

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Lille, le 29 octobre 2010

Le Préfet

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création du parc d'activités économiques "Les Hauts Champs" à Herlies
Réf. : DAT TA2010-08-31-067
Copies : Préfecture du Nord
DREAL SDII
ARD
DDTM 59

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 parc d'activités économiques "Les Hauts Champs" à Herlies est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2010 de l'étude d'impact, transmise le 31 août 2010.

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

1. Présentation du projet

Le projet concerne la réalisation d'un parc d'activités économiques sur le territoire de la commune de Herlies. Ce projet prévu sur environ 14 ha en continuité d'aménagements déjà existants, comme le crématorium communautaire, la maison témoin siège du groupe immobilier ORIA et la station d'épuration d'Herlies, doit permettre :

- la construction d'une piscine intercommunale et d'un jardin public,
- l'implantation d'un parc d'activités économiques ouvert aux PMI-PME, à l'artisanat et aux activités de loisir et de sport,
- le ré-aménagement des abords et du stationnement du crématorium.

Les objectifs de ce projet sont de :

- répondre aux besoins en termes d'activités aquatiques du territoire des Weppes,
- contribuer à l'attractivité du territoire (création de 600 emplois prévus),
- affirmer une démarche globale de développement durable.

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* ».

Le projet présenté s'intègre dans le programme d'aménagement des 1 000 ha économiques de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). Dans ce cadre, le projet est identifié comme un "site d'intérêt local". La nature, la typologie et le contexte très diversifié des différents aménagements prévus au programme des 1 000 ha économiques ne constituent pas une unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi du 12 juillet 2010 relative aux Engagements Nationaux pour l'Environnement. En revanche, la proximité de certains aménagements (ZAC du Nouveau Monde à La Bassée, ZAC d'Illies-Salomé) sont susceptibles d'avoir des effets cumulés en particulier sur les enjeux déplacement au niveau de la RN 41 Lille - La Bassée. Afin d'analyser les effets cumulés de ces différents aménagements, LMCU a lancé une étude accessibilité des Weppes courant 2010.

Compte-tenu de la proximité d'aménagements déjà existants au niveau du site (crématorium, station d'épuration, maison témoin) et des liens avérés entre ces derniers (ré-aménagement des abords et du stationnement du crématorium) et le projet (notion d'unité fonctionnelle), l'étude d'impact présentée concerne l'ensemble de l'emprise de ces aménagements soit 27 ha.

Ainsi, l'étude d'impact répond pleinement aux prescriptions du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

- **Résumé non technique**

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 est succinct. Certains enjeux environnementaux du site sont détaillés comme le paysage, d'autres enjeux comme les déplacements sont assez peu développés. La présentation des incidences du projet énumère les impacts possibles sans préciser les effets prévisibles du projet. Les mesures envisagées concernant le paysage sont bien détaillées mais il n'en est pas de même des autres qui sont décrites sous forme d'objectifs à atteindre sans les décliner. Le volet intégration paysagère est par contre détaillé.

Le résumé non technique n'est pas exhaustif et doit être complété pour permettre d'approfondir la prise de connaissance du projet par le public.

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

Biodiversité

Sur le thème de la « *prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, ainsi que sur des visites de terrain.

Le site se compose principalement de cultures intensives et de prairies de fauche dont la diversité biologique est mentionnée comme faible dans le dossier. Les sources bibliographiques (ZNIEFF, schéma régional trame verte et bleue) et les données de terrain démontrent l'absence de rôle joué par le site en terme de fonctionnement écologique et en particulier en tant que corridor biologique.

En page 47, il est précisé qu' "*à défaut de données bibliographiques relatives au site, il est difficile d'évaluer son intérêt faunistique et son évolution sur une période significative*". Des données existent, notamment celles de l'agence d'urbanisme de Lille qui a réalisé la ré-actualisation de l'inventaire des sites d'intérêt écologique de la métropole lilloise. Cette étude indique qu'il n'y a pas de site dans le périmètre et qu'il en existe un à proximité, à environ 50 mètres, "Le bois Chombart", point qui aurait pu être mieux exploité.

Ainsi, le site ne présente pas d'enjeu majeur pour la biodiversité. Les mesures d'accompagnement du projet constituées par la mise en place de zones de tamponnement humides (noues et bassins paysagers), la plantation de haies bocagères multi-strates d'essences locales organisées sous forme de corridors écologiques et la présence de bandes enherbées gérées de façon différenciée sont très intéressantes et pertinentes dans un secteur de cultures intensives et constitueront de véritables refuges pour la biodiversité.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Cette étude étant absente, le dossier d'étude d'impact doit être complété par une étude des incidences qui doit comprendre a minima :

- une présentation de l'activité et une carte localisant les espaces terrestres ou marins sur lesquels l'activité est susceptible d'avoir des effets, et les sites Natura 2000 qui peuvent être concernés.
- Une analyse des incidences possibles de l'activité (directes et indirectes, temporaires et permanentes, cumulées avec d'autres activités du même pétitionnaire), et une explication détaillée et argumentée sur l'absence ou non d'incidences.

Paysage et patrimoine

L'analyse des paysages se fonde sur l'étude paysagère du cabinet Empreinte-Territoires, Sites et Cités. Cette dernière indique que "*le site se trouve sur la ligne de crête en belvédère par rapport au fond de vallée et au niveau d'un paysage agricole au réseau hydraulique développé*". L'étude paysagère dégage un certain nombre d'enjeux notamment ceux liés à la préservation des vues sur les vallées et à la requalification de l'entrée de ville.

Les aménagements prévus consistant à marquer les limites des parcelles par des haies libres indigènes tout en préservant les perceptions visuelles vers le fond de vallée en particulier depuis la RN 41 permettront d'intégrer le projet dans son environnement. Le dossier intègre également les prescriptions paysagères et architecturales associées aux bâtis et tenant compte des enjeux de chaque secteur du site.

Agriculture

L'état initial des activités agricoles (page 51) indique que trois exploitations seront concernées.

Le dossier indique (page 117) que des mesures spécifiques seront envisagées ultérieurement en concertation avec la profession agricole (par exemple, indemnités financières compensatoires, échanges de terrains, recours à la SAFER).

Ces mesures paraissent intéressantes et gagneraient à être précisées, afin de traduire la volonté du maître d'ouvrage de pérenniser ce type d'activités économiques sur son territoire.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes et en particulier les éléments du SDAGE Artois-Picardie. Ainsi, le document précise une vulnérabilité faible de la ressource souterraine en eau (présence d'argile

imperméable). Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

L'état initial du volet eau superficielle est de bonne qualité puisque les contextes hydraulique et hydrologique sont présentés. Le dossier indique que la qualité des eaux superficielles du bassin versant concerné est médiocre et qu'il n'existe pas de cours d'eau à proximité du site.

Le pétitionnaire envisage de gérer dans la mesure du possible (fonction de la perméabilité du sous-sol) les eaux pluviales de l'ensemble du site (espaces publics et privés) par infiltration au niveau de noues, de bassins de tamponnement. La perméabilité des sols en place rendant difficile la gestion de l'ensemble des eaux de ruissellement par infiltration, le projet prévoit une surverse de ces eaux au niveau des fossés à débit limité (2l/s/ha). Le dossier précise également que les propriétaires des différentes parcelles seront incités à réutiliser (arrosage, sanitaire...) les eaux pluviales de toitures.

Les aménagements de principe prévus par le pétitionnaire sont cohérents avec les dispositions du SDAGE qui préconisent de favoriser la gestion à la parcelle des eaux pluviales (orientation 1 du SDAGE Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets- et préventives -règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles).

L'étude d'impact n'évalue pas les flux et volumes d'eaux pluviales et d'eaux usées générés par le projet, ni les impacts des modalités de gestion des eaux de ruissellement sur la qualité des eaux souterraines et les eaux superficielles. Toutefois, les aménagements proposés semblent appropriés pour assurer une protection optimale de ces ressources et les argumentaires présentés, tenant compte des caractéristiques du territoire, tendent à démontrer l'absence d'impacts notables sur les ressources en eau.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il est donc difficile d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités des ressources en eau potable du secteur (zone déficitaire en eau) alors que le projet prévoit la création d'une piscine dont les besoins sont importants. Le dossier précise que la conception de cette dernière se fera selon une démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE), ainsi il aurait été intéressant de développer les principes et objectifs de cette démarche HQE.

En conclusion, un état des lieux de la suffisance en eau destinée à la consommation humaine devra être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

Déplacements

L'état initial du volet déplacement (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact se fonde sur une étude déplacement réalisée en 2008. Cette dernière précise que le site bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à la proximité de la RN 41 (axe structurant en 2x2 voies reliant Lille à Lens). Cette voirie supporte un trafic journalier important d'environ 32 000 véhicules/jour dû aux déplacements domicile-travail et connaît des congestions lors des heures de pointe.

Le site n'est actuellement pas desservi par les transports en commun, seule une ligne (ligne 64 Lille-La Bassée) dessert la commune avec six bus par jour. Ainsi, l'étude accessibilité met en exergue l'absence d'une desserte optimale et de qualité par les transports en commun.

En termes de déplacements doux, le périmètre d'étude est correctement équipé en itinéraires cyclables et piétons. Cependant, l'accessibilité nord-sud par ces modes est très problématique et peu sécurisante en particulier du fait du trafic observé sur la RN 41. Compte-tenu de l'éloignement du site vis à vis des pôles d'habitations, seuls les déplacements doux en provenance de la commune d'Herlies semblent réalistes vers le parc d'activités.

L'état initial du volet déplacement contient une synthèse des forces et faiblesses de la zone d'étude tout à fait intéressante.

Le dossier fait référence à un certain nombre de projets de transports en commun qu'il présente (équipements, pôle d'échange multimodal). Ces projets semblent à l'état de simple réflexion et ne seront probablement réalisables qu'à une échéance de 15 à 30 ans. Ils peuvent donc difficilement être pris en compte dans le cadre de ce dossier, d'autant plus qu'ils ne visent pas directement la desserte du site (rabattement nécessaire vers les pôles d'échanges).

En terme d'impact sur les conditions de déplacement, le dossier souligne (page 121) que le projet, malgré des flux générés négligeables par rapport aux flux constatés sur la RN 41, *"contraindra davantage une situation déjà à la limite du critique en heure pleine du matin et du soir"* (sursaturation des giratoires).

Compte-tenu du trafic induit par cet aménagement, des mesures visant à améliorer la desserte actuelle du site par les transports en commun (conditions de desserte du site, allongement de l'amplitude horaire, augmentation des cadences, horaires adaptés aux heures de travail, mise en place de navettes entre les gares et le site) devraient être mises en place dans des délais compatibles avec la commercialisation de la zone. A ce stade des réflexions, le dossier précise par exemple qu'un arrêt de bus au niveau de la rue de la Croix (voirie principale de desserte du parc depuis la RN 41) sera créé au niveau de la ligne La Bassée-CHR Lille ou que de nouvelles lignes de bus depuis le futur pôle d'échange de Don-Sainghin pourraient être mises en service. Or, cette offre de transports en commun pour desservir la zone pour les déplacements domicile-travail ne s'accompagne pas de mesures d'amélioration du niveau de service de cette ligne (fréquence, cadencement, amplitude horaire) et de limitation des ruptures de charge entre les différents modes de transport, rendant difficile la concurrence avec le mode routier.

Des aménagements cyclables intra-zone sont prévus. L'absence d'aménagements cyclables sécurisés extra-zone limite leur intérêt (absence de continuité d'itinéraire et dangerosité de la traversée de la RN 41).

Le dossier présente l'étude déplacement/desserte du secteur des Weppes en cours, menée par LMCU en concertation avec l'ensemble des parties prenantes et en particulier la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

Les conclusions et les propositions de cette étude, si elles sont suivies de décisions, pourraient constituer des mesures de réduction d'impact du projet très opportunes, avant toute mise en oeuvre.

Santé et cadre de vie

Une étude bruit pré-opérationnelle a été réalisée. Cette étude avait pour but de déterminer les niveaux de bruit avant la réalisation de la ZAC. La RN 41 est considérée comme la principale source de bruit. Une modélisation de son impact est effectuée. Des séries de mesures de bruit complémentaires auraient permis de valider la modélisation proposée tout en intégrant les sources non prises en compte dans la modélisation (circulation dans Herlies, zone d'activités de la Maladrerie...).

L'étude acoustique précise que les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du régime d'autorisation nécessiteