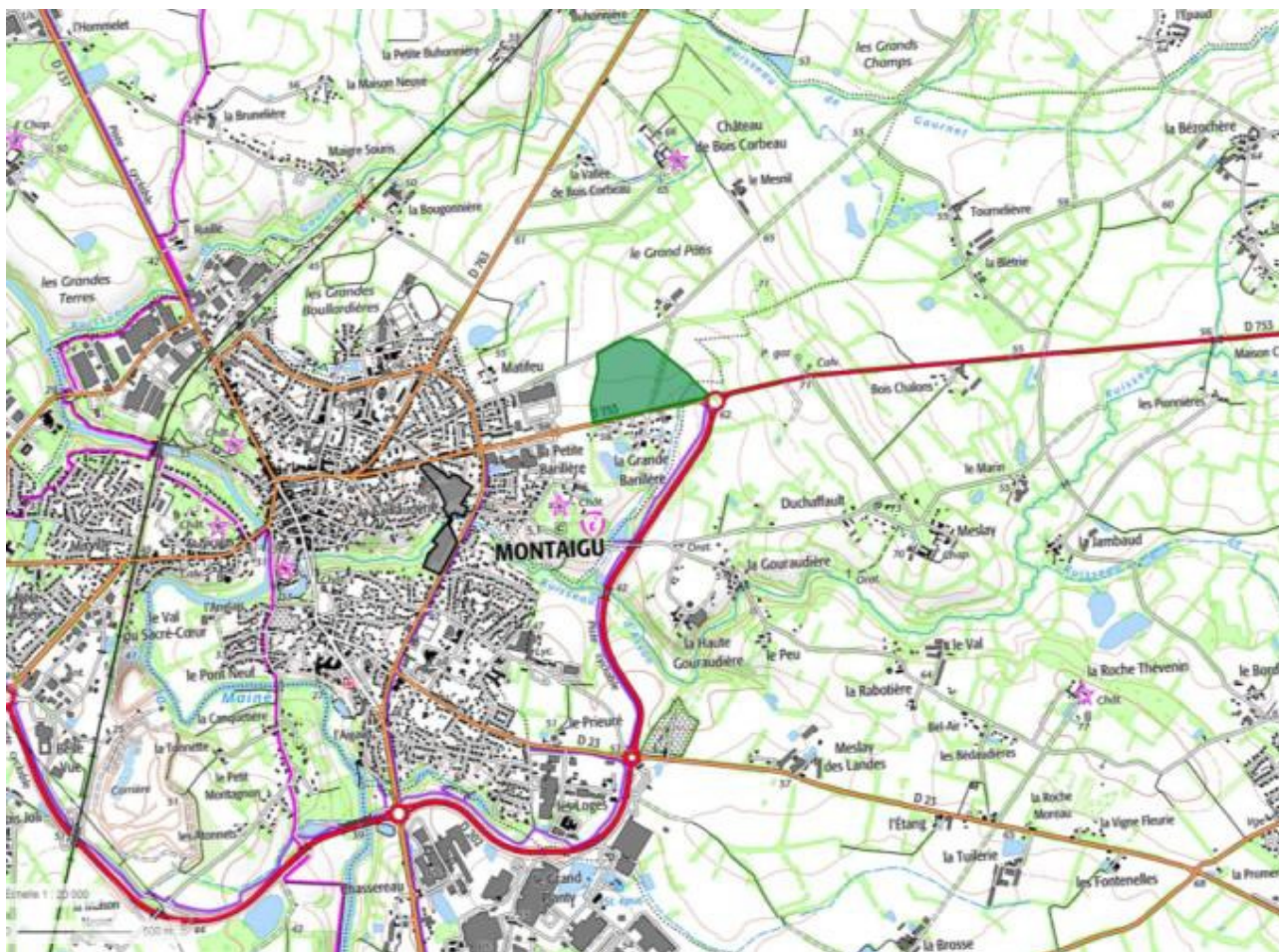
1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet concerne le transfert de l'ensemble des activités de l'hypermarché Leclerc existant rue Amiral Duchaffault, sur un nouveau site situé en périphérie nord-est du centre-bourg de Montaigu¹.

Ce nouveau site, d'une surface d'environ 10,41 ha, est séparé de la zone agglomérée de Montaigu par un terrain en friche, un centre commercial (Intermarché) et la zone commerciale de la Grande Barillère.

Il est longé et desservi au sud par la route départementale (RD) n°753 reliant Cholet à Saint-Jean-de-Monts. À terme, il devrait également être longé, sur sa limite nord-est, par le barreau de liaison (en projet) entre la RD 753 et la RD 763, qui complètera le contournement est de Montaigu.

