



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur les projets de construction  
de la SCCV Gutenberg et  
de la SCCV Violette  
sur la commune de Luisant (28)  
Demandes de permis de construire**

N°2021-3471

## **I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 4 février 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur les projets de construction de la SCCV<sup>1</sup> Gutenberg et de la SCCV Violette déposés par la mairie de Luisant (28) en tant qu'autorité décisionnaire.

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Sylvie BANOUN, Jérôme DUCHENE, Isabelle La JEUNESSE, Caroline SERGENT.

Chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine 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.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

Il convient de noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

En outre, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

---

1 Société civile de construction vente.

## II. Contexte et présentation du projet

Les deux projets constituent les lots n°1 et 2 d'un aménagement d'ensemble d'environ 300 logements, comprenant cinq lots, intitulé « Val Luisant » et font l'objet du présent avis. Le site, d'une superficie de 3,4 ha, correspond à l'emplacement d'un ancien centre commercial. Il englobe les deux lots et se situe à environ 1 km du centre-ville de Luisant et 3,6 km du centre-ville de Chartres.



Plan masse du projet global (source : étude d'impact, page 21)

Le lot n°1 correspond à la société civile de construction-vente (SCCV) Gutenberg. Il comprend la construction d'une résidence de 88 logements sociaux, d'une crèche, de trois commerces de services et d'une maison médicale. Une nouvelle voirie permettra de rejoindre la rue Gutenberg et desservira les deux bâtiments de logements. Le bâtiment d'habitations en limite ouest possédera un parking en sous-sol.

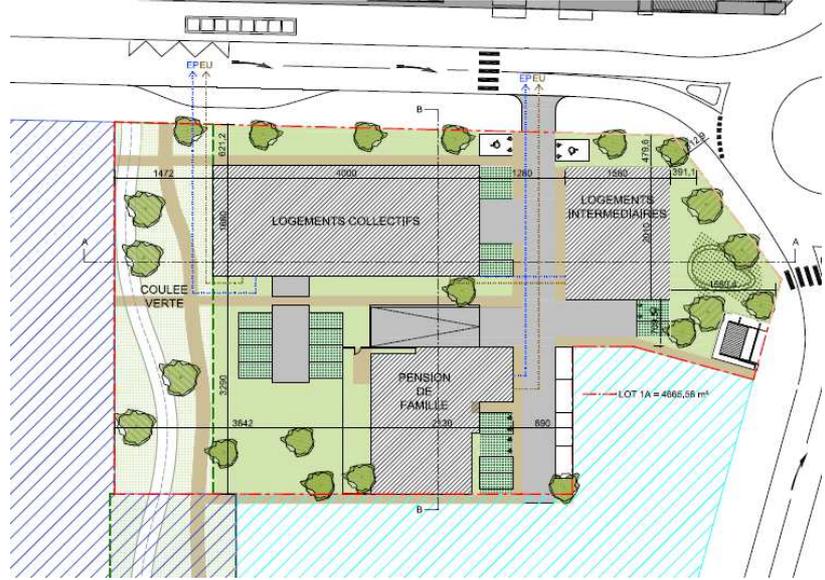
Le lot n°2, qui correspond à la SCCV Violette, consiste en la réalisation d'une pension de famille de 25 studios et de deux immeubles d'habitations collectives de 27 et 6 logements. Un accès et des stationnements sont également prévus.

Les lots n°3 et 4 sont traités conjointement dans le dossier et correspondent à la SCCV Luisant Les Chênes. Il est prévu la construction de trois bâtiments de six logements chacun, un immeuble collectif de 26 logements et 18 maisons individuelles. Soit un total de 62 logements qui bénéficieront de 176 places de stationnement.

Le lot n°5 correspond à la SCCV Leclerc. Le dossier précise que le programme d'aménagement n'est pas encore complètement figé mais prévoit la création de 88 logements sociaux.

Les différents plans masse sont exposés ci-dessous.

Plan masse du lot 1 (source : étude d'impact, page 22)

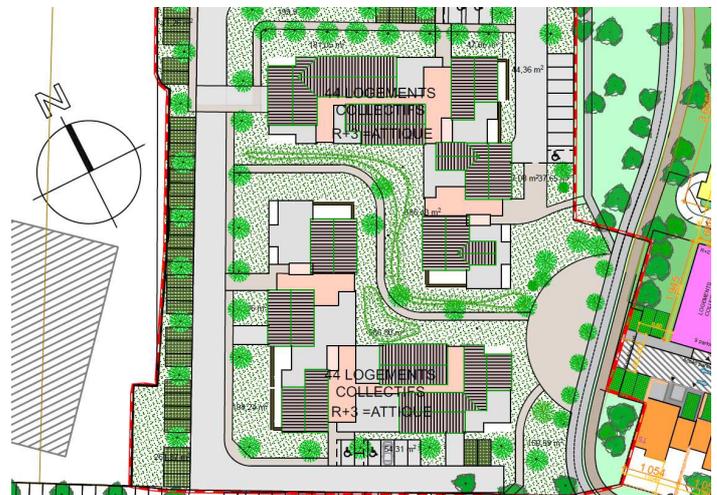


Plan masse du lot 2 (source : étude d'impact, page 25)



Plan masse des lots 3&4 (source : étude d'impact, page 27)

Plan masse du lot 5 (source : étude d'impact, page 30)



Le projet d'ensemble au sens du code de l'environnement (article L. 122-1<sup>2</sup>) a été soumis à évaluation environnementale par décision du 15 décembre 2020 du préfet de région à la suite d'un examen au cas par cas.

La décision de soumission à évaluation environnementale était motivée par la non-compatibilité de l'état du site et de son sol avec les usages projetés et l'enjeu représenté par les transports, déplacements et les nuisances associées.

L'autorité environnementale avait rendu un avis sur une précédente version du dossier le 23 juillet 2021<sup>3</sup>. Les recommandations portaient notamment sur l'insuffisance du dossier et sur la nécessité de réaliser une étude d'impact couvrant le projet dans son ensemble. En réponse, le porteur a élaboré une évaluation globale qui fait l'objet du présent avis.

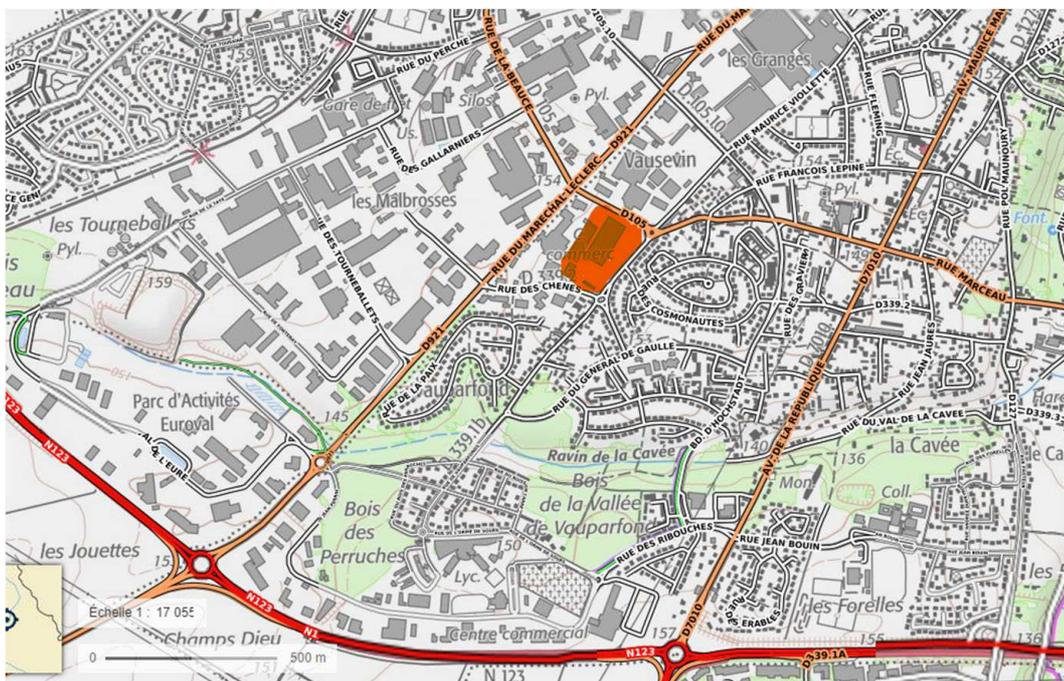
Au regard des caractéristiques du projet et de son environnement, les principaux enjeux étudiés dans l'avis sont :

- les transports, les déplacements et les nuisances associées ;
- la compatibilité du site avec le sol et le sous-sol.

### **III. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

#### **Les transports, les déplacements et les nuisances associées**

##### **État initial**



**Infrastructures routières de la ville de Luisant et localisation du projet**  
**(source : étude d'impact, page 73)**

- 2 Article L.122-1 du code de l'environnement : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».
- 3 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021apcv136.pdf>

La commune de Luisant est traversée par 2 axes la reliant à Chartres : la RD7010 (avenue de la république) et la RD921 (rue du maréchal Leclerc). La RD339, la RD127 et la RD105 (rue Gutenberg) la traversent quant à elles d'ouest en est. Enfin, la RN123 (ou Rocade de Chartres) au sud, permet de rejoindre l'autoroute A11, la RN10 et la RN154.

Le site est desservi au nord par la rue Gutenberg reliant la rue du Maréchal Leclerc qui est un axe structurant vers le centre-ville de Chartres. L'ancien centre commercial (drainait autour de 4 800 véhicules par jour sur les voies adjacentes).

Une campagne de comptage des trafics routiers à proximité du site a été réalisée du 16 au 24 septembre 2021 et du 28 septembre au 5 octobre 2021. En moyenne 3 800 véhicules par jour circulent sur la rue Gutenberg, 7 670 sur la rue du Maréchal Leclerc, 1 500 sur la rue des Chênes et 3430 sur la RD339-1B. Cette campagne montre également l'importance des déplacements pendulaires à destination de Chartres via la rue du Maréchal Leclerc.

La desserte immédiate du site en transports en communs, est assurée par la seule ligne 10 qui relie Luisant au quartier Rechèvres à Chartres, avec deux arrêts à proximité (Cosmonautes et Vausevin). Du lundi au vendredi un bus passe toutes les 30 minutes de 7h30 à 19h30, le samedi et dimanche un seul arrêt est desservi entre 14 h et 19 h avec une fréquence limitée. Il ne semble pas qu'une amélioration de cette desserte en transports en commun soit prévue en lien avec l'arrivée de populations dans ces centaines de logements.

Il n'existe aucun aménagement pour les modes de déplacements actifs à proximité du site, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune serait spécifiquement consacrée à cette question des liaisons en modes actifs comme cela est indiqué en page 84 de l'étude d'impact.

Le développement des modes actifs ne présente qu'un tronçon interne au projet (d'une largeur de 4 à 7 m) qui à ce stade, n'est pas connecté à un réseau.

La qualité de l'air est abordée en page 61 et suivantes. Le document s'appuie sur des relevés Lig'Air de 2021 qui indiquent que « les deux polluants PM<sub>10</sub> et NO<sub>2</sub> sont en dessous des valeurs limites fixées à 40 µg/m<sup>3</sup> et en baisse depuis 2013. En revanche, le seuil de concentration d'ozone dans l'air est bien au-dessus du seuil limite fixé à 6 000 µg/m<sup>3</sup> » (étude d'impact, page 63). Il est ensuite fait référence au schéma régional climat, air et énergie (SRCAE), or celui-ci a été remplacé par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet), approuvé par le préfet de région le 4 février 2020. Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été effectuée sur le site du 14 au 28 octobre 2021, celle-ci n'a relevé aucun dépassement des valeurs de référence. Les valeurs ne sont pas rapportées aux objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé en matière de pollution de l'air<sup>4</sup>, qui sont très inférieures aux niveaux constatés.

Enfin, à propos des nuisances sonores, les RD105 et RD921 sont classées<sup>5</sup> en catégorie 2<sup>6</sup> et 3 au classement sonore des infrastructures terrestres, avec des

---

4 <https://www.who.int/fr/news/item/22-09-2021-new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution>

5 Décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et arrêté du 23 juillet 2013.

6 Classement allant de 1 à 4, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

bandes susceptibles d'être affectées par le bruit d'une largeur de 250 et 100 mètres. Il est fait référence à un arrêté préfectoral du 16 janvier 2015, or c'est celui du 24 novembre 2016 qui s'applique ici<sup>7</sup>. Une campagne de mesures sonores a été menée du 18 octobre 2021 au 20 octobre 2021 dont les résultats sont disponibles page 85. et il apparaît que la zone d'étude se situe dans un environnement urbain relativement calme (entre 37,8 dB et 42,1 dB en journée, et entre 32,7 et 40,2 dB la nuit).

#### Prise en compte de l'environnement

Pages 136-137, de l'étude d'impact, il est annoncé une estimation totale de 1 050 à 1 100 véhicules par jour (environ 464 liés à la présence des logements et 600 pour l'ensemble commerces-crèche-maison médicale), ce qui apparaîtrait comme des chiffres inférieurs aux trafics générés par l'ancien centre commercial. Pour réduire le recours à l'automobile individuelle, le porteur de projet a pris contact avec Chartres Métropole pour adapter l'offre de transports en commun. Il est également prévu d'utiliser la future coulée verte qui traversera la zone du projet comme nouvel itinéraire de liaison douce, dirigé vers le centre de l'agglomération de Chartres. Cette partie est peu développée et ne permet pas de saisir concrètement les impacts générés par le projet ainsi que le résultat des mesures mises en œuvre pour les réduire ou les compenser. Rien ne permet de comprendre les effets des trafics provoqués par le projet sur toute la voirie adjacente, sur les giratoires et leur saturation.

Les nuisances sonores sont évoquées en pages 138 et suivantes. L'étude acoustique annexée à l'étude d'impact, se contente de présenter l'état initial mais ne dit rien de la situation une fois le projet réalisé. Concernant la question de la qualité de l'air évoquée page 134, la situation est la même. Les incidences du projet sur la qualité de l'air ne sont pas évaluées dans l'étude d'impact.

#### **L'autorité environnementale recommande :**

- **la réalisation d'une étude de trafic prenant en compte dans la zone de l'étude non seulement les quatre rues immédiatement à proximité du projet mais également les voies susceptibles de devenir des itinéraires de substitution à savoir : la RD 105.10 – Boulevard J.F Kennedy et la RD 105 ; d'insérer les données et conclusions de cette étude au sein de l'étude d'impact ;**
- **de compléter l'étude acoustique et l'étude qualité de l'air par une analyse des incidences du projet ;**
- **en lien avec l'autorité organisatrice des mobilités, de prévoir une connexion du site aux infrastructures de modes actifs et d'améliorer la desserte du site en transports publics.**

#### La compatibilité du site avec le sol et le sous-sol

En lien avec l'activité passée du site, notamment la présence d'une station service, un audit relatif à la pollution des sols a été demandé par le porteur de projet. Celui-ci indique<sup>8</sup> que des « polluants sont présents et des mesures significatives ont été relevées, [et que] des voies d'expositions sont possibles (bâtis et non bâti pour les espaces inhérents aux activités passées). »

---

7 [https://www.eure-et-loir.gouv.fr/content/download/19087/132342/file/AP\\_2016-11-24\\_classement%20sonore.pdf](https://www.eure-et-loir.gouv.fr/content/download/19087/132342/file/AP_2016-11-24_classement%20sonore.pdf)  
[https://www.eure-et-loir.gouv.fr/content/download/19088/132346/file/Annexe%201\\_AP-2016-11-24\\_classement%20sonore.pdf](https://www.eure-et-loir.gouv.fr/content/download/19088/132346/file/Annexe%201_AP-2016-11-24_classement%20sonore.pdf)

8 Audit pollution des sols, page 22.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires a également été effectuée en novembre 2021 et est présentée en annexe. Elle mentionne que des polluants sont présents au niveau de l'ancienne station-service et des concentrations significatives ont été relevées en COV<sup>9</sup>, BTEX<sup>10</sup> et hydrocarbures et préconise :

- concernant la station-service, un plan de gestion des terres « en raison d'une source BTEX importante », qui a été réalisé. Il précise que le chantier « devra être par ailleurs suivi par un cabinet spécialisé et que des contrôles résiduels des sols seront à réaliser avant livraison du projet final » ;
- un autre plan de gestion a été élaboré sur le reste du site « en raison de son historique et en raison de la présence de zones présentant des anomalies en COV en lien avec les activités anciennes ».

Afin de réduire les incidences sur la population qui occupera le site, le porteur de projet expose que « le ou les plan(s) de gestion des terres polluées fera/feront l'objet d'une coordination avec les concepteurs afin de déterminer si des adaptations de projets sont possibles, notamment liées aux terrassements envisagés. »

Les terrassements sont identifiés comme la première mesure de gestion des pollutions sur le site. « Au cas où des points de pollution seraient trop contraignants », le projet pourrait être modifié (exemple avec les stationnements en sous-sol dont l'emprise sous les bâtiments pourrait être déplacée). « De la même façon, l'aménagement des espaces verts pourra être adapté » (étude d'impact, page 125). De plus, l'ensemble des matériaux ne pouvant être réutilisés seront soit envoyés en décharge agréée ou dans des zones de stockage hors-site, ce qui est obligatoire.

#### **IV. Résumé(s) non technique(s)**

Le dossier comporte un résumé non-technique bien identifié au début de l'étude d'impact, qui reprend les caractéristiques principales du projet. Il reprend synthétiquement les éléments principaux de l'étude d'impact en identifiant et hiérarchisant correctement les enjeux.

#### **V. Conclusion**

L'analyse des enjeux relatifs au projet réalisée dans le cadre de l'examen au cas-par-cas avait fait ressortir les problématiques liées aux transports et la pollution des sols. Cette dernière est bien étudiée et a fait l'objet de mesures adaptées pour réduire l'impact sur les futurs habitants.

En revanche, les questions relatives aux transports, aux déplacements et aux nuisances associées, font l'objet d'un traitement lacunaire dans l'étude d'impact qui ne permet toujours pas d'évaluer les incidences du projet et leur prise en compte par les porteurs du projet.

---

9 Les composés organiques volatils (ou COV) se caractérisent par leur grande volatilité et se répandent aisément dans l'atmosphère, des ateliers et des bureaux, entraînant ainsi des impacts directs et indirects sur les êtres vivants et l'environnement.

10 Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes. Ce sont des composés organiques volatils mono-aromatiques, très toxiques et écotoxiques

**L'autorité environnementale recommande :**

- **la réalisation d'une étude de trafic prenant en compte dans la zone de l'étude non seulement les quatre rues immédiatement à proximité du projet mais également les voies susceptibles de devenir des itinéraires de substitution à savoir : la RD 105.10 – Boulevard J.F Kennedy et la RD 105 ; d'insérer les données et conclusions de cette étude au sein de l'étude d'impact ;**
- **de compléter l'étude acoustique et l'étude qualité de l'air par une analyse des incidences du projet ;**
- **en lien avec l'autorité organisatrice des mobilités, de prévoir une connexion du site aux infrastructures de modes actifs et d'améliorer la desserte du site en transports publics.**