



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale (MRAe) relatif au projet
d'implantation de l'entreprise Transports Vallée sur la
commune de La Madeleine-de-Nonancourt (27)**

N° : 2020-3454

Accusé réception de l'autorité environnementale : 7 janvier 2020

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 7 janvier 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie par le service instructeur d'application du droit des sols de la communauté d'agglomération du Pays de Dreux pour avis sur le projet d'implantation d'un nouveau site de l'entreprise Transports Vallée sur la commune de La Madeleine-de-Nonancourt (Eure).

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) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale, réunie le 5 mars 2020 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires réalisés par DREAL de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Marie-Claire BOZONNET, Olivier MAQUAIRE et François MITTEAULT.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹, chacun des membres cités ci-dessus 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 document d'urbanisme qui fait l'objet du présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint à l'enquête publique.

¹ Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

L'entreprise Transports Vallée, déjà implantée sur la commune de La Madeleine-de-Nonancourt, située à environ 20 km au nord-ouest de la ville de Dreux, prévoit l'aménagement d'une nouvelle implantation sur 9,8 hectares en bordure de la RN 12, actuellement occupés par une parcelle en culture, à 200 m du siège actuel de l'entreprise. Le projet a vocation à répondre à l'accroissement de son activité économique qui fait suite au rachat de l'entreprise de transports Delaunay, installée, à environ 4 km, sur la commune de Nonancourt. Le projet vise ainsi à regrouper l'ensemble des activités sur un même site.

L'évaluation environnementale, objet du présent avis, a été engagée de manière volontaire par le maître d'ouvrage, l'emprise du projet étant inférieure à 10 ha (Il était soumis à un examen au cas par cas).

Sur la forme, les documents remis à l'autorité environnementale sont clairs, bien rédigés et illustrés. L'étude d'impact comprend globalement l'ensemble des éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

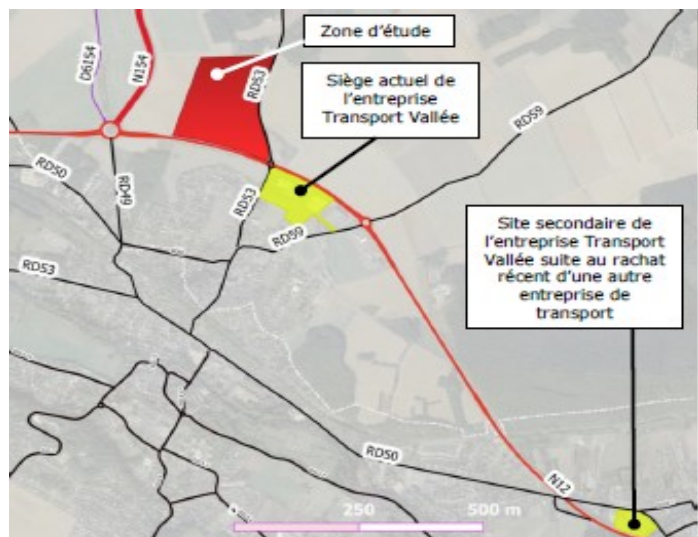
Compte tenu de la nature du projet et de la sensibilité environnementale du secteur dans lequel il s'insère, les principaux enjeux concernent l'artificialisation des sols et la biodiversité.

La démarche d'évaluation environnementale n'apparaît pas avoir été menée de manière itérative afin d'adopter des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation suffisantes au regard des enjeux environnementaux. Les recommandations principales sont de :

- poursuivre l'étude des scénarios alternatifs afin de rechercher des solutions de moindre impact, au regard notamment de la consommation d'espace ;
- compléter l'étude faune/flore et définir en conséquence les mesures d'évitement et de réduction adaptées ;
- compléter l'analyse des effets cumulés et l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- renforcer l'ambition du projet en matière de performance énergétique des bâtiments et de promotion des modes de déplacement actifs.



Localisation de la commune de La Madeleine-de-Nonancourt (Source : Géoportail)



Localisation de la zone d'étude et descriptif du projet (Source : dossier d'évaluation environnementale)

AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation du projet et de son contexte

La société Transports Vallée, spécialisée dans le transport de fret, emploie 250 personnes sur les communes de la Madeleine-de-Nonancourt et de Nonancourt. Estimant que sa localisation actuelle sur deux sites distants de 4 km est inadaptée à son activité, l'entreprise souhaite créer un nouveau site de logistique, dit de « *cross docking* » (gestion de colis en transit), en phase avec son développement économique et permettant de regrouper l'ensemble de ses activités et d'accueillir 400 salariés. Le dossier mentionne toutefois le maintien du site accueillant l'actuel siège de l'entreprise qui se trouve tout près, de l'autre côté de la RN 12. Le projet porte sur une superficie totale de 9,80 ha, à proximité immédiate d'axes routiers structurants (RN 12 et RN 154).

Le projet comprend :

- un bâtiment principal « Cross Dock » de 6 000 m² comprenant 10 quais ;
- un bâtiment secondaire de 900 m² sur deux niveaux, adossé au bâtiment principal, comprenant des bureaux, des salles de réunions, un accueil des chauffeurs et du personnel, des salles de repos et de loisirs pour le personnel, un bloc sanitaire, six chambres pour les chauffeurs ;
- un bâtiment technique de 1 200 m² comprenant un atelier de mécanique pour les poids lourds, disposant de deux pistes de lavage couvertes et d'une station-service ;
- un parking de 9 500 m² comprenant 350 places pour les véhicules légers ;
- des parkings sur 3,5 ha comprenant 350 places pour les poids lourds dont 52 situées au niveau des quais ;
- des espaces végétalisés sur 4 ha composés de haies, taillis, prairies et parterres plantés ainsi que des espaces dédiés à la gestion des eaux pluviales (noues et bassins).



Descriptif du projet (Source : dossier d'évaluation environnementale)

Situé au nord du centre-bourg de la Madeleine-de-Nonancourt, le projet est bordé à l'ouest par la RN 154, à l'est par la RD 53, au sud par la RN 12, le centre-bourg ainsi que par les zones d'activités de la Sente du Buc et de Notre-Dame-de la Pitié. Il s'implante sur la parcelle section ZH n° 37 en culture. L'opération est réalisée par l'aménageur Société Hérouvillaise d'Economie Mixte pour l'Aménagement (SHEMA). Une zone d'étude de 19 hectares a été définie dans l'objectif « d'appréhender l'ensemble des enjeux environnementaux ».

Le projet est prévu en dehors des secteurs urbanisés sur une commune ne disposant pas de document d'urbanisme et par conséquent soumise au règlement national d'urbanisme (RNU) qui n'autorise les constructions que dans les parties urbanisées de la commune. Au titre des articles L. 111-3 et suivants du code de l'urbanisme, ce projet a fait l'objet d'une demande de dérogation à la règle de constructibilité limitée soumise à l'avis conforme de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) le 11 septembre 2019 conformément à l'article L. 111-5 du même code. L'avis favorable émis par la CDPENAF est joint en annexe de l'étude d'impact (p. 3).

2 - Cadre réglementaire

2.1 – Procédures relatives au projet

Le projet, dont l'emprise est comprise entre 5 et 10 ha, était soumis à un examen au cas par cas dont l'objet est de déterminer si une évaluation environnementale est nécessaire. Dans le cas présent, le maître d'ouvrage s'est dispensé de cet examen et a, de manière volontaire, réalisé une évaluation environnementale.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés est également requise en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

Les procédures de déclaration et d'autorisation pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) ont été introduites par la « Loi sur l'eau » du 3 janvier 1992. Le projet est concerné par la rubrique 2.1.5.0. de la nomenclature IOTA relative aux rejets d'eaux pluviales et soumis au régime de déclaration². Un dossier « Loi sur l'eau » est en cours de finalisation.

La station-service interne au projet (station carburant de 120 000 litres et station Ad Blue de 30 000 litres) est concernée par la procédure des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et fera l'objet d'un dossier spécifique sous le régime de la déclaration.

2 Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha, mais inférieure à 20 ha.

2.2 – Avis de l'autorité environnementale

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues, ainsi que de l'examen par l'autorité compétente pour autoriser le projet au sens rappelé ci-dessus, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « *le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée* », est transmis pour avis par l'autorité compétente à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. L'autorité environnementale, ainsi que les collectivités et groupements sollicités, disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7. II du code de l'environnement). En l'espèce, la demande d'autorisation n'a pas été jointe au dossier d'étude d'impact.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, ainsi que sur ses incidences sur la santé humaine.

Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui consultent le préfet de l'Eure et l'agence régionale de santé (ARS) conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et est distinct de la décision d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension du projet et de ses éventuelles incidences par le public et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

Enfin, conformément à l'article L. 122-1. VI du même code, les maîtres d'ouvrage mettent à disposition du public « *la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, 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* ».

3 - Contexte environnemental du projet

Le projet est situé au nord du centre-bourg de la Madeleine-de-Nonancourt. La zone d'implantation du projet est occupée par une parcelle agricole exploitée par de grandes cultures. Selon les cartographies de la DREAL, aucune présence avérée ou présomption de présence de zone humide n'est à signaler à proximité du site du projet.

D'une manière générale, le site est hors de toute zone de protection, de préservation ou d'inventaire au titre des milieux ou d'espèces, de site classé ou inscrit et de risques technologiques. Par rapport à la zone d'implantation du projet, les sites Natura³ 2000 limitrophes sont situés à environ 4 km au Sud-Est pour la zone spéciale de conservation (ZSC) « *La vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents* » (FR2400552) et à environ 8 km à l'Est pour la ZSC « *La Vallée de l'Eure* » (FR2300128).

3 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Le site est cependant sujet au risque de remontées de nappe phréatique.

Le projet est situé dans un espace rural de discontinuité écologique et dans un corridor pour espèces à fort déplacement identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique de Haute-Normandie⁴ ; le site présente des habitats à faibles enjeux et n'abrite pas de réservoirs de biodiversité.

4 - Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend les pièces suivantes :

- L'étude d'impact (226 pages) dont :
 - le résumé non-technique (48 pages) ;
 - l'état initial du site et de son environnement (44 pages) ;
 - l'analyse des incidences du projet (42 pages) ;
- Un dossier comprenant 5 annexes (78 pages) :
 - le compte rendu de la commission CDPENAF (1 page) ;
 - le captage d'eau potable « *Les Fumeçons* » (7 pages) ;
 - l'étude géotechnique préalable (41 pages) ;
 - le diagnostic trame verte (10 pages) ;
 - l'étude acoustique (13 pages).

L'étude d'impact présentée reprend formellement dans son organisation les éléments attendus listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement y compris la présentation de l'évolution de l'état actuel de l'environnement en l'absence de la mise en œuvre du projet (p. 131) ainsi que les solutions de substitution raisonnables (p. 125-127) et une variante touchant à l'implantation du projet (p. 128-129). Le résumé non-technique reprend les éléments majeurs de l'étude d'impact et permet d'avoir une bonne compréhension du projet.

Toutefois, l'étude d'impact mériterait d'être approfondie compte tenu des éléments suivants :

- étude faune/flore insuffisante du fait de la période des inventaires de terrain (deux passages en octobre), ce qui ne permet pas d'apprécier les enjeux en termes de biodiversité, quand bien même le site ne semble pas présenter d'enjeux particuliers ;
- aucune véritable mesure d'évitement et, d'une manière générale, la démarche d'évaluation environnementale ne semble pas avoir permis de faire évoluer le projet initial ;
- dispositif de suivi des mesures de réduction et de compensation incomplet : confusion dans la typologie des mesures, absence de valeurs cibles pour les indicateurs, de périodes de référence, de définition des mesures à prendre en cas de non atteinte des objectifs ou d'impacts négatifs sur l'environnement... ;
- l'analyse des effets cumulés (p. 162) est insuffisamment approfondie notamment en ce qui concerne la ressource en eau ;
- les impacts du projet sur les sites Natura 2000 limitrophes sont brièvement traités dans la partie dédiée aux documents supra-communaux (p. 22-24) mais l'évaluation des incidences Natura 2000 ne fait pas l'objet d'une analyse spécifique, identifiée dans le dossier.

4 Le schéma régional de cohérence écologique de Haute-Normandie a été adopté par arrêté du préfet de la région le 18 novembre 2014.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude faune/flore, de mieux mettre en œuvre la démarche d'évitement, de compléter l'analyse des effets cumulés et l'évaluation des incidences Natura 2000, et de renforcer le dispositif de suivi des mesures de réduction et de compensation.

5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

5.1 - Effets sur la biodiversité

Le projet est situé dans un milieu agricole ouvert, en dehors de sites Natura 2000, de zones humides avérées, de territoires à forte prédisposition de zones humides et de zones naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁵. Le projet se situe en revanche dans des continuités à rendre fonctionnelles et dans un corridor écologique pour espèces à fort déplacement dans la moitié nord, et en bordure d'un corridor écologique sylvo-arboré pour espèces à faible déplacement et d'un réservoir de biodiversité boisé. La zone d'étude est connectée de façon hydraulique à la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II « *La vallée de l'Avre* » (230031129), située à environ 1 km au sud et 1,5 km à l'est de la zone d'étude, qui est elle-même en connexion avec les boisements situés au nord de la zone d'étude.

L'étude faune-flore (p. 53-63 du dossier des annexes) réalisée en 2019 ne met pas en évidence la présence d'espèce rare ou menacée. Elle a permis d'inventorier 15 espèces d'oiseaux, des espèces de mammifères et un orvet fragile dans les boisements situés au nord de la zone d'étude. Cependant, compte tenu de la période de réalisation des inventaires (octobre), cette étude est insuffisante pour qualifier complètement l'environnement.

Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'a été proposée pour la biodiversité, malgré la perturbation potentielle de la faune pendant la période de chantier. En revanche, le maître d'ouvrage propose la mise en place de haies multi-strates arbustives et arborées en périphérie de la zone du projet pour renforcer la trame verte et faciliter les déplacements de l'avifaune entre les boisements nord et sud et maintenir un espace alimentaire pour les espèces. Afin de s'inscrire dans la continuité écologique des abords du site, le maître d'ouvrage a fait le choix d'essences locales en prenant en compte les boisements périphériques.

L'autorité environnementale recommande de mieux qualifier l'état de la biodiversité sur la base du diagnostic faune-flore complété, et de définir en conséquence les mesures d'évitement et de réduction adaptées, y compris durant la phase de chantier.

5.2 - Effets sur la consommation et l'artificialisation des sols

La commune de La Madeleine-de-Nonancourt est une commune rurale qui comptait 1 148 habitants en 2016 pour une superficie de 2 261 ha. En 2010, 79 % de son territoire avait une vocation agricole, principalement tournée vers la polyculture et le poly-élevage.

5 Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique, le type I correspondant aux « *secteurs de grand intérêt biologique ou écologique* » et le type II caractérisant les « *grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes* ».

Le projet soustrait 9,8 ha de surface agricole dédiée à la polyculture au sein d'une exploitation de 222 ha dont le siège se situe à plus de 2 km. L'enjeu principal du projet est lié à la consommation de ces espaces agricoles, d'autant que l'implantation du projet, au-delà de la RN 12, en contradiction avec le principe de constructibilité limitée, est susceptible de générer d'autres projets consommateurs à leur tour d'espaces naturels, agricoles et forestiers, en particulier en direction du carrefour des deux routes nationales. L'étude de solutions alternatives aurait par conséquent méritée d'être poursuivie pour intégrer en particulier des scénarios de moindre consommation d'espaces.

En effet, la consommation d'espace et l'artificialisation des sols constituent en région Normandie un enjeu fort. La progression de l'artificialisation des sols y a été, ces dernières années, presque cinq fois supérieure à la croissance démographique⁶.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre l'étude des scénarios alternatifs afin de rechercher des solutions de moindre impact, au regard de la consommation d'espace, et de justifier davantage les choix faits sur la consommation de parcelles en culture qui représente un étalement urbain et pour laquelle aucune réelle mesure d'évitement n'a été prise.

5.3 - Effets sur les eaux

Le site dispose des réseaux en périphérie hormis le réseau d'eaux usées situé de l'autre côté de la RN 12. Un dossier « *Loi sur l'eau* » traitant des eaux pluviales est en cours de finalisation.

Gestion des eaux usées

Le maître d'ouvrage prévoit la réalisation d'un fonçage sous la RN 12 et la mise en œuvre d'un poste de refoulement pour raccorder le site du projet à la station d'épuration intercommunale apte à accepter de nouveaux raccordements compte tenu du volume de pollution généré par le projet (75 équivalents-habitants – EH), de la capacité nominale de la station d'épuration (11 500 EH), qui fonctionnait à 61 % de sa capacité en 2017 (charge de 7 020 EH). Les 73 à 75 EH comprennent les besoins pour l'usine et l'atelier (23 EH) les bureaux (14 EH), l'hôtel et la pension (6 EH), la station de lavage (30 EH) .

La collecte des eaux usées du bâtiment principal et de l'atelier se fera en gravitaire jusqu'au poste de refoulement des eaux usées. Le rejet du poste de refoulement eaux usées sera raccordé sur le réseau existant situé sur la RD 53, à proximité du site actuel au sud de la RN 12. La canalisation de refoulement passera dans un tubage pour forage réalisé par le SEAP sous la RN 12, puis en tranchée ouverte le long de la RD 53 jusqu'au point de raccordement sur le réseau d'assainissement des eaux usées existant.(p.158).

Alimentation en eau potable

Le site n'impacte pas les périmètres de protection éloignée des captages d'eau potable « *Le Ruet F1* », « *Le Ruet R2* », « *Le Fumeçon* », « *Basseline F1* » et « *Basseline F2* », situés sur la commune de Saint-Germain-sur-Avre, à 2,4 km du projet. L'approvisionnement en eau potable est assuré par une canalisation qui longe le site.

6 Source : Direction générale des finances publiques (DGFIP), fichiers MAJIC 2011-2015, INSEE, recensement de la population 2008-2013.

Le pétitionnaire prévoit des mesures de réduction de consommation d'eau potable en réduisant notamment la pression aux robinets et en recyclant l'eau de lavage des véhicules à 90 %, les 10 % restants seront rejetés dans le réseau des eaux usées.

L'estimation de la consommation en eau potable correspond à environ 11 m³/jour sur la base d'une consommation de l'ordre de 150 litres par jour et par équivalents-habitants (p. 158).

Ce projet nécessite la pose de canalisations pour alimenter les bâtiments et en partie la station de lavage ainsi que la pose d'un poteau incendie à l'entrée du site pour le raccorder à une canalisation.

Gestion des eaux pluviales

Le projet n'est pas concerné par l'aléa inondation ni par les zones réglementaires du plan de prévention des risques inondation (PPRI) de la vallée de l'Avre Aval approuvé le 20 décembre 2002 sur la commune de Nonancourt. Cependant, il appartient au bassin versant de l'Avre sensible aux inondations, et est concerné par des remontées de nappe phréatique avec des zones potentiellement sujettes aux inondations des caves.

Afin de limiter l'écoulement des eaux pluviales et le risque d'inondation, le maître d'ouvrage prévoit que « l'ensemble des ouvrages hydrauliques sont dimensionnés pour un rejet de fuite maximal de 1 l/s/ha avec une protection minimale de 10 ans conformément à la doctrine locale pour une zone à urbaniser » (p. 175)

. Il a également fait le choix d'une gestion des eaux pluviales par le biais de :

- surfaces en pleine terre végétalisées autour des bâtiments pour faciliter l'infiltration ;
- noues de collecte des eaux le long de la trame bocagère et au niveau du parking des voitures ;
- bassins étanchéifiés par une géomembrane d'une capacité de 980 m² ;
- bassins de rétention paysagers et enherbés ;
- une surverse de sécurité ;
- cuve de récupération des eaux de pluies de toitures de 120 m³ pour limiter la consommation d'eau potable dans l'aire de lavage.

Par ailleurs, des mesures sont prises pour limiter les pollutions accidentelles : filtre en botte de paille ou géotextile à la sortie de l'ouvrage de décantation, débourbeur-séparateur à l'exutoire du bassin de rétention et au droit de la future station-service, étanchéité des ouvrages hydrauliques, collecte des eaux de ruissellement et d'un bassin de confinement pour intercepter les eaux chargées issues du chantier. Des modalités d'entretien et de suivi des ouvrages hydrauliques sont prévues pour s'assurer de la conformité des rejets mais gagneraient à être plus explicites.

5.4. Prise en compte de l'impact sur le paysage

Le projet se situe dans l'unité paysagère de « la plaine de Saint-André ». Elle est caractérisée par des villages ruraux au cœur de la plaine agricole et des boisements isolés près de talwegs. Le projet, actuellement situé dans un grand parcellaire en polyculture, n'est pas concerné par des sites inscrits ou classés, des périmètres de protection de monuments historiques ou du patrimoine archéologique. Son paysage très ouvert est marqué par les infrastructures routières périphériques.

Les hauteurs des constructions prévues sont de 7,50 m à l'acrotère ; les façades seront partiellement visibles depuis l'espace public, et aucun bâtiment ne sera implanté en limite séparative. Les aménagements prévus (haies bocagères, frange végétalisée) paraissent de nature à limiter les impacts paysagers.