1 La commune de Montaigu-Vendée a été créée au 1^{er} janvier 2019 par fusion des communes de Montaigu, Boufféré, Saint-Hilaire-de-Loulay, Saint-Georges-de-Montaigu, et La Guyonnière.



Situation du projet (surface en vert) et de l'ancien site (surface en gris) / Carte extraite de l'étude d'impact - page 17



Périmètre du site d'implantation du projet / Photographie aérienne extraite de l'étude d'impact - page 40



Figuration du projet de contournement nord-est de Montaugu

Le projet de centre commercial comprend :

- un hypermarché abritant plusieurs autres magasins (espace culturel, boutique de sport, salon de coiffure, opticien) et un restaurant,
- un magasin de bricolage et jardinerie (dans le prolongement de l'hypermarché, mais avec une entrée spécifique),
- un centre automobile,
- un « drive » (10 pistes),
- un parking couvert (634 places) sur 2 niveaux,
- un auvent composé de deux parties, l'une couvrant le magasin de bricolage, l'autre les réserves extérieures de l'hypermarché,
- une station-service ainsi qu'une station de lavage des véhicules.

S'il s'applique à l'ensemble des entités de l'ancien site, le projet de transfert s'accompagne d'une évolution des surfaces qui leur sont attribuées, dans un objectif de redistribution et d'optimisation des espaces et de leurs fonctionnalités, tout en augmentant les surfaces globales bâties (plus de 23 000 m² de bâtiments et 13 000 m² de parking contre respectivement 20 500 m² et 11 305 m² sur le site rue Amiral Duchaffault) et les capacités de stationnement (916 places contre 754 places).

Il vise également la mise en œuvre de solutions techniques permettant une réduction des consommations énergétiques (réglementation thermique des bâtiments, chauffage, ventilation, rafraîchissement, production d'eau chaude sanitaire, éclairages) par rapport à l'ancien site, et prévoit la production d'électricité par panneaux photovoltaïques installés sur la toiture des nouveaux bâtiments.

L'accès principal au nouveau centre commercial se fera par un carrefour giratoire aménagé au droit du projet sur la RD 753. Deux accès secondaires sont prévus, également depuis la RD 753, l'un à l'ouest (privilegié pour les poids lourds, véhicules de livraisons et accès au parking du personnel), l'autre à l'est (privilegié pour les accès au drive et au centre auto).

Des voies de circulation douce alimenteront également le site, à partir d'accès principaux par l'ouest et par le nord.

Enfin, le projet nécessitera des extensions de réseaux existants pour sa desserte en électricité, gaz et eau potable, ainsi que l'effacement de trois lignes aériennes basse tension qui traversent une partie du site d'implantation.



Simulation du projet avec le barreau de contournement nord-est de Montaigu / Montage extrait de l'étude d'impact - page 15



Simulation du projet et de ses différents accès / Montage extrait de l'étude d'impact - page 25

S'agissant de l'ancien site rue Amiral Duchaffault, le dossier évoque un enjeu de renouvellement du tissu urbain en proximité du centre-ville, en proposant de nouveaux lieux d'habitations, d'équipements et d'espaces publics.

2 – Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'autre part, les enjeux environnementaux du projet de transfert du centre commercial Leclerc identifiés comme principaux par la MRAe sont :

- la consommation d'espace naturel et agricole,
- le devenir du site rue Amiral Duchaffault,
- la prise en compte des risques et nuisances,
- la gestion des eaux pluviales,
- les enjeux du milieu naturel,
- l'intégration paysagère,
- le potentiel de développement des énergies renouvelables.

3 – Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

3.1 – Analyse de l'état initial

Le dossier doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Globalement, il est proportionné aux enjeux liés au périmètre d'implantation du projet, même s'il est parfois succinct ou confus sur certaines thématiques, par exemple les trafics routiers, l'identification des ZNIEFF dans l'aire d'étude ou celle des haies protégées sur le site.

Le site d'implantation du projet de centre commercial est constitué de parcelles agricoles, d'une superficie totale de 10,41 ha. Il est bordé :

- au sud par la RD 753 et le hameau de la Grande Barillère, qui regroupe une vingtaine de maisons d'habitations,
- à l'ouest par une friche arbustive ouverte sur un autre centre commercial et la zone commerciale de la Grande Barillère,
- par des parcelles agricoles cultivées (principalement pour la céréaliculture) au nord et à l'est, la rue de Matifeux (voie communale n°269) au nord, et la ferme du Grand Pâtis à environ 150 mètres au nord-est (exploitation agricole spécialisée dans l'élevage de bovins),
- au sud-est par le carrefour giratoire de la RD 753 avec le contournement sud-est de Montaigu (RD 202), dont le prolongement à l'étude (contournement nord-est RD 753 – RD 763) devrait longer à terme le projet.

