



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur le projet de création de la ZAC du Clos
Saint-Aignan sur la commune de Baule (45)**

N°2019-2779

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient, au IV de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le préfet de région comme autorité environnementale, les propositions d'avis relatifs aux études d'impact des projets sont désormais transmises aux missions régionales d'autorité environnementale.

En Centre-Val de Loire, cette dernière s'est réunie le 21 février 2020. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la ZAC « du Clos Saint-Aignan » sur la commune de Baule déposé par la mairie de Baule (45).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, François LEFORT, Corinne LARRUE, Isabelle La JEUNESSE.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Le présent projet relève du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il doit, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, qui est mis 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'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement 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.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de création relatif au projet, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte.

À 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.

L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, 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 par les porteurs de projet.

1. Contexte et présentation du projet

Le projet concerne la création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) du Clos Saint-Aignan à Baule (45). D'une superficie de 9 hectares, le site accueillera à terme entre 125 et 135 logements avec un rythme de construction de 15 à 20 logements par an.

Le site est traversé d'est en ouest par la ligne ferroviaire Orléans–Tours qui génère des nuisances pour les environs, et du nord au sud par la rue du Clos Saint-Aignan. Le périmètre est actuellement occupé sur 4,5 hectares par des surfaces agricoles et le reste principalement par des friches. Il est à noter la présence d'un château d'eau, également captage d'eau potable, qui constitue un point de repère sur le site.