5.5. La population et la santé humaine

Le projet est situé entre la RN 154 à l'ouest, la RN 12 au sud et la RD 53 à l'est. Les RN 154 et RN 12 sont identifiées dans le classement sonore des infrastructures terrestres de l'Eure arrêté le 13 décembre 2011 en catégorie 2 et nécessitent un couloir acoustique de 250 m. Ces routes sont également classées dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement du réseau routier national dans le département de l'Eure arrêté le 26 avril 2012.

Une étude acoustique est jointe dans le dossier des annexes (p.64-76). L'absence d'analyse des sources de bruit des pompes à chaleur pour le chauffage des bureaux ne remet pas en cause l'enjeu faible que semble constituer les sources de bruit pour les riverains compte tenu de la distance avec les habitations les plus proches (115 m) et de l'ambiance sonore initiale. Pour ces raisons, le maître d'ouvrage ne prévoit pas de mesures d'évitement pour ce type d'activités comme la limitation de vitesse, l'implantation de signaux sonores et la gestion d'horaires. Il met toutefois en place une insertion paysagère autour du projet ainsi qu'un cahier de clauses techniques particulières portant sur un « *chantier à nuisances réduites* » pendant la phase chantier pour la gestion du bruit, généré par les engins de chantier, du tri des déchets...

Même si le futur site d'implantation est moins impactant en termes de nuisances sonores, que le site actuel qui est à proximité d'habitations en entrée du centre bourg, il aurait été intéressant pour s'en assurer de proposer une campagne de mesures acoustiques en phase d'exploitation de l'activité en complément des « *éventuels retours des riverains* » en matière de nuisances sonores.

L'autorité environnementale recommande une meilleure prise en compte des nuisances liées au trafic en phase d'exploitation sur les routes nationales riveraines. Elle recommande également de mettre à disposition un dispositif de recueil des observations concernant les éventuelles nuisances générées.

5.6. Effets sur le climat

Le maître d'ouvrage propose de végétaliser la toiture des bureaux, de mettre en place des panneaux solaires pour les besoins en eau chaude, une pompe à chaleur air-air pour chauffer les bâtiments, et la mise en place d'un éclairage zénithal en toiture. Il aurait également pu recourir à des matériaux biosourcés et durables et anticiper la réglementation environnementale (RE 2020)⁷, dont les objectifs sont d'ores et déjà connus⁸, afin de réduire davantage les consommations énergétiques du projet et ses impacts sur l'environnement et la santé humaine.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage une plus grande ambition en matière de performance énergétique des bâtiments, en anticipant notamment la mise en œuvre de la réglementation environnementale (RE) 2020.

7 C'est la réglementation environnementale 2020 ou RE 2020 qui fixera les niveaux de performances énergie et carbone de tous les bâtiments neufs. La RE 2020 est une réglementation qui sera officialisée en 2020, l'application étant probablement attendue dès le début de l'année 2021.

8 Objectifs de la RE 2020 : généralisation des bâtiments à énergie positive (BEPOS) et prise en compte du poids carbone tout au long du cycle de vie du bâtiment (50 ans).

5.7. Le trafic et la sécurité routière

Le projet est situé à la jonction de trois routes (RN 12, RD 53 et RN 154). En 2016, le trafic sur la RN 12 était de 27 804 véhicules par jour, dont 18,3 % de poids lourds ; celui de la RD 53 était de 14 171 véhicules par jour, dont 26,3 % de poids lourds.

Le projet lui-même génère un flux de 400 camions et 600 voitures par jour, flux qui préexiste néanmoins au projet, s'agissant en effet d'un projet de regroupement d'activités existantes. Par ailleurs, l'implantation du nouveau siège à proximité du domicile des salariés, qui résident majoritairement aux alentours de la commune de la Madeleine-de-Nonancourt, limitera le temps de trajet « *domicile-travail* ».

Le maître d'ouvrage prévoit des aménagements sur la RD 53 en lien avec le conseil départemental de l'Eure pour sécuriser l'accès au site et faciliter l'insertion sur la RN 12 (création d'un accès unique au site depuis la RD 53, d'un îlot central pour réduire les vitesses de circulation, élargissement de la RD 53) et encouragera le covoiturage entre salariés.

L'autorité environnementale note toutefois l'insuffisante prise en compte des mobilités actives dans la conception du projet.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage une plus grande ambition pour encourager les modes de déplacements actifs.