Une campagne de mesure de l'environnement acoustique a été conduite en septembre 2017 sur six points (dont trois aux habitations les plus proches). Elle conclut à un niveau d'enjeu fort sur le secteur, en raison des niveaux sonores résiduels mesurés en zone à émergence réglementée (Laeq entre 48 et 53 dB(A), et L50 jusqu'à 46 dB(A), en période diurne), des niveaux sonores ambiants et de l'inscription de la RD 753 au classement sonore des infrastructures de transport terrestre (en catégorie 3, correspondant à une zone d'influence de 100 m).

Au titre des trafics routiers, l'état initial s'appuie sur une campagne de comptages réalisée en septembre 2017 (étude Iris Conseil) et sur une estimation des évolutions de trafics à 2016 par

modélisation dans le cadre du projet de contournement nord-est, réalisée en 2013 (étude Transmobilités) pour le conseil départemental de la Vendée. Leur exploitation fera l'objet d'observations de la MRAe en partie 3.3 du présent avis.

L'assiette foncière du projet présente une topographie peu marquée. Les eaux de ruissellement gagnent les fossés de drainage des parcelles agricoles et les fossés situés le long de la RD 753, jusqu'à l'exutoire naturel du ruisseau d'Asson, qui passe à plus de 700 m au sud et se jette dans la Maine. Outre un état écologique et biologique médiocre pour l'Asson et la Maine, un état physico-chimique médiocre pour la Maine et mauvais pour l'Asson, la rivière Maine se caractérise par des étiages particulièrement marqués, notamment en juillet-août. De plus, tout le territoire vendéen est classé en zone vulnérable à la pollution des eaux par les rejets de nitrates d'origine agricole, en application de la directive européenne (« directive nitrates ») du 12 décembre 1991.

L'aire d'étude ne recoupe pas de périmètre de protection rapproché ou éloigné de captage d'eau potable. Elle fait l'objet d'enjeux estimés faibles au titre des risques naturels (inondation par remontée de nappe). Au titre des risques technologiques, l'étude (chapitre « vulnérabilité du projet à des risques d'accident ou de catastrophes majeurs ») signale le risque transport de matières dangereuses (TMD) sur la RD 753 jusqu'au ravitaillement en carburant de la station service prévue dans le projet.

Une campagne d'investigations conduite en 2017 conclut à l'absence de zone humide sur le site d'implantation du projet de nouveau centre commercial. L'étude d'impact fait référence à la note technique du 26 juin 2017, relative à la caractérisation des zones humides produite par le ministère de la Transition écologique et solidaire suite à un arrêt en Conseil d'État. Toutefois l'étude livrée en annexe fait référence à la méthodologie définie par l'arrêté du 1^{er} octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 ainsi que la circulaire d'application de l'arrêté du 18 janvier 2010 relative à la délimitation des zones humides.

La MRAe rappelle que la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité a consolidé la définition des zones humides (article L.211-1-I-1° du code de l'environnement) et a pour effet de revenir à la situation antérieure à la décision du Conseil d'État du 22 février 2017. Ainsi les critères relatifs au type de sol (hydromorphe) et au type de végétation (hygrophile) sont de nouveau pris en compte de manière alternative et non plus cumulative.

C'est pourquoi l'étude devra lever la confusion sur la méthodologie mise en œuvre, et le cas échéant faire l'objet de compléments pour réinterroger la présence de zone humide sur le site du projet.

Le site Natura 2000 le plus proche est situé à 22 km de la zone d'étude.

Aucune zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) n'est identifiée sur le périmètre du projet. La plus proche est une ZNIEFF d'intérêt pour les chiroptères située à 1 km dans le bourg de Montaigu. L'étude gagnerait toutefois à mieux caractériser cette ZNIEFF, et à élargir son inventaire au-delà d'un rayon de 1 km.

Le périmètre du projet de nouveau centre commercial ne comprend aucune composante du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays-de-la-Loire, ni de la trame verte et bleue (TVB) du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays du bocage vendéen (approuvé le 29 mars 2017).

L'état initial évoque la protection des haies présentes sur le site, portée par le projet arrêté² de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) des Terres de Montaigu au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme. Toutefois, ces informations sont confuses et contradictoires, et elles renvoient à une illustration supposée repérer les haies protégées qui ne figure pas au dossier (page 106).

Les prospections faune-flore réalisées en août 2017, juin et octobre 2018 n'ont recensé aucun habitat d'intérêt communautaire ou patrimonial, ni aucune espèce végétale inventoriée, dans l'emprise du projet de nouveau centre commercial. Toutefois leur calendrier ne couvre pas les premières périodes d'observation les plus favorables à ces inventaires (en particulier les mois de mars, avril et mai).

Les haies arbustives et arborées présentes constituent des habitats utilisés par plusieurs taxons faunistiques. Celles bordant une ancienne voie communale entre le hameau de la Grande Barillère et la ferme du Grand Pâtis en particulier, réalisent un corridor écologique d'intérêt local, dans sa partie nord notamment, sa partie sud étant partiellement dégradée. L'étude relève également l'intérêt des espaces arbustifs en partie sud du site, le long de la RD 753, et la présence d'une pelouse et d'une dalle rocheuse dans sa partie sud-ouest.

L'inventaire faunistique identifie 40 espèces protégées, parmi lesquelles 33 espèces avifaunes, 6 espèces de chiroptères et 1 espèce de reptile. Il relève la présence du Tarier pâtre et du Chardonneret élégant, dont le statut de conservation est considéré défavorable au niveau régional, et celle du Lézard des murailles.

L'étude conclut à un niveau d'enjeu faible à modéré pour l'avifaune nicheuse et pour les reptiles, faible pour les insectes, ainsi que pour les chiroptères dans la mesure où leur fréquentation du site se limite à celle de zones de chasse et de transit, sans comprendre de gîte.

Par ailleurs, si elle met en évidence l'enjeu de traitement paysager du projet en tant que nouvel élément de la frange urbaine en évolution, l'analyse paysagère, globalement bien illustrée, gagnerait à proposer des vues directes du site depuis les lieux d'habitation proches que sont le hameau de la Grande Barillère et la ferme du Grand Pâtis.

Enfin, l'état initial ne décrit pas l'ancien site du centre commercial rue Amiral Duchaffault, ce qui ne permet pas de mettre en relief les enjeux de sa reconversion au sein de l'enveloppe urbaine de Montaigu.

La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'environnement de manière :

- ***à lever les confusions observées sur l'inventaire des zones humides et celui des haies, dont certaines sont protégées, présentes sur le site d'implantation nouvelle du centre commercial,***
- ***à élargir l'identification des enjeux à ceux du site ancien et de faire état des perspectives pour sa reconversion.***

Dans le chapitre « aspects pertinents de l'environnement », le dossier développe un scénario probable d'évolution en l'absence de mise en œuvre du projet (scénario de référence) : ce scénario considère le contexte dynamique de développement économique en frange de

2 Projet de PLUi des Terres de Montaigu arrêté le 29 octobre 2018. Il a été approuvé le 25 juin 2019, après finalisation de la présente étude d'impact.

l'agglomération est de Montaigu et le projet de réalisation du barreau de contournement nord-est de Montaigu, favorables à l'implantation d'une autre entreprise à vocation commerciale, la valorisation agricole des terrains se poursuivant jusque-là.

Ce scénario n'aborde pas l'évolution relative au centre commercial existant rue Amiral Duchaffault, ce manque étant d'autant plus dommageable qu'il peut être de nature à participer à la justification du choix de transférer le centre commercial et reconvertir le site.

Il est attendu du scénario de référence proposé qu'il dépasse le constat des conditions favorables, même si le document d'urbanisme classe ce secteur en zone à urbaniser à vocation d'activités commerciales. En particulier, l'hypothèse d'implantation d'une autre entreprise alors que l'hypermarché Leclerc resterait rue Amiral Duchaffault n'est pas la même que celle du transfert projeté, notamment en termes de densité des activités commerciales en secteur est de Montaigu et des conséquences induites (économiques, sociales, urbanistiques, ...). Le développement du scénario en l'absence de projet doit être de nature à mettre en exergue les dimensions spécifiques du projet de transfert, pour mieux justifier de la libération d'un espace de projet urbain maîtrisé et de qualité, et de l'inscription du centre commercial transféré dans une démarche vertueuse notamment au regard des enjeux d'urbanisme, d'équilibre social et économique, de transport, d'équilibre environnemental et énergétique, et d'intégration paysagère.

3.2 – Justification des choix du projet et compatibilité avec les documents cadres

La justification des choix du projet est abordée dans le chapitre « solutions de substitution et principales raisons du choix effectué ».

L'étude y propose un tableau comparatif des incidences probables entre le choix retenu et une solution de substitution, mais cette dernière se limite à une organisation différente des implantations et des circulations sur le même site. Elle n'explore pas l'alternative possible d'autres sites d'implantation, ni celle de maintenir le centre commercial sur le site existant.

Par ailleurs, l'exposé des principales raisons du choix effectué porte sur l'optimisation des activités et les coûts économiques associés à la nouvelle installation, l'évolution du parti pris énergétique en visant une réduction des consommations, ainsi qu'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, en particulier au registre du traitement des eaux pluviales.

Le volet énergétique prévoit notamment l'alimentation des éclairages extérieurs par l'installation de 2 868 m² de panneaux solaires photovoltaïques sur les toits du centre commercial et des parkings, et l'équipement de 72 places de parking en bornes de recharge pour véhicules électriques.

