



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le projet d'aménagement de la zone commerciale des
Croisières, à Carpentras (84) - 2ème avis

N° MRAe
2022APPACA67/3238

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour un deuxième avis sur le dossier d'aménagement de la zone commerciale des Croisières à Carpentras (84). Le maître d'ouvrage du projet est la SNC Carpentras Développement.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de permis d'aménager.

La MRAe PACA, s'est réunie le 06 octobre 2022, à Marseille. L'ordre du jour comportait l'avis sur le projet d'aménagement de la zone commerciale des Croisières, à Carpentras (84) - 2ème avis.

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Marc Challéat, Sandrine Arbizzi, Sylvie Bassuel et Jean-Michel Palette.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants 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 le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 16 août 2022. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 24 août 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 22 septembre 2022 ;
- par courriel du 24 août 2022 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. 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. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

¹ ae-avis@uee.scadec.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

Le projet de zone commerciale des Croisières, porté par la SNC Carpentras Développement, concerne l'aménagement d'une emprise d'environ 6 ha de friches agricoles situées en entrée sud-ouest de la ville de Carpentras, pour l'accueil de commerces, de bureaux et de services d'une surface de plancher totale estimée à 15 500 m². Bien que l'évaluation environnementale soit déclenchée par le seul permis d'aménager qui ne comprend pas les constructions, l'étude d'impact affiche pour ambition de couvrir le projet dans son ensemble.

L'autorité environnementale s'est exprimée une première fois sur le dossier de permis d'aménager dans son [avis du 25 janvier 2022](#). L'étude d'impact a évolué suite à ce premier avis et la MRAe a été de nouveau saisie par l'autorité compétente dans le cadre d'un nouveau dépôt de permis d'aménager.

Les compléments apportés ne répondent pas aux recommandations principales déjà émises par la MRAe. Le périmètre de projet n'a pas été étendu au projet Croisières 1 réalisé récemment en contiguïté, qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale. La MRAe renouvelle donc sa recommandation **de reprendre en profondeur le dossier, en joignant une étude d'impact portant sur l'ensemble du projet de zone commerciale des Croisières (1 et 3) et de saisir à nouveau la MRAe sur cette base.**

Les rares compléments apportés sur les thématiques du paysage et de la biodiversité ne répondent pas aux recommandations déjà formulées par la MRAe, qui renouvelle donc ses recommandations sur ces thèmes, notamment :

- d'approfondir l'état initial écologique ;
- de réévaluer, qualifier et quantifier les impacts bruts du projet sur chaque espèce et habitat identifié ;
- de revoir et compléter le volet paysager de l'étude d'impact.

Des compléments ont été apportés sur les volets qualité de l'air et bruit mais d'une part ils doivent être étendus au périmètre du projet global et d'autre part leur prise en compte n'est pas suffisante dans la démarche d'étude d'impact. La MRAe recommande de compléter l'évaluation sur les volets air et bruit.

Enfin, la MRAe renouvelle sa recommandation d'évaluer les effets cumulés du projet avec le projet immobilier Croisières 2.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	4
AVIS.....	6
1. Contexte et nature du projet.....	6
2. Description et périmètre du projet.....	7
3. Procédures.....	10
3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	10
3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....	10
4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	10
5. Compléments apportés à l'étude d'impact.....	10

AVIS

1. Contexte et nature du projet

Le projet porté par la SNC² Carpentras développement concerne l'aménagement de la zone commerciale des Croisières en entrée sud-ouest de Carpentras, le long de la rocade ouest. L'entité foncière est bordée à l'ouest par des zones commerciales récentes et la rocade sud-ouest, au nord et à l'est, par des quartiers à dominante résidentielle, ainsi qu'un EHPAD³ et un ITEP⁴ (connectés au terrain objet du projet par un axe piétonnier) et au sud par une zone à dominante industrielle.



