



## PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Direction Régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le **17 OCT. 2017**

### **Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'extension de la zone commerciale du champ du roy situé sur les communes de Chambry et de Laon (02)**  
**Réf : 2017-0232**

Le projet d'extension de la zone commerciale du champ de roy au lieu dit « le pré Robert », situé sur les communes de Chambry et de Laon est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39° [Travaux, constructions et opérations qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. L'avis porte sur la version de juin 2017 de l'étude d'impact figurant dans le dossier de demande de permis de construire.

#### **1. Présentation du projet**

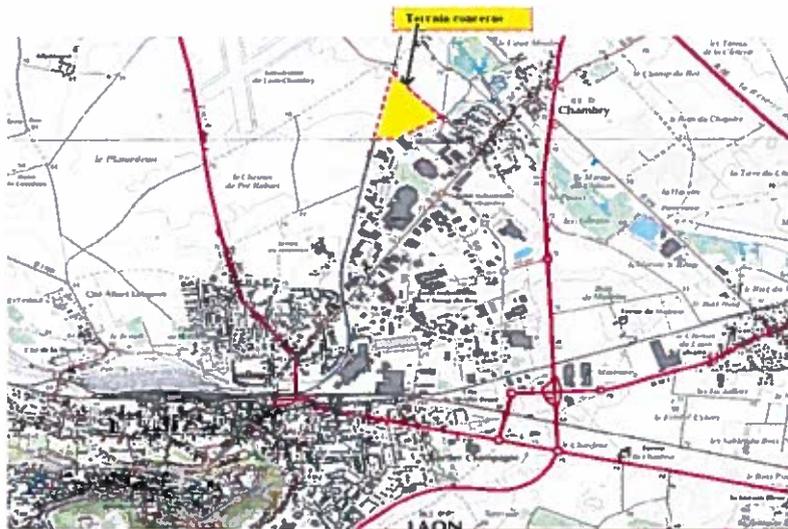
Sur un terrain d'assiette d'environ 11,5 hectares de terres agricoles et naturelles, le projet consiste à aménager une zone commerciale, en extension des zones industrielles et commerciales du champ du roy, Descartes et de Chambry, entre la route départementale RD 51 et la voie ferrée.

Le site du projet d'extension comprendra à terme :

- un bâtiment A comprenant un hypermarché avec une galerie marchande et un espace culturel de 33 000 m<sup>2</sup> de surface au plancher,
- quatre bâtiments dénommés B, C, D et E, de surface au plancher globale de 4 600 m<sup>2</sup>, destinés à accueillir 5 cellules commerciales,
- deux bassins de rétention des eaux pluviales,
- 1030 places de stationnement réparties en sous-sol et en extérieur, dont 162 réservées au personnel ;
- ainsi que des espaces verts.

L'entrée au site s'effectuera à partir de la rue Descartes, voie traversant la zone commerciale existante. Une passerelle surplombant le fossé bordant le site au Sud sera construite pour liaisonner les secteurs actuels et futurs de la zone commerciale.

L'enseigne amenée à s'implanter dans le bâtiment A est déjà présente dans la zone commerciale. Une enseigne de bricolage prendra place sur le site actuel de l'hypermarché.



AXONOMETRIE - Projet

Source : dossier de demande de permis de construire

## **2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement**

L'étude d'impact est sommairement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Elle appréhende le projet de manière trop limitative : en sus de la création de nouveaux bâtiments valant extension de la zone urbanisée, le dossier de permis évoque, sans la développer, la restructuration de la zone commerciale existante, en lien avec le transfert de l'hypermarché et l'implantation de la nouvelle enseigne. Par ailleurs, les plans indiquent un futur contournement routier, dont la motivation reste à expliciter. Le projet devrait 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.

L'étude d'impact conclut trop souvent à l'absence d'incidence, à l'instar de l'augmentation du trafic routier qualifiée de limitée considérant un transfert sans remplacement de l'hypermarché, et comme en témoigne l'absence de mesures compensatoires des effets.

Les solutions de substitution mériteraient d'être étayées. Un peu plus au sud du projet, entre la RD 51 et la RN 2, le PLU opposable identifie une autre zone 1AU<sub>i</sub> d'une superficie équivalente. Cet autre espace constructible se situe à l'intérieur de la zone d'activité du champ du roy, qui jouxte la zone d'activités Descartes. Si aujourd'hui l'urbanisation linéaire entre les deux voies routières est un fait, l'enjeu est d'en optimiser l'occupation et d'éviter autant que possible un étalement supplémentaire. Par conséquent, le choix du site du projet manque de justification, en raison de sa localisation à l'ouest de la RD 51 qui empiète sur des terres agricoles et naturelles, d'autant qu'un terrain similaire semble exister à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.

En sus de la consommation induite d'espaces naturels et agricoles et compte tenu de l'étude faune/flore, proportionnée aux enjeux du site et concluant à l'absence de biodiversité remarquable sur l'emprise de l'extension, l'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont :

- les déplacements en lien avec l'optimisation foncière,
- l'insertion architecturale et paysagère,
- la gestion de l'eau.

### **2.1. Le transport et les déplacements**

La logique commerciale retenue conduit à aligner les aménagements le long de la rue Descartes, en implantant une passerelle au-dessus d'un fossé existant qui est conservé. Cette passerelle débouche sur un giratoire desservant les différentes zones de stationnement pour un total de 1030 places de parking. On peut noter que le giratoire existant situé à l'angle de la parcelle du projet et de la rue du 08 mai 1945 (RD 541) aurait pu assurer cette fonction de desserte, ce qui aurait permis de séparer les flux piétons (via la passerelle et l'artère centrale de la zone) et les flux automobiles (via les voiries latérales).

En termes d'accessibilité douce, l'étude d'impact prévoit (page 68), sur l'emprise du projet, un abri à deux roues entre les bâtiments A et B et des circulations piétonnes adaptées aux personnes à mobilité réduite. En sus, une navette électrique desservant les arrêts de bus et un parking dédié au covoiturage sont annoncés pour améliorer la desserte de l'ensemble de la zone commerciale. Ces mesures mériteraient de figurer dans les mesures de réduction et de compensation des incidences du projet.

L'ampleur de l'offre de stationnement créée, la faible porosité piétonne entre les deux parties de la zone commerciale, via les seuls trottoirs d'une passerelle carrossable, et l'absence d'un plan dédié aux cheminements sur l'intégralité du parc commercial indiquent en l'occurrence que le projet sera générateur d'un trafic routier important. Il aurait pu, au contraire, être conçu de manière à rendre la totalité de la zone accessible aux transports collectifs et aux modes doux. Appréhender le projet sous l'angle de la restructuration d'un parc d'activités vieillissant aurait permis d'optimiser le foncier et les déplacements.

## **2.2. L'insertion architecturale et paysagère**

Le bâtiment principal présentera une hauteur de 10,20 mètres à l'acrotère, les quatre autres bâtiments positionnés sur le quart sud-ouest de l'extension auront des formes cubiques ou trapézoïdales et présenteront des hauteurs plus faibles de 6 à 7 mètres. Le gabarit des bâtiments reste similaire avec ceux existants sur la zone commerciale, ce qui permettra en effet de s'accorder avec le voisinage immédiat. Cependant, aucune réflexion n'est menée en ce qui concerne le grand paysage, les vues en entrée de ville et celles depuis le point culminant de la cathédrale de Laon, qui auraient pu justifier une harmonisation des couleurs. Par ailleurs, l'insertion paysagère à partir des plaines cultivées à l'ouest mériterait d'être travaillée.

## **2.3. La gestion des eaux**

Le dossier inclut une étude de caractérisation de zone humide selon l'arrêté du 24 juin 2008 modifié. L'emprise du projet, hormis ses franges, comporte effectivement peu d'habitats propices aux zones humides. Toutefois, les sondages pédologiques n'ont été réalisés qu'en périphérie de la parcelle agricole, alors cultivée. Il conviendra de les compléter au centre de parcelle pour, le cas échéant, exclure toute présomption de zone humide sur un site dont la nappe est dite peu profonde.

Par ailleurs, le projet prévoit l'imperméabilisation de près de 8 hectares de sol. L'ensemble des eaux pluviales sont censées transiter par des bassins de tamponnement puis être rejetées dans le réseau d'assainissement public. Cette solution s'apparente à une mesure conservatoire de prévention de la pollution de la nappe. Elle occulte la problématique de recharge de la nappe. Or, selon le dossier, "il n'est pas exclu que le développement de cette emprise commerciale soit à l'origine d'un rabattement de nappe pouvant affecter [d'autres] zones humides".

L'infiltration des eaux de ruissellement, a minima des eaux propres émanant des toitures, au maximum de l'ensemble des eaux après garantie de dépollution, devrait être privilégiée.

## **3. Conclusion**

Le projet d'extension de la zone commerciale du champ du roy, initié par le transfert d'un hypermarché, s'étend sur 11,5 hectares de terres agricoles et d'espaces naturels. Le terrain d'assiette du projet présente peu d'enjeux en termes de biodiversité patrimoniale, mais la disparition des services écosystémiques qu'il rend aurait dû induire, de la part du porteur de projet, une stratégie d'évitement ou de réduction centrée sur l'optimisation foncière de l'opération. Celle-ci aurait pu être l'occasion de réduire les incidences du projet sur la qualité et la quantité des eaux superficielles et souterraines, et aurait pu être conçue comme un moyen de réduire la dépendance à l'autosolisme.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement et la santé, l'Autorité environnementale recommande :

- de poursuivre et de concrétiser les réflexions initiées sur la zone commerciale existante et ses possibilités de renouvellement et de requalification, dans une optique de rationalisation du foncier et de réduction de l'autosolisme ;
- de renforcer les connections entre l'extension et l'existant notamment en ce qui concerne l'accès aux commerces par des circulations douces différenciées et par la mutualisation des services ;
- de définir en conséquence le projet soumis à évaluation environnementale au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement (constructions, cheminements, parcs de stationnements) ;
- de lever le doute sur la présence de zones humides sur l'emprise du projet par des sondages pédologiques répartis au sein de la parcelle ;
- de favoriser autant que possible l'infiltration des eaux pluviales, sans pollution de la nappe ;

- d'étayer l'insertion paysagère et architecturale du projet à partir de l'entrée de ville, de la cathédrale de Laon et des plaines agricoles.

En outre, l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences sur l'environnement et la santé sont à lister de manière didactique et explicite dans l'étude d'impact, pour valoir engagement du/des maître(s) d'ouvrage des composantes du projet global.

Pour le Préfet et par délégation,  
Pour le Directeur régional de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement  
Le Directeur adjoint

Yann GOURIO