De manière plus globale, les coûts économiques et énergétiques mériteraient d'être étayés par des éléments d'étude de faisabilité permettant d'en objectiver la balance, notamment au regard des coûts énergétiques du site actuel, des coûts de transfert du centre commercial et de réhabilitation du site existant.

Il est aussi attendu de l'étude d'impact qu'elle justifie le besoin de transférer le centre commercial, notamment au regard des solutions alternatives à la reconversion du site de la rue Amiral Duchaffault et à l'équilibre des enjeux de consommation d'espace induits.

Le dossier aborde également l'articulation et la compatibilité du projet avec divers schémas et plans.

Il dégage les caractéristiques et mesures du projet démontrant qu'il n'entre pas en contradiction avec les orientations et objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021 (approuvé en novembre 2015), du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Sèvre nantaise (approuvé en avril 2015), du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays-de-la-Loire (adopté en octobre 2015), et du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays du Bocage vendéen (approuvé en mars 2017).

Il fait également référence aux dispositions réglementaires du projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Terres de Montaigu, approuvé le 25 juin 2019.

3.3 – Analyse des effets du projet et des mesures destinées à éviter, réduire voire compenser ces effets.

Gestion économe de l'espace

L'appréciation de l'adéquation du projet avec une gestion économe de l'espace implique de confronter le volume et la nature des besoins d'activités justifiant la mise en œuvre du projet avec les choix d'aménagement retenus par la collectivité pour faire en sorte que la réponse apportée aux besoins identifiés artificialise et consomme le moins d'espace possible tout en offrant un cadre de vie qualitatif.

Le dossier est peu détaillé en matière de justification du besoin d'espaces urbanisables du projet. Il s'appuie sur la notion de transfert d'un centre commercial existant et sa nouvelle implantation dans une zone à urbaniser à vocation commerciale du projet arrêté de PLUi des Terres de Montaigu, sans toutefois appréhender à une échelle plus large les nécessaires équilibres avec l'évolution potentielle du site abandonné, le champ des besoins et les solutions alternatives possibles, notamment au regard d'éventuelles surfaces disponibles au sein de zones d'activités existantes. De plus, il argumente d'une recherche d'optimisation fonctionnelle tout en développant davantage de surfaces bâties globales que le site transféré.

La MRAe rappelle que l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de rechercher en premier lieu la plus grande sobriété et de réfléchir, à titre compensatoire, à des solutions de « désartificialisation » parallèlement à tout projet de consommation nouvelle d'espace.

Les mesures de compensation agricole ayant réglementairement à figurer dans l'étude d'impact, le dossier ne devrait pas se limiter à un renvoi vers une étude en cours en vue de la compensation d'environ 10,5 ha de terres agricoles exploitées par la ferme du Grand Pâtis pour le GAEC de Montfort.

Par ailleurs, le dossier n'aborde pas la question des effets de l'opération en matière d'artificialisation des sols au regard de la perte de biomasse ou de capacité de stockage carbone qu'ils impliquent.

La MRAe recommande de justifier d'une gestion économe de l'espace dans le cadre d'une opération de transfert d'activités existantes et de rénovation urbaine sur le site abandonné, d'équilibre avec les besoins identifiés à une échelle plus large, et au regard des solutions de substitution raisonnables au présent projet.

Milieu naturel

Les impacts du projet sur les milieux naturels sont essentiellement liés au défrichement de 1 790 m² de haies arborées et arbustives, réalisant en particulier la destruction et la réduction d'habitats d'espèces avifaunes et reptiles, et leur report vers d'autres habitats limitrophes. L'étude considère les incidences fortes pour ces espèces, même si elle précise que ces défrichements – sur un linéaire de 430 m aux abords de l'ancienne voie communale traversante et en façade sud du site - ne concernent pas des corridors écologiques identifiés à l'échelle régionale ou à celle du Pays du Bocage vendéen.

Plus globalement, l'artificialisation d'une partie de la zone et la dégradation d'habitats agricoles de prairies et cultures constitueront la destruction de territoires de chasse pour les chiroptères, et une banalisation des habitats pour l'ensemble des espèces observées. Les incidences sont considérées modérées pour les chiroptères et les insectes.

Pour la phase chantier, l'étude justifie :

- d'un calendrier de travaux compris entre la mi-septembre et la fin février, afin d'éviter la destruction potentielle d'espèces avifaunes et de reptiles en périodes de nidification et de reproduction,
- d'une limitation optimisée des aires de manœuvre, et de la mise en place de balisages et/ou de barrières autour des habitats d'espèces à conserver,
- de la protection de la dalle rocheuse située en partie sud-ouest de la parcelle, ainsi que d'un arbre remarquable, situé dans la haie au sud-est le long de la RD 753.

Pour la phase d'exploitation, l'étude d'impact prévoit les mesures suivantes :

- la réalisation d'une haie arborée périphérique sur les faces nord et sud-ouest du site, d'environ 2 650 m², susceptible de constituer des habitats (oiseaux, insectes) et des territoires de chasse potentiels (chiroptères), en compensation de la destruction de haies existantes,
- en plus des dalles rocheuses au sud-ouest constituant elles-mêmes un habitat naturel, la création, dans la partie nord du site, d'habitats de type pierriers pour les reptiles,
- la construction de deux habitats en bois, de type hôtels à insectes,
- la composition d'espaces verts diversifiés (reconstitution de haies et bosquets arborés, d'espaces de pelouse rustique, de plantations d'espèces rustiques et autochtones), dont la gestion sera différenciée, contribuant à l'insertion paysagère et environnementale du projet.

Même si elle est largement illustrée de plans et figurations paysagères, l'étude gagnerait à localiser précisément l'ensemble de ces mesures sur un plan du projet.

Natura 2000

Le dossier argumente de la distance (20 km) pour considérer que le projet n'aura pas d'incidences permanentes, directes ou indirectes, sur les habitats et les espèces d'intérêt patrimonial recensés au droit du site Natura 2000 le plus proche (le marais de Goulaine).

L'argumentaire succinct ne figurant cependant qu'au sein des tableaux de synthèse du chapitre relatif aux mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, le volet Natura 2000 de l'étude mériterait un traitement plus clairement formalisé.

Sur le fond, cette conclusion n'appelle pas d'observation de la MRAe.

Environnement humain

Les nuisances potentielles du projet de nouveau centre commercial sur son environnement humain concernent essentiellement le hameau résidentiel de la Grande Barillère, immédiatement au sud, et la ferme du Grand Pâtis, à 150 m au nord-est.

En phase d'exploitation, elles seront dues principalement aux émissions sonores du trafic routier induit par le projet, des opérations de déchargement des marchandises et d'enlèvement des bennes de déchets, et de fonctionnement des locaux techniques (chaufferie, etc).

Les activités du centre commercial se dérouleront du lundi au samedi de 8h45 à 20h00 et le dimanche matin de 9h00 à 12h30, la station service demeurant accessible tous les jours 24 heures sur 24.

L'étude d'impact évoque plusieurs mesures de nature à réduire les impacts sonores potentiels pour le voisinage : la situation des principaux équipements techniques à l'intérieur des bâtiments, l'arrêt des moteurs des poids lourds lors des opérations de chargement et de déchargement, ainsi que l'aménagement des zones de circulation et de stationnements des véhicules (poids lourds et véhicules légers) permettant de limiter les manœuvres et de réduire les vitesses pratiquées sur site.

Le dossier prévoit la réalisation régulière de campagnes de mesures acoustiques, portant notamment sur trois points de mesures concernant des zones à émergence réglementée (hameau de la Grande Barillère, ferme du Grand Pâtis, angle sud-ouest du projet). La première campagne est programmée dans les 3 à 6 mois après la mise en service de l'installation. La fréquence des campagnes suivantes est variable en fonction des résultats des précédentes :

- fréquence annuelle si le résultat d'une mesure dépasse une valeur limite (niveau de bruit ou émergence),
- fréquence trisannuelle si deux campagnes successives déterminent des niveaux de bruit et des niveaux d'émergence conformes à la réglementation (déterminée par l'arrêté du 23 juin 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE).

Toutefois, en particulier dans l'hypothèse où un niveau d'émergence serait dépassé au niveau des habitations proches, le dossier se limite à renouveler la campagne de mesure suivante dans l'année qui suit, sans prévoir aucune mesure de réduction.

Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle identifie les moyens qui pourront être mis en œuvre pour réduire d'éventuelles nuisances sonores sur les habitations riveraines dans l'hypothèse où les mesures prévues à ce stade s'avéreraient insuffisantes.

S'agissant des trafics, une étude des impacts du projet sur le réseau viaire est livrée en annexe. Elle analyse les incidences du projet en phase d'exploitation sur le réseau routier futur, intégrant le futur contournement nord-est de Montaigu, et comprenant les flux des clients du centre commercial et des magasins afférents sur le site, ceux liés aux trajets domicile-travail du personnel, et ceux des réceptions de marchandises.

L'étude estime les flux de trafic générés par le projet à environ 1 030 véhicules/h, composés de 460 véhicules en entrée et 567 véhicules en sortie à l'heure de pointe du soir (HPS). Elle considère que ces flux seront compensés par la création du contournement nord-est de Montaigu, qui devrait faire diminuer de 40 % les flux sur le tronçon de RD 753 au droit du projet, les ramenant en projection 2016-2017 de 7 335 véhicules/j (tous sens confondus) à 4 400 v/j, selon les données des études Iris Conseil et Transmobilités citées au chapitre 3.1 du présent avis. Dans les mêmes termes, elle estime les réserves de capacité du carrefour giratoire RD 753 – RD 202, d'environ 29 %, suffisantes à son bon fonctionnement.

Cependant les méthodes d'analyse, reposant sur des simulations à 2016 de report de trafic avec le contournement nord-est et des comptages sans ce contournement en 2017, paraissent confuses et les conclusions retenues insuffisamment explicitées, notamment au regard des écarts observés entre les résultats des deux études mentionnées. L'étude d'impact gagnerait à s'appuyer sur des données réactualisées, justifiant d'une plus grande cohérence entre les sources utilisées.

De plus, l'étude ne précise pas à quelle échéance est prévue l'exploitation du barreau de contournement, et elle n'explore pas l'impact du projet sur les trafics existants avant sa mise en service, ou dans le cas où il ne serait pas réalisé (avec un trafic actuel de l'ordre de 7 335 v/j tous sens confondus).

Enfin, les conséquences de l'abandon du site, les conditions d'un projet de renouvellement urbain rue Amiral Duchaffault, et leurs incidences sur l'environnement humain existant ne sont pas du tout abordées

La MRAe recommande de compléter le dossier :

- ***en développant une analyse des impacts liés aux déplacements induits par le projet plus précise et plus explicite, intégrant la configuration routière sans contournement nord-est de Montaigu, et s'appuyant autant que possible sur des données actualisées,***
- ***en déterminant les mesures ERC qui pourraient être mises en œuvre si les campagnes de mesures prévues révèlent des nuisances sonores sur les habitations riveraines.***

Paysage

L'étude d'impact souligne l'enjeu d'intégration du projet dans le cadre d'un paysage agricole et bocager marqué par des vallonnements, dans le contexte d'une frange urbaine et sa ceinture routière en mutation, comprenant déjà le voisinage immédiat de la zone d'habitat pavillonnaire de la Grande Barillère.

Le dossier propose des aménagements de nature à donner une cohérence d'ensemble au projet :

- développement d’une grande haie bocagère en limites ouest, nord et est du site,
- plantation d’arbres, de bosquets arborés et arbustifs, de haies bocagères, sur le terre-plein central de l’entrée, les espaces de circulations et de stationnement, les bassins d’orage, ainsi qu’en terrasse aux façades nord et ouest du projet,
- aménagement de la dalle rocheuse au sud-ouest de la parcelle en aire de repos (bancs et tables) et de jeux (en bois), avec préservation des rochers et de leur végétation de surface,
- réalisation d’une terrasse minérale de plein air devant le restaurant, prolongée par une pelouse, et fermée par une haie taillée,
- création de murs en gabion à l’entrée du centre,
- diversification des matériaux des bâtiments (métal, verre et bois), dont les façades principales seront orientées au sud et au sud-ouest,
- aménagement d’une piste cyclable parallèle à la RD 753.

Toutefois, au-delà de la cohérence d’ensemble à l’échelle du site et de ses abords routiers, l’étude n’analyse pas les incidences du projet sur les habitations proches ni de manière plus large à l’échelle du paysage de frange urbaine dont le projet participe de l’évolution en marquant la nouvelle entrée est de l’agglomération de Montaigu.

Gestion des eaux

La consommation en eau sera limitée pour l’usage sanitaire, les installations de secours d’incendie (essais RIA, mise à niveau des bâches), et l’arrosage des espaces verts. Les besoins en eau, estimés à 4 300 m³ par an, seront satisfaits pour 4 000 m³ fournis par le réseau de ville et pour 300 m³ par des eaux pluviales recyclées pour les WC du centre commercial.

Les effluents domestiques seront rejetés dans le réseau d’assainissement séparatif, les eaux sanitaires collectées rejoignant la station d’épuration intercommunale de l’agglomération de Montaigu, située sur la commune de Saint-Hilaire de Loulay.

L’imperméabilisation des sols liée au projet génère une augmentation des volumes et des débits d’eaux de ruissellement allant jusqu’au milieu naturel récepteur.

Après la collecte des eaux de ruissellement par un réseau enterré longeant principalement les voiries de circulation interne, le projet prévoit l’aménagement de deux bassins d’orage à ciel ouvert de part et d’autre de l’entrée principale du centre commercial. D’une capacité de 1 100 m³ et 1 400 m³, ces bassins sont dimensionnés pour réguler les incidences d’une pluie d’orage d’occurrence trentennale, sur la base d’un débit de fuite global de 3 l/s/ha. Au-delà de cette occurrence, les ouvrages de régulation seront dotés d’une surverse pouvant accepter un débit de pointe centennal afin d’évacuer le trop plein d’eau par débordement vers l’exutoire.

Ces ouvrages seront également équipés d’un voile siphoné et d’un traitement par débourbeur-déshuileur avec clapets obturateurs automatiques, de vannes de sectionnement en entrée des bassins, et de vannes guillotines en sortie, permettant de prévenir toute pollution chronique des eaux, et de contenir les flux d’éventuelles pollutions accidentelles (déversement d’hydrocarbures, eaux d’extinction d’incendie, incident d’exploitation).

Au-delà, l'étude d'impact appelle des précisions sur l'exutoire des bassins d'orage jusqu'au milieu naturel, et ses liens éventuels avec l'évocation d'une canalisation dans la partie sud-est du site permettant d'assurer la transparence hydraulique du projet de contournement routier nord-est vers le fossé longeant la RD 753.

En phase chantier, le dossier prévoit les mesures suivantes :

- le stockage des carburants ou de tout autre liquide susceptible d'être polluant sur des zones de rétention étanches,
- la mise en place d'une zone de décantation pour gérer les laitances de bétons et le nettoyage des outils,
- l'organisation des itinéraires et des stationnements (plan de circulation) de manière à limiter les risques d'accident.

La MRAe recommande de compléter le dossier pour préciser les dispositifs prévus en aval des bassins d'orage du projet de nouveau centre commercial et les éventuels effets cumulés avec la gestion des eaux pluviales du projet de contournement nord-est de Montaigu.

Effets cumulés

Au titre du cumul des incidences avec d'autres projets connus, le dossier identifie, dans un rayon de 10 km :

- le projet d'aménagement de la liaison entre la RD 753 et la RD 763 (contournement nord-est de Montaigu), qui a fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale du 26 janvier 2016,
- la création de la ZAC multi-sites au niveau du centre-bourg de Saint-Hilaire-du-Loulay, ayant fait l'objet d'un avis de l'Ae du 5 janvier 2016.

Le dossier analyse les effets cumulés sur l'ensemble des thématiques habituelles : hydrologie, hydrogéologie, sols pollués, air, paysage et patrimoine culturel, risques naturels, milieux naturels, zones humides, environnement humain et nuisances sonores, risques technologiques, agriculture, activités économiques, déchets, transports et trafics routiers, énergie.

S'agissant des effets cumulés avec le projet d'aménagement de la liaison RD 753 – RD 763, il appelle les mêmes compléments ou précisions que ceux sollicités dans le présent avis au chapitre de l'environnement humain (nuisances sonores et trafics routiers) et à celui de la gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs, les effets cumulés n'abordent pas la problématique du site abandonné rue Amiral Duchaffault.

3.4 – Résumé non technique et analyse des méthodes

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document à part, non daté.

Il rappelle les éléments de contexte et la présentation du projet. L'identification des enjeux et l'analyse des incidences et des mesures reprennent pour l'essentiel les tableaux synthétiques proposés dans l'étude par thématique. Elles sont complétées par la description de quelques mesures relatives à la gestion des eaux superficielles et à l'insertion paysagère et écologique.

La description des méthodes utilisées est développée en fin de l'étude d'impact et ne soulève pas d'autres observations que celles déjà indiquées dans les précédents chapitres (cf identification des zones humides, et analyse des évolutions de trafics).

4 – Conclusion

Le projet de nouvelle implantation du centre commercial en périphérie du bourg de Montaigu traite des enjeux environnementaux relatifs au nouveau site mais occulte les aspects du projet de transfert liés au devenir du site abandonné et ne s'inscrit pas dans les objectifs nationaux de « zéro artificialisation nette ».

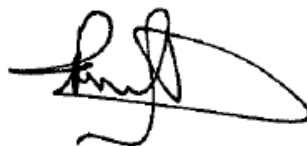
Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle justifie d'une analyse approfondie des solutions de gestion économe de l'espace, à la fois pour l'opération de transfert du centre commercial et pour le devenir du site rue Amiral Duchaffault, en adéquation avec les besoins identifiés auxquels ils répondent.

Elle doit être complétée pour la prise en compte des nuisances sonores, des évolutions de trafics, et de la gestion des eaux pluviales, dans les chapitres dédiés et dans celui des effets cumulés, en particulier avec le projet de contournement nord-est de Montaigu.

Si le projet répond aux enjeux de préservation du milieu naturel, l'étude d'impact appelle que soient apportées quelques précisions et levées certaines confusions dans sa présentation d'état initial et d'analyse des incidences.

Nantes, le 17 juin 2020

Le président de la MRAe Pays de la Loire,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel Fauvre', with a stylized, looping flourish at the end.

Daniel FAUVRE