



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03 59 57 83 31

Fax : 03 20 31 28 02

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 31 AOUT 2010

Objet : Évaluation environnementale - Projet de création d'un diffuseur sur l'A26 au niveau de Noeux-les-Mines

Réf : TA 2010-07-02 - 057

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de création du diffuseur de Noeux-les-Mines sur l'A26 est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juin 2010 de l'étude d'impact, transmise le 2 juillet 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'un nouveau diffuseur sur l'autoroute A26 au niveau de la commune de Noeux-les-Mines. Ce diffuseur de type trompette avec boucle en entrée sera implanté à 6 km au sud du diffuseur du Béthunois et à 5,5 km au nord du diffuseur du Liévinois. Le trafic attendu sur ce dernier est évalué à 3000 véh/j TMJA dont 45% de poids lourds.

Ce diffuseur demandé par les collectivités locales et approuvé par décision ministérielle du 26 juin 2008 a pour objectif de :

- desservir/ désenclaver les zones industrielles et économiques existantes et futures,
- diminuer de façon significative le trafic observé dans les centres villes de Noeux-les-mines, Labourse et Sailly-Labourse, et donc de réduire leur dangerosité.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Notion de programme :**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

Les éléments de présentation du projet et les objectifs de ce dernier semblent montrer que la réalisation de ce diffuseur conditionne un certain nombre d'autres projets (zones d'activités, zones commerciales, zones logistiques) et réciproquement le développement (actuel et futur) de ces zones économiques a induit le projet de création de ce diffuseur. La présentation en page 34 des conditions de desserte du secteur démontre la nécessité de créer le diffuseur pour l'accessibilité future des zones économiques. Ainsi, il existe un lien fonctionnel et de dépendance (notion d'unité fonctionnelle) entre différents projets pouvant s'apparenter à un programme.

L'étude d'impact de ce projet doit donc être complétée par l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

- **Résumé non technique de l'étude d'impact :**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « *Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique* ».

Le résumé non technique intégré à l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender, certains enjeux majeurs : c'est le cas de ceux liés aux ressources en eau (vulnérabilité de la nappe), au paysage et aux déplacements.

La présentation du projet et en particulier la justification de la variante retenue est par contre explicitée de manière satisfaisante. La présentation des incidences du projet aurait mérité d'être développée ainsi que les mesures présentées.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées :**

Conformément au II de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir

« 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes »

Biodiversité :

Concernant les ressources naturelles, l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires ainsi que sur des prospections de terrain.

Les inventaires réglementaires indiquent que le projet se situe à proximité immédiate d'une ZNIEFF de type I "Terril n°45 des nouvelles usines de Noeux", ce qui confère au site un enjeu biodiversitaire particulier.

Cet enjeu est confirmé par l'expertise écologique qui souligne la qualité des milieux (friches arbustives de l'ancien cavalier et haies diversifiées) et la diversité et l'intérêt des espèces végétales présentes (une espèce protégée : la Gesse sauvage et 6 espèces patrimoniales). Deux espèces de reptiles protégées (Lézard des murailles et la Lézard vivipare) ont été observées dont deux populations non négligeables de Lézard des murailles et une forte

Les adaptations de la variante retenue intègrent des mesures d'évitement des stations d'espèces protégées et patrimoniales permettant la préservation de celles-ci. Par contre le projet risque d'impacter les habitats d'un certain nombre d'espèces protégées comme le Lézard des murailles et certains oiseaux nicheurs.

Ainsi, le projet a fait l'objet d'une demande de dérogation à l'article L.411-1 du code de l'environnement. Le dossier de dérogation a fait l'objet d'avis favorables de la part du Conseil Scientifique Régional pour la Protection de la Nature (CSRPN) et du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN). L'arrêté préfectoral portant dérogation à l'article L.411-1 du CE du 4 mars 2010 intègre des mesures déclinées dans l'étude d'impact qui permettent de réduire et compenser les incidences du projet. Elles consistent en :

- l'adaptation du calendrier des travaux en fonction de la période de nidification (avril à juillet) permettant d'éviter la destruction de nids,
- le suivi écologique du chantier pour vérifier le respect des habitats favorables au Lézard des murailles,
- le rétablissement des connexions biologiques pour les Lézards entre le terriil n°45 et les accotement du diffuseur (mise en place d'un passage à faune),
- la mise en place de protection le long de la voirie afin de limiter le risque de destruction de Lézards par le trafic routier,
- l'opération de capture-déplacement des Lézards avant le démarrage des travaux,
- l'acquisition foncière et gestion conservatoire d'un vaste site de compensation; le terriil n°45,
- l'aménagement d'un espace favorable au Lézard des murailles entre le terriil n°45 et le diffuseur autoroutier.

Agriculture :

Le dossier indique, pour chaque exploitant (7 au total), la surface de leur exploitation impactée par le projet (7,7 ha au total). Un exploitant sera impacté sur plus de 35% de la surface agricole utile (13ha sur 30ha) par le projet mais aussi par les projets de zones d'activités. Le dossier évoque pour cet agriculteur un grave « déséquilibre d'exploitation ».

Le dossier indique également que la création du diffuseur aura pour conséquence d'enclaver certaines parcelles situées à l'ouest du projet.

En terme de mesures, le protocole d'accord signé entre la Communauté de Communes Noeux et Environs (CCNE), la Chambre d'Agriculture 62, la FDSEA et le syndicat de la propriété rurale, définissant les modalités d'intervention et d'indemnisation des exploitants concernés par tous les projets sur le territoire de la CCNE, sera applicable. Ce protocole permet de:

- créer des réserves foncières d'exploitation pour compenser les exploitants touchés et mettre en place un système d'échange d'exploitation,
- définir les modalités et études nécessaires à la mise en place d'une réquisition d'emprise totale d'exploitation sur demande de l'exploitant.

Pour l'enclavement des parcelles situées à l'ouest du diffuseur, la SANEF a étudié la possibilité de recréer un chemin d'accès via la RD 65 qui pourrait être réalisé si les locataires ruraux en place souhaitent conserver l'exploitation des parcelles. A défaut un échange de parcelles sera proposé.

Eau :

L'état initial du volet hydro-géologique est intéressant et fondé sur des études géologiques. Le dossier souligne la vulnérabilité des nappes d'eau souterraine et leurs importances dans le cadre de l'adduction en eau potable. Mais il ne conclut pas sur la vulnérabilité de la ressource en eau au droit du site.

L'état initial du volet hydrologique est de bonne qualité et présente clairement les caractéristiques hydrauliques et qualitatives des cours d'eau de la zone d'étude. L'état des lieux intègre aussi des données démontrant la mauvaise qualité biologique de ces cours d'eau.

Des précisions sur le fonctionnement hydraulique du réseau superficiel et en particulier les relations existantes entre la Loisme, les Marais de Labourse (exutoire des eaux de ruissellement de la plateforme routière) et le réseau d'assainissement de l'A26 seraient souhaitables. Ainsi, il semble que la qualité écologique et la pérennité des marais de Labourse soient tributaires de la qualité des eaux de ruissellement de l'autoroute. Cet aspect est confirmé par les éléments de présentation du fonctionnement hydraulique du système d'assainissement autoroutier (page 18);

Le dossier précise toutefois que le maître d'ouvrage va prochainement engager des travaux de mise aux normes du système d'assainissement visant à préserver les Marais de Labourse de toute pollution accidentelle (ouvrage de confinement de la pollution). Ces ouvrages permettront dans une certaine mesure de décanter et déshuiler les eaux de ruissellement améliorant par conséquent la qualité des eaux du marais.

Les essais d'infiltration soulignent la faible perméabilité des sols (10^{-7} m/s) qui rend l'infiltration de l'ensemble des eaux de ruissellement du projet impossible. Ainsi, le maître d'ouvrage envisage l'aménagement de fossés enherbés et d'un bassin de rétention pour la gestion des eaux issues de la gare de péage et le rejet au réseau d'assainissement de l'autoroute des eaux issues des bretelles d'entrée et de sortie sur l'A26. L'exutoire final des eaux de ruissellement est constitué par les marais de Labourse. Ces exutoires seront équipés de biefs de confinement afin de préserver les marais de toute pollution accidentelle permettant également une décantation et un abattement de la pollution diffuse avant rejet aux marais.

Ces aménagements peuvent être considérés comme cohérents avec les objectifs de préservation des ressources en eau définis par la Directive cadre sur l'eau, la loi sur l'eau et le SDAGE Artois-Picardie. Le dossier intègre un chapitre relatif à la cohérence du projet avec le SDAGE qui développe les mesures mises en œuvre pour prendre en compte les dispositions de ce document.

Globalement l'état des lieux exploite correctement les différents documents de gestion des ressources en eau (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie et Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Lys) sans pour autant être exhaustif. Il aurait été utile de présenter de façon plus détaillée l'état des lieux établi dans le cadre du SAGE de la Lys.

L'analyse des incidences de la gestion des eaux de ruissellement affirme l'absence d'impact du projet sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des eaux superficielles sans démontrer en quoi un débit de fuite de 9l/s et la gestion des eaux mise en œuvre vont permettre de garantir l'absence d'incidence sur le fonctionnement hydraulique du réseau superficiel (inondations) et en particulier des marais de Labourse (conditions d'alimentation des zones humides). Aucun argument ne permet également de s'assurer de l'absence d'impact sur la qualité et le fonctionnement du marais (phénomènes d'eutrophisation/comblement).

Il est à noter que le projet a fait l'objet d'un dossier de déclaration déposé à la MISE 62 le 11 mars 2009.

Paysage :

La définition des entités paysagères du site est basée sur l'atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais. L'analyse paysagère est intéressante bien qu'aucune cartographie relative au paysage ne soit présentée à une échelle exploitable (25 000ème par exemple).

L'analyse des impacts du projet sur le paysage est difficilement appréciable. En effet, alors que le dossier souligne la position stratégique du secteur d'étude qui « *appartient au grand paysage régional des paysages miniers qui se trouve être une zone de transition* » (page 61) et du projet, en particulier, qui se situe à moins de 50 mètres du terril n°45 et à moins de 500 mètres du terril de Labourse qualifiés (page 63) « *de points d'appel marquants dans les paysages* », "d'éléments remarquables" du fait de leur « *monumentalité* », le dossier ne présente que des vues en plan pour évaluer les impacts visuels du projet. Des croquis, des schémas et surtout des photomontages seraient nécessaires.

Déplacements :

L'état des lieux du volet déplacement met en évidence la forte proportion de la voiture (96%) par rapport aux transports collectifs et aux modes doux pour les déplacements pendulaires. La desserte du site et de ses environs par les transports collectifs (bus et TER) est médiocre voire inexistante.

Le dossier indique que l'accès aux différentes zones d'activités existantes s'effectue actuellement via les centres ville des communes de Labourse et Noeux-les-Mines, induisant un trafic poids lourds important en zone urbaine dense et par conséquent une accidentologie accrue.

Le dossier précise que des projets et aménagements sont en cours pour améliorer la circulation et le transit au sein des centres villes, en particulier grâce à la mise en service prochaine de la déviation complète de la RD 937 permettant de délester 65% du trafic du centre ville de Noeux-les-Mines.

La réalisation du diffuseur va modifier les conditions de déplacements actuelles par la captation d'une part des trafics des diffuseurs de Béthune (550 véh/j) et de Liévin (400 véh/j) et par le trafic nouveau induit par le développement des zones d'activités (2050 véh/j). Le trafic attendu sur le diffuseur à l'échéance de 20 ans est de 3 750 véh/j dont 43% de poids lourds.

Le trafic attendu au niveau de l'autoroute A26 est de 30 300 véh/j dont 20% de poids lourds avec des répercussions sur les routes départementales (RD 937 en particulier). Cette analyse montre que le projet de diffuseur va permettre de délester la RD 937 d'un nombre important de poids lourds essentiellement en partie sud et d'absorber le trafic supplémentaire généré par le développement des zones d'activités sur Noeux-les-Mines.

Dans une certaine mesure, la création du diffuseur peut être considérée comme une mesure de réduction d'impact à l'augmentation importante du trafic généré par l'ensemble des projets de zones d'activités sur Noeux-les-Mines. En même temps, il conforte ces projets qui engendreront des trafics routiers supplémentaires. Le dossier ne comprend aucune réflexion sur la mise en œuvre d'une offre de transports en commun ou de modes doux pour améliorer la desserte du site.

Santé et risques :

L'état initial sonore du site d'étude se fonde sur le classement sonore des infrastructures et sur les cartes de bruit réalisées par la Communauté de Commune de Noeux et environs. Ces éléments montrent que le site se situe en zone d'ambiance modérée et qu'aucune habitation à l'heure actuelle n'est exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs réglementaires.

L'analyse des effets du projet sur le contexte sonore et en particulier sur les habitations situées à proximité du futur diffuseur a été réalisée à partir d'une modélisation acoustique. Cette dernière évalue l'émergence acoustique attendue à l'échéance de 20 ans à un maximum de 1,2 dB. Cette valeur est inférieure aux 2 dB préconisés par la réglementation. Le niveau de bruit de jour à terme est inférieur au seuil de 60 dB(A) qui constitue l'objectif acoustique pour les voies nouvelles en zone calme. Le projet génère donc un impact non compensé et justifié dans le dossier par le faible nombre d'habitations concernées.

La qualité de l'air est appréciée à partir du bilan 2008 du réseau ATMO et en particulier le réseau de surveillance des agglomérations de Béthune, Lens-Douai et Valenciennes ainsi qu'à partir des données de la station péri-urbaine de Noeux-les-Mines. Ces données peuvent donc être considérées comme représentatives de la qualité de l'air au niveau du site d'étude. Celles-ci soulignent une qualité de l'air globalement bonne.

L'appréciation de l'impact du projet, à l'horizon 2030, sur la qualité de l'air se fonde sur les estimations des émissions de polluants issues du logiciel IMPACT de l'ADEME. Cette analyse montre une augmentation d'environ 7% des émissions de polluants dans l'atmosphère induites directement par l'augmentation du trafic routier.

Cette augmentation des émissions est directement imputable au projet mais aussi au développement des zones d'activités rendues possibles par le diffuseur (impact indirect). Le diffuseur n'induit qu'un report géographique des rejets polluants vers des zones moins urbanisées. Ainsi combiné avec le projet de contournement de la RD 937 le diffuseur contribue à améliorer la qualité de l'air en centre ville de Noeux-les-Mines et de Labourse.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement :**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « *Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ».

Le dossier présente de façon détaillée les raisons d'ordre socio-économiques (création d'emplois, développement des zones d'activités), urbanistiques (développement du territoire) mais aussi environnementales (désengorgement des centres ville, amélioration des conditions de déplacement, sécurité routière) qui justifient le projet.

Le dossier présente l'analyse multi-critères des deux variantes étudiées pour la création d'un diffuseur au niveau de Noeux-les-Mines. Des raisons impératives d'ordre technique (inter-distance entre diffuseurs et garantie de faisabilité ultérieure de l'échangeur A26/A24) justifient le choix de la variante retenue. L'argumentaire du projet repose en partie sur une problématique sécurité routière pour laquelle les références datent de 1993 et 1996 (p23 de la notice) alors que des données plus récentes sont présentes dans l'étude d'impact (page 36).

Ce chapitre présente les adaptations mises en œuvre par rapport à la variante initialement retenue afin de garantir la préservation de la population de Gesse sauvage (espèce protégée).

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet :**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « *Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation* ».

Ce chapitre expose de façon claire les modalités de réalisation de l'état initial pour chaque enjeu environnemental ainsi que les méthodologies particulières utilisées pour l'évaluation des impacts du projet.

- **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :**

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « *Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ».

Le dossier contient un chapitre détaillé relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits par le projet. L'augmentation globale du coût collectif est de 9 %, induite par l'augmentation des consommations énergétiques et donc des émissions de gaz à effet de serre et des polluants. L'analyse démontre aussi une amélioration du cadre de vie en centre ville de Noeux-les-Mines du fait du report du trafic poids lourds attendu.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

La justification du projet se fonde sur le fait que la création du diffuseur contribuera à la desserte des zones économiques en facilitant, améliorant, ajoutant à la zone d'achalandise de nouveaux territoires (page 89). Cette affirmation reflète la politique d'aménagement des territoires et de concurrence entre territoire organisée autour des réseaux routiers hyper-structurants de l'État, à défaut d'une politique d'aménagement et de développement des territoires qui limiteraient les déplacements routiers au profit d'autres modes. Les développements économiques envisagés sont situés dans un secteur non desservi par les transports en commun.

Ce projet reflète une stratégie d'aménagement du territoire ne prenant pas en compte toutes les incidences sur l'environnement du développement économique de Noeux-Les-Mines constat déjà souligné dans le cadre de l'avis de l'autorité environnementale du 23 octobre 2007 sur le SCOT de l'Artois.

- **Transports et déplacements :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

Ce projet peut être considéré comme une mesure de réduction d'impact des effets du développement économique du territoire, bien qu'aucune orientation ne vise à développer les transports en commun, les modes doux, le feroutage et la voie d'eau. Ainsi, il apparaît nécessaire dans le cadre du programme global d'aménagement du territoire de Noeux-les-Mines et en particulier du développement des zones économiques, qu'une offre en transport en commun, répondant aux besoins des usagers, soit développée.

- **Biodiversité :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Les mesures proposées dans le cadre du dossier de dérogation à l'article L.411-1 et les mesures paysagères (haies bocagères composées d'essences locales) sont pertinentes et intéressantes pour la préservation des habitats, des espèces et la fonctionnalité des écosystèmes.

- **Émissions de gaz à effet de serre :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3). Elles proposent, dans le cadre des opérations d'aménagement définie à l'article L.300-1 du CU (article 8), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

La création de ce diffuseur ne vise pas la résorption de point de congestion et aucune réflexion sur les modes de desserte moins émetteurs de gaz à effet de serre ne semble pas avoir été conduite.

- **Environnement et Santé :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le projet va induire une augmentation des émissions de polluants et donc une dégradation de la qualité de l'air mais engendrer localement une amélioration du cadre de vie (qualité de l'air et nuisances sonores) en centre ville.

- **Gestion de l'eau :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

Les modalités de gestion de l'eau sont en adéquation avec le contexte du site. Cependant, le rejet des eaux de ruissellement vers des milieux naturels isolés (marais de Labourse) est susceptible d'engendrer une détérioration de la qualité de ces milieux par eutrophisation et comblement remettant en cause leur fonctionnement écologique.

4. CONCLUSION :

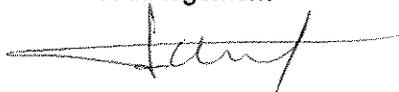
L'état des lieux de l'étude d'impact répond aux prescriptions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement et permet d'identifier les enjeux du site. L'analyse des incidences du projet sur l'environnement est globalement de bonne qualité. Le volet paysage et le volet eau auraient pu être complétés.

L'étude d'impact n'aborde cependant pas la notion de programme alors que le diffuseur est une composante d'un programme plus global d'aménagement de zones d'activités. Conformément à l'article R122-3-IV du code de l'environnement, l'étude d'impact de chacune des phases d'un programme dont la réalisation est échelonnée dans le temps, doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme

Le résumé non technique est succinct et pourrait être renforcé pour permettre d'apprécier les enjeux du site et les incidences du projet.

Le projet prend en compte certaines orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 (biodiversité, santé) mais il favorise les déplacements par la route au détriment des modes alternatifs, engendrant une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Une réflexion sur une desserte alternative des zones concernées serait la bienvenue.

Pour le préfet et par délégation,
le directeur régional de
l'environnement, de l'aménagement
et du logement



Michel Pascal