Figure 1: Localisation du projet - Source : étude d'impact - Précisions apportées par la MRAe (en orange)

Le projet prend place sur un ensemble foncier d'environ 7 ha constitué de friches agricoles acquis par la SNC Carpentras Développement. Ce terrain est classé en zone à urbaniser à vocation économique au PLU de Carpentras. Selon le rapport de présentation, des habitations ont été démolies et le terrain ne fait plus l'objet d'aucune activité, y compris agricole. Un tènement d'environ un hectare au nord-est de l'ensemble foncier est exclu du périmètre de projet, le maître d'ouvrage indiquant que la commune souhaiterait finalement y développer ultérieurement une zone pavillonnaire, ce qui nécessitera une évolution du PLU compte tenu de la vocation actuelle de la zone. Ainsi, le projet se développe finalement sur une surface d'environ 6,1 ha.

2 Société en nom collectif

3 Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes

4 Institut thérapeutique éducatif et pédagogique

L'étude d'impact du projet a fait l'objet d'un premier [avis de la MRAe le 25 janvier 2022](#). Le présent avis fait suite à une nouvelle saisine de la MRAe par la commune de Carpentras sur la base d'une nouvelle version de l'étude d'impact.

2. Description et périmètre du projet

Le projet prévoit :

- sur une surface d'environ 3,2 ha, la réalisation de constructions réparties en 10 lots dédiés à l'activité commerciale, aux services et à l'artisanat pour un total d'environ 15 500m² de surface de plancher
- sur la surface restante (environ 2,9 ha) la réalisation des voiries, stationnements et réseaux.



Selon le dossier, la surface de plancher de 15 500 m² est indicative. Le permis d'aménager prévoit la même valeur mais évoque également une surface de plancher maximale de 21 300 m² et un nombre maximal de 30 lots. Selon l'étude d'impact, cette surface maximale constitue une marge de manœuvre afin de « garantir une souplesse, pouvoir s'adapter aux besoins ultérieurs des enseignes » mais n'aurait « en aucun cas vocation à être atteinte ». La MRAe renouvelle sa remarque formulée dans son avis du 25 janvier 2022 : cette incertitude sur la surface de plancher constitue une difficulté pour la juste appréciation des impacts du projet sur plusieurs thématiques comme la ressource en eau, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre et le trafic automobile.

Par ailleurs, tel que déjà noté par la MRAe, la lecture du dossier montre que des travaux sont prévus en dehors du périmètre de projet présenté ci-dessus (figure 1). Ainsi, un bassin de rétention existant au sud-est de l'aire d'emprise sera modifié dans le cadre du projet.

La MRAe recommande de réévaluer le périmètre de projet en incluant l'ensemble des aménagements prévus et d'élargir l'étude d'impact en conséquence.

La MRAe notait également dans son précédent avis que le projet s'insérait entre deux projets récents, l'un commercial dénommé Croisières 1 et l'autre à dominante résidentielle dénommé Croisières 2, tel qu'il apparaît au paragraphe 4.2.3. « Gestion des eaux pluviales ».

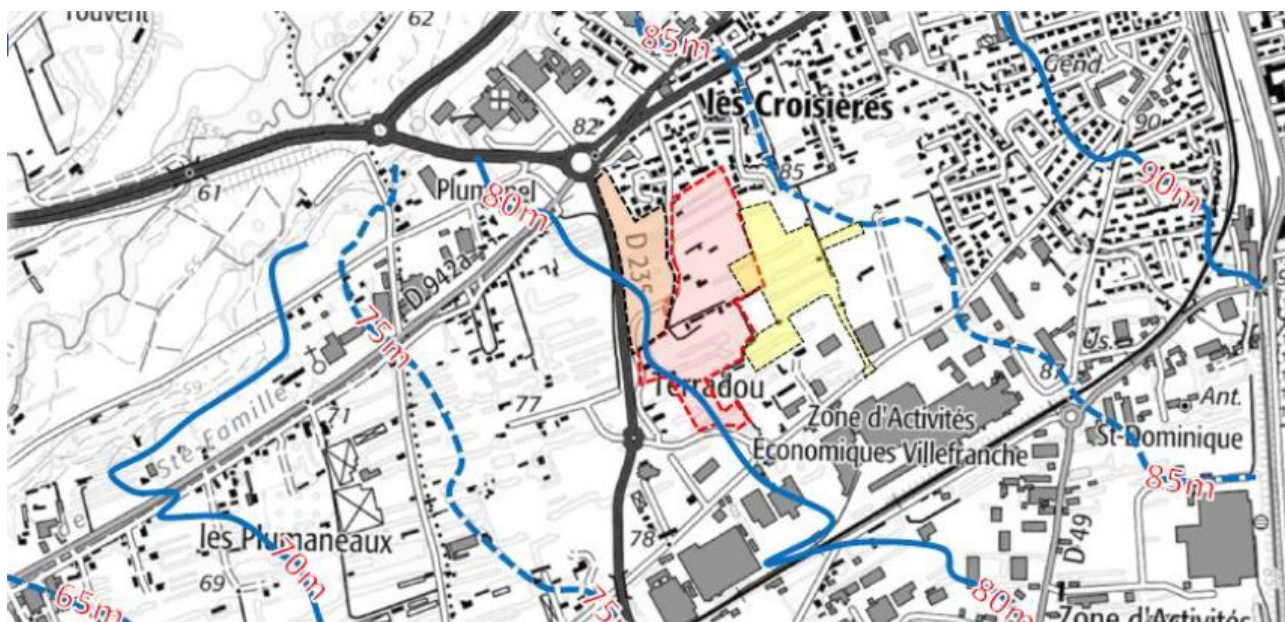


Figure 3: localisation des projets Croisières 1 (en orangé) et Croisières 2 (en jaune) par rapport à la zone de projet - Source : étude d'impact.

Elle soulignait qu'en dehors de ce paragraphe, le dossier ne contextualisait pas le projet au regard de ces deux projets récents, ne précisant pas si l'aménagement du quartier avait fait l'objet d'un projet d'ensemble et ne mentionnant pas la date de réalisation des deux premiers projets, ni leur maître d'ouvrage.

La MRAe rappelle que le dossier de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale déposé par la SNC Carpentras développement en date du 05/12/2014 pour la réalisation d'une zone commerciale au lieu-dit les Croisières portait sur un périmètre correspondant à celui des opérations Croisières 1 et 3. Cette zone commerciale (dénommée alors Les Croisières) avait été soumise à étude d'impact par arrêté préfectoral [n°AE-F09314P0278 du 18/02/2015](#)⁵. L'opération Croisières 1 avait par la suite fait l'objet d'un permis de construire puis de six permis de construire modificatifs, entre le 14/10/2016 et le 27/08/2021, pour la construction de bâtiments commerciaux d'une surface de plancher initiale⁶ de 5 171 m², comprenant des aménagements extérieurs (voiries, stationnements, aménagements paysagers). Le dossier concernant Croisières 1 n'avait pas été transmis pour avis à l'Autorité environnementale et rien n'indiquait que

⁵ [Dossier de demande d'examen au cas par cas du projet de zone commerciale des Croisières](#)

⁶ Surface mentionnée au permis de construire initial du 14/10/2016

l'opération ait fait l'objet d'une étude d'impact. Par la suite, le maître d'ouvrage avait transmis le 16/06/2020 à l'autorité en charge de l'examen au cas par cas, un dossier pour la présente opération, également dénommée Les Croisières, mais portant sur un périmètre limité à celui de Croisières 3, sans préciser que Croisières 1 était en cours de réalisation. Cette opération Croisières 3 avait été soumise à étude d'impact par arrêté préfectoral [n° AE-F9320P0144 du 20/07/2020](#).

La MRAe soulignait aussi que le dossier qui lui était soumis s'écarterait fortement de la notion de projet au sens de la directive 2011/92/UE11 reprise dans l'article L122-1⁷ du code de l'environnement. Dès lors, les différentes demandes d'autorisation des différentes opérations qui constituent le projet Croisières dans son ensemble auraient dû faire l'objet successivement d'une première étude d'impact lors de la première demande d'autorisation, les autorisations suivantes devant s'appuyer sur cette étude d'impact en l'actualisant à chaque fois que nécessaire⁸. Le fractionnement a conduit de fait à une non appréciation des impacts du projet global constitué du permis Croisières 1 et du permis d'aménager Croisières 3.

La MRAe recommandait donc, dans son avis du 25 janvier 2022 :

- de reprendre en profondeur le dossier en joignant une étude d'impact portant sur l'ensemble du projet de zone commerciale des Croisières (1 et 3) et de saisir à nouveau la MRAe sur cette base ;
- de contextualiser le projet par rapport au projet immobilier Croisières 2.

Dans le dossier d'étude d'impact mis à jour, le maître d'ouvrage apporte des éléments de réponse à ces recommandations (page 13). Il estime que, concernant Croisières 1 et 3, il s'agirait plutôt d'effets cumulés, mais que « *les Croisières 1 étant en fonctionnement, il fait aujourd'hui partie de l'état initial de l'environnement* » et qu'il n'est donc pas possible de quantifier son incidence sur l'environnement.

Pour la MRAe, cette réponse traduit une mauvaise compréhension de la démarche d'évaluation environnementale, en particulier de la notion de projet et de la notion d'état initial. En effet, un état initial s'entend toujours avant réalisation du projet. Si le projet est déjà réalisé, comme pour le cas d'une demande de régularisation, il convient d'évaluer au mieux l'état initial de l'environnement avant réalisation du projet en fonction des connaissances disponibles (bibliographie, études préalables, photographies aériennes...). En l'état, il apparaît que le projet Croisières 1 n'a pas fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement, alors que la décision du 18/02/2015 soumettait à étude d'impact le projet global incluant Croisières 1 et 3.

La MRAe confirme également que, s'agissant de deux opérations d'un même projet, il est attendu une étude d'impact globale et non une analyse d'effets cumulés qui s'applique à des projets distincts.

La MRAe réitère donc sa recommandation déjà émise dans son avis du 25 janvier 2022.

La MRAe recommande de reprendre en profondeur le dossier en joignant une étude d'impact portant sur l'ensemble du projet de zone commerciale des Croisières (1 et 3) et de saisir à nouveau la MRAe sur cette base.

7 « 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. »

8 Article L122-1-1 du code de l'environnement : « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. »

3. Procédures

3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet d'aménagement de la zone commerciale des Croisières, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

Déposé le 8 juillet 2022 au titre du permis d'aménager, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 39b « *Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha ou dont la surface de plancher au sens de l'article R111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m²* » et 41a « *Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus* » du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, une demande d'examen au cas par cas le 16/06/2020. Par arrêté préfectoral [n° AE-F9320P0144 du 20/07/2020](#), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact. Un recours formulé par le maître d'ouvrage le 17/09/2020 a été rejeté en date du 9/11/2020.

3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : permis d'aménager, permis de construire, déclaration loi sur l'eau.

L'étude d'impact ayant évolué depuis le premier avis de la MRAe cité précédemment, cette dernière a de nouveau été saisie par l'autorité compétente dans le cadre d'un nouveau dépôt de permis d'aménager. C'est dans ce cadre que la MRAe rend le présent avis.

4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe se concentre, comme dans son avis du 25 janvier 2022, sur les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité, le projet se situant sur des friches agricoles périurbaines susceptibles d'abriter de nombreuses espèces et pouvant constituer des zones refuges et d'alimentation, notamment pour certaines espèces de chiroptères et d'oiseaux ;
- la qualité et la cohérence du paysage, le projet se situant en entrée de ville ;
- la prise en compte de l'augmentation du trafic induite par le projet, les effets sur le bruit et la qualité de l'air.