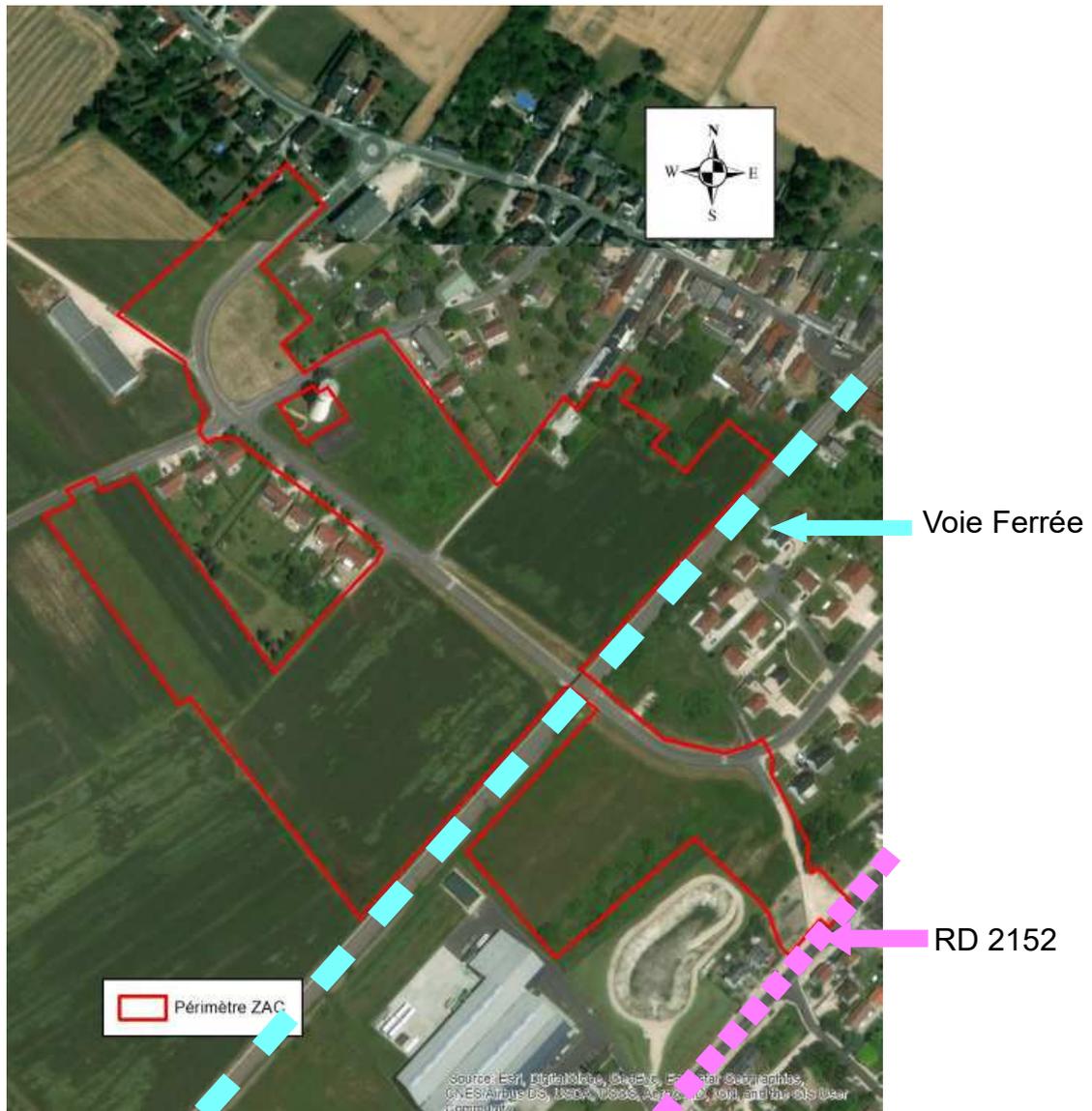


Illustration 1: carte de situation
Sources : Dossier

Le rapport de présentation est particulièrement succinct (39 pages) et l'évaluation environnementale se contente d'entériner longuement (130 pages) les parti-pris du rapport sans examen réel de solutions alternatives. Le rapport de présentation constate (page 5) que *le parc de résidences principales augmente de 35 logements sur la période 2011 – 2016, soit un flux moyen*

de 5 à 6 logements par an. Pourtant l'enjeu 2 du projet d'aménagement (page 26) prévoit un développement progressif de la commune avec un rythme de production de 15 à 20 logements par an. Les éléments du dossier n'ont pas permis à l'autorité environnementale de comprendre la pertinence d'une telle augmentation.

2. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le dossier de création de la ZAC du Clos Saint-Aignan à Baule (45) a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas au regard des enjeux en termes de consommation d'espace, de transport et de nuisances associées, de gestion de l'eau ainsi que de patrimoine paysager. Parmi ces enjeux ayant motivé la soumission, le présent avis traite les trois premiers qui sont les plus forts susceptibles d'être impactés par le projet.

3. Justification des choix

Le dossier présente tout d'abord (Annexe 3, p. 40) la compatibilité de la création de la ZAC avec le projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) Pays Loire Beauce et le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Baule. Le projet est simplement justifié par la volonté de répondre à l'objectif de construction du SCoT. Il est cependant à noter que le projet de SCoT n'a pas été approuvé et qu'un nouveau projet devrait être arrêté. L'inscription de la ZAC du Clos Saint-Aignan dans les objectifs du SCoT restera donc à confirmer une fois le projet approuvé. Par ailleurs, une justification du choix de la zone retenue aurait été appréciée au regard des enjeux identifiés, et ce d'autant que le périmètre encadre la voie ferrée.

Le dossier présente ensuite 3 scénarios d'aménagement de la zone. Cependant, si une analyse avantages-inconvénients est présentée pour les deux premiers, ce n'est pas le cas pour le scénario retenu qui croise les deux autres. De plus, l'étude des scénarios ne se fait qu'au prisme des transports, les autres thématiques étant traitées sans aucun changement. Le parti d'aménagement retenu est tel que présenté ci-dessous :



Illustration 2: schéma du parti d'aménagement
Sources : Dossier

L'autorité environnementale constate que les scénarios proposés reposent sur un parti d'aménagement organisé autour d'habitations sous forme pavillonnaire à relative faible densité (15 log./ha). L'étude et la justification du projet auraient pu utilement présenter des alternatives plus économes en matière de consommation d'espace, d'autant que le secteur du projet est identifié comme faisant partie du « pôle gare » que la commune souhaite densifier.

L'autorité environnementale recommande :

- de démontrer clairement l'absence d'alternative, compte tenu des nuisances générées par la voie ferrée sur le site du projet ;
- de présenter des alternatives d'aménagement plus économes en matière de consommation d'espace ;
- de présenter et de comparer sur l'ensemble des enjeux les différents scénarios d'aménagement ;
- de s'assurer, si le SCoT est approuvé au moment du dossier de réalisation, de la compatibilité avec ce dernier.

4. Appréciation de l'analyse faite sur les enjeux environnementaux du territoire

4.1. La consommation d'espaces naturels et agricoles

Le projet de ZAC s'étend sur une surface de 9 hectares dont la grande majorité est non-aménagée. L'évaluation environnementale expose (p. 68) un état de l'occupation du sol au droit du projet. Le centre de la zone est concernée par la présence de parcelles majoritairement agricoles tandis que le nord-ouest et le sud-est sont occupés par des friches herbacées.



Illustration 3: carte de l'occupation des sols au droit du projet
Sources : Dossier

Le dossier fait l'inventaire de l'ensemble des zones Natura 2000 et des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristiques (ZNIEFF) de types 1 et 2 présentes sur la commune. La plus proche est la ZNIEFF de type 2 « La Loire Orléanaise ». Elle couvre majoritairement le sud du territoire communal et très partiellement le sud du bourg. Elle se trouve à environ 500 m à l'est du site du projet. Le dossier justifie correctement que le projet n'impactera pas les zones d'inventaire et de protection de la biodiversité.

Le site du projet est considéré à juste titre comme présentant un enjeu faible tant pour les habitats naturels que pour la faune et la flore. L'absence de zones humides est argumentée. Pour ce qui est des continuités écologiques, en l'absence de trame arborée et du fait de la localisation du projet, l'enjeu est également considéré comme faible. Ainsi, les mesures pour éviter, réduire et compenser sont proportionnées aux enjeux. De plus, l'insertion paysagère prévue dans le projet permettra la création de milieux favorables à la faune commune.

L'autorité environnementale souligne que, sur l'ensemble de la surface agricole concernée par la création de la ZAC, 5 hectares sont déclarés à la politique agricole commune (PAC). La réalisation du projet constituera alors une perte pour l'activité agricole sur la commune.

L'aménagement de la ZAC se fera par la construction de maisons individuelles, ce qui n'est pas de nature à réduire la consommation d'espace. En effet, les 125 à 135 logements prévus correspondent à une densité brute d'environ 14,5 logements à l'hectare. Enfin, aucun phasage ne semble prévu dans le dossier présenté.

L'autorité environnementale recommande d'examiner des scénarios d'aménagement permettant d'augmenter les densités de construction afin de limiter la consommation d'espaces.



En outre, il est prévu de classer en Auha la zone fortement contrainte du schéma ci-contre qui est enserrée entre la voie ferrée au nord-ouest, la zone d'activités au sud-ouest, le bassin au sud-est et la rue du Clos Saint-Aignan au nord-est.

Ce secteur est jusqu'à présent classé en 1AUIa et destinée à l'urbanisation à vocation d'activité. L'autorité environnementale s'interroge fortement sur l'intérêt d'une telle modification de destination. Ce rattachement à la ZAC, dont la

vocation est le logement, a beaucoup moins de sens que le zonage actuel qui prolonge la zone d'activité située le long de la RD 2152 jusqu'à la rue du Clos Saint-Aignan entre la voie ferrée et le bassin tampon.

4.2. Les transports et les nuisances associées

État initial :

La collectivité a bien identifié les principaux enjeux relatifs au trafic, à l'accessibilité, aux déplacements et aux nuisances associées (bruit et qualité de l'air).

Concernant les nuisances sonores et la qualité de l'air, le secteur du projet est particulièrement exposé avec la présence au sein même du projet ou à proximité immédiate de la ligne ferroviaire Paris/Bordeaux et de la RD 2152. L'état initial et l'évaluation environnementale font bien référence au classement sonore de la ligne ferroviaire (catégorie 2) et de la RD 2152 (catégorie 4¹) ainsi

1 La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088). Le classement s'étend du plus au moins impactant de la catégorie 1 à la catégorie 5.

qu'à l'obligation de respect des normes d'isolation phonique sur le site.

Les déplacements actifs existants sont bien décrits. Il est cependant à noter une ambiguïté pour les modes actifs : dans un encadré graphique il est prévu un « cheminement piéton différencié » (RP p.37 : 6.2 et EE p.41) alors qu'il est mentionné par ailleurs (RP p.38 et EE p.40) une « mutualisation de la voie piétonne et de la voie d'accès aux îlots pour le même aménagement ». Un éclaircissement est nécessaire afin d'éviter toute zone d'insécurité sur la voirie. Le choix d'un cheminement séparé de la voirie est à privilégier.

Les transports collectifs et scolaires ne sont pas oubliés, puisque la desserte du site est concernée par la proximité de la gare ferroviaire (250 m – ligne Orléans – Tours) et une ligne de car du réseau REMI (n°9) avec un arrêt au droit du site (Raimbault) qui permettent ainsi de rejoindre les établissements scolaires proches et les pôles ouest et est du territoire. Le transport à la demande est également disponible sur ce territoire.

L'autorité environnementale recommande de clarifier la description des cheminements pour les modes actifs sur le territoire.

Prise en compte de l'environnement

Concernant les déplacements, le dossier présente les différents effets (positifs et négatifs) impliquant des mesures correctrices « éviter, réduire, compenser » (ERC) (EE p.113 à 123) liés à la circulation routière sur les réseaux viaires, le stationnement, les transports en commun, les modes actifs, la qualité de l'air et les nuisances sonores.

La problématique des trafics routiers en phase chantier ainsi qu'en phase d'exploitation semble correctement traitée dans le dossier. L'analyse des impacts du trafic induit par le projet est basée sur un calcul de trafic sommaire (EE p.23) mais suffisant et réaliste compte tenu du contexte et en accord avec les éléments transmis par la DREAL. Les trafics potentiels supplémentaires du projet devraient être absorbés par l'infrastructure actuelle (RD2152) et les préconisations élaborées dans le scénario retenu pour l'accès/sortie du site² devraient permettre de réduire les flux de congestion au droit de la RD 2152, sécuriser au maximum cette intersection et participer à l'apaisement internes des déplacements automobiles. Ces aménagements contribueront également à la fluidification du trafic ainsi qu'à la limitation des pollutions atmosphériques liées à la circulation routière.

Afin de minimiser les nuisances et d'inciter à l'utilisation des modes actifs, ceux-ci (marche et vélo) sont bien pris en compte dans l'aménagement proposé. Le projet prévoit en effet la création d'itinéraires sécurisés, aménagés, distincts du réseau viaire et notamment dans la traverse est – ouest, maillés aux réseaux existants, accessibles depuis la gare ferroviaire de Baule et desservant l'arrêt de car. La création d'un aménagement plus urbain de la rue principale de la ZAC permettra une cohabitation plus sécuritaire entre véhicules. Néanmoins, s'agissant des aménagements neufs et compte tenu du degré de liberté que l'aménagement peut apporter, il paraîtrait judicieux de créer systématiquement des continuités pour modes actifs au bout des voiries en impasse ce qui faciliterait également le maillage.

De même, si le site est desservi par une ligne de car et un arrêt au débouché de la RD2152, il aurait pu être opportun d'équiper l'arrêt de places de stationnement sécurisées pour cyclistes afin de favoriser la continuité et la complémentarité des modes de transports actifs et collectifs, favorable à l'amélioration de la qualité de l'air.

En ce qui concerne les nuisances sonores liées à la voie ferrée, une étude acoustique a été réalisée (EE p.115) et a permis la modélisation de l'ambiance sonore dans le secteur du projet : *« La simulation acoustique a permis de conclure que les isolements acoustiques des façades du projet sont compris entre 30 et 43 dB »*. Il est regrettable que l'étude acoustique n'ait pas été

2 Mise en place de carrefours à feux sur la RD, tracé permettant la réduction des vitesses et réduction géométrique des voies internes.

fournie en annexe à l'étude d'impact. De même, le dossier se contente de lister, dans la partie relative aux transports, le nombre de trains au départ et à l'arrivée de Baule sans mentionner la circulation de l'ensemble des trains sur la ligne (80 trains par jour³). Suivant la valeur de référence choisie, l'impact sur les nuisances sonores varierait fortement. Des mesures de réduction sont prévues (EE p.115) afin de prendre en compte les contraintes acoustiques du site : écrans de protection type merlon⁴ et respect des normes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation. Toutefois, ce respect des normes en vigueur est obligatoire et ne constitue pas une mesure ERC en soi.

L'autorité environnementale recommande de démontrer la pertinence et l'efficacité des aménagements retenus pour l'atténuation des nuisances associées à la voie ferrée.

L'autorité environnementale recommande aussi :

- **de créer systématiquement des continuités pour modes actifs au bout des voiries en impasse ;**
- **d'équiper l'arrêt de bus situé sur la RD 2152 de places de stationnement sécurisées pour cyclistes ;**
- **de compléter le dossier avec le compte journalier du nombre de trains circulant sur la voie ferrée.**

4.3. La gestion de l'eau

État initial

Le dossier mentionne à juste titre qu'aucun cours d'eau permanent ou temporaire n'a été recensé dans la zone d'étude ou en proximité immédiate. La masse d'eau superficielle concernée par le projet « La Mauve et ses affluents depuis la source jusqu'à la confluence avec la Loire » (FRGR0301) est bien identifiée dans le dossier. Celle-ci possède un potentiel écologique mauvais et un très bon état chimique.

Les masses d'eau souterraines ne sont, quant à elles, pas clairement identifiées malgré l'indication des formations aquifères des calcaires de Beauce et de la Craie senonienne. De plus, l'état chimique des masses d'eau et l'objectif de bon état chimique ne sont pas précisés. Il conviendra de les mentionner dans le cadre des procédures ultérieures.

Enfin, en ce qui concerne le réseau communal d'assainissement, il devient progressivement séparatif, ce qui contribue à lutter contre les intrusions d'eaux parasites. Les eaux usées sont traitées par la station d'épuration de Baule qui rejette ses effluents dans la Petite Mauve. Si la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021 et le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de la Nappe de Beauce est affirmée, cette affirmation aurait mérité d'être étayée.

L'autorité environnementale recommande, dans le cadre des procédures ultérieures, de compléter l'état initial de la rubrique « eau ».

Prise en compte de l'environnement

Le dossier identifie bien l'impact potentiel en phase travaux du projet vis-à-vis de la pollution des eaux. De même, l'imperméabilisation de la zone induite par l'exploitation du site est bien identifiée par le dossier. Celle-ci a pour conséquence le risque de pollution du milieu récepteur par les effluents. Les substances qui peuvent ainsi être retrouvées sont principalement les hydrocarbures.

3 40 TER, 30 de fret et 10 TGV inter-secteur

4 Atténuation probable du bruit seulement pour les habitations riveraines les plus proches de la ligne ferroviaire.

Le projet se trouve également, pour partie, dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau souterraine « La Gouache » destinée à l'alimentation en eau potable de la commune. Dans ce dernier sont imposés l'assainissement collectif ainsi que le chauffage électrique ou au gaz. Ceci est bien précisé dans le dossier.

L'utilisation d'un bassin de rétention existant est prévue dans le cadre du projet afin d'assurer l'évacuation des eaux pluviales. Ce bassin, non étanche, est dimensionné pour une pluie décennale. Son débit de fuite doit être inférieur ou égal à 3 l/s/ha pour être en conformité avec le SDAGE Loire-Bretagne. Ceci devra être mentionné dans le cadre d'études ultérieures.

Les eaux usées seront actuellement traitées par la station d'épuration de Baule. Cette dernière possède une capacité de 3 500 équivalents-habitant (EH)⁵. Actuellement, 2 640 EH sont raccordés. Cela devrait permettre de traiter l'ensemble de la charge organique de la ZAC, évaluée à 337 EH tandis que des travaux de transformation du réseau unitaire en réseau séparatif ont été effectués, permettant ainsi d'assurer la capacité hydraulique de la station d'épuration.

5. Qualité de l'évaluation environnementale et résumé non technique

L'évaluation environnementale expose, après avoir rappelé le cadre juridique, une synthèse des différents enjeux relevés dans l'état initial. Le rendu est en accord avec ces derniers et permet la compréhension des différentes sensibilités de la zone ainsi que de l'impact du projet sur son environnement. La manière dont sont exposées les mesures d'évitement, de réduction et de compensation permet, grâce à l'utilisation d'un jeu de couleurs, une bonne compréhension des enjeux avant et après mesures identifiés par le pétitionnaire. Enfin, la forte densité d'illustrations favorise l'appropriation du dossier par le lecteur.

Au début du dossier est présenté le résumé non technique. Celui-ci reprend le même plan et fait ressortir les différentes problématiques de manière proportionnée aux enjeux. Il est à noter qu'il est relativement long, comparé à l'étude d'impact. Toutefois, les thématiques sont regroupées dans un tableau qui, à l'aide d'un code couleur, fait ressortir les différents niveaux d'enjeux. Il est cependant dommage que le résumé ne soit pas dans un document séparé. Ceci afin d'améliorer sa visibilité.

L'autorité environnementale recommande de faire du résumé non-technique un document indépendant de l'étude d'impact.

5 Unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration. Cette unité de mesure se base sur la quantité de pollution émise par personne et par jour. 1 EH = 60 g de DBO₅/ jour en entrée station.

6. Conclusion

L'évaluation environnementale est satisfaisante et reprend les différents enjeux de manière proportionnée. Toutefois, si la construction du projet de ZAC est faite de telle sorte que ce dernier ait un impact limité sur son environnement, la prise en compte des enjeux du secteur retenu apparaît insuffisante. Dans l'état, la proximité de la voie ferrée entraînera des nuisances pour les futurs habitants du site et ce, malgré le respect des normes de construction en matière de réduction des nuisances sonores.

Ainsi, l'autorité environnementale recommande principalement :

- **de justifier, d'autant que le projet encadre une voie ferrée, le choix du secteur retenu à la lumière d'absence d'alternative sur la commune ;**
- **de présenter des alternatives d'aménagement plus économes en matière de consommation d'espace ;**
- **de présenter et de comparer sur l'ensemble des enjeux les différents scénarios d'aménagement.**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.