5. Compléments apportés à l'étude d'impact

Sur la biodiversité, les compléments apportés à l'étude d'impact sont limités. Ils se résument à quelques précisions sur la méthodologie employée pour caractériser l'état initial, peu argumentées, et

un tableau qualifiant les impacts bruts et résiduels sur quatre enjeux : espèces floristiques envahissantes, amphibiens et libellules, avifaune, Pipistrelle commune.

Aucun complément n'a été apporté sur le paysage, l'étude d'impact reprenant les termes du mémoire en réponse contestant l'importance de l'enjeu de paysage d'entrée de ville souligné par la MRAe.

Ces compléments succincts ne répondent pas aux recommandations émises par la MRAe dans son avis du 25 janvier 2022. La MRAe renouvelle donc l'ensemble de ses recommandations concernant la biodiversité et le paysage.

La MRAe recommande :

- **de préciser et justifier les différentes aires d'étude du volet naturel de l'étude d'impact ;**
- **d'approfondir l'état initial écologique par la réalisation de prospections spécifiques par groupe taxonomique, de préciser la méthodologie de prospection et, le cas échéant, de revoir les niveaux d'enjeux en conséquence ;**
- **de quantifier et cartographier les enjeux de préservation par espèces et habitats ;**
- **de revoir, de qualifier et de quantifier les impacts bruts du projet sur chaque espèce et habitat identifié, en phase travaux comme en phase exploitation ;**
- **de revoir la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des impacts pressentis et d'évaluer les impacts résiduels du projet sur la biodiversité ;**
- **de détailler le suivi des mesures et de chiffrer les mesures d'accompagnement ;**
- **de revoir et compléter le volet paysager de l'étude d'impact, autant sur l'état initial que sur l'analyse des effets du projet et des mesures prévues, au regard du fort enjeu de qualité des paysages d'entrée de ville.**

Des compléments ont été apportés sur les thématiques du bruit et de la qualité de l'air : une étude acoustique et une étude air/santé ont été réalisées et sont jointes au dossier. L'étude air/santé montre que la réalisation du projet va entraîner une augmentation significative des émissions de polluants liés au trafic routier. Malgré cela, l'étude d'impact ne produit aucune analyse ni mesure complémentaire sur cette thématique.

La MRAe rappelle que conformément à l'action « 6.2 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact » du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Vaucluse révisé en 2013, les études d'impact des projets de zones commerciales doivent intégrer un état de la qualité de l'air sur la zone de projet, une analyse des effets du projet en matière d'émissions directes et indirectes de polluants atmosphériques, incluant une analyse des flux de transport différenciés par mode et des émissions associées, ainsi que les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet sur la qualité de l'air. En l'état, l'étude d'impact ne répond pas aux attendus du PPA.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur les volets air et santé au regard de l'augmentation significative des émissions de polluants liées au trafic routier.

L'étude acoustique présente une simulation de la situation projetée à l'horizon 2044 avec et sans projet. Toutefois, le nombre de récepteurs présentés page 28 de l'étude n'est pas suffisant pour évaluer l'impact acoustique de l'augmentation du trafic routier pour le quartier situé au nord de la zone commerciale Croisières 1, en bordure de l'avenue Mistral et de la rocade ouest.

La MRAe recommande de compléter l'étude acoustique pour caractériser les impacts de l'augmentation du trafic routier sur le quartier situé entre l'avenue Mistral et la zone commerciale Croisières 1.

D'autre part, l'estimation de l'augmentation du trafic induit est sous évaluée car elle considère le trafic induit par Croisières 1 comme faisant partie de l'état initial. La MRAe renvoie ici à sa recommandation renouvelée en partie 2 du présent avis, portant sur le périmètre de projet soumis à étude d'impact.

Enfin, les effets cumulés avec le projet croisières 2 n'ont pas été évalués, malgré la recommandation de la MRAe, qui est donc renouvelée ici.

La MRAe recommande d'évaluer les effets cumulés du projet avec le projet Croisières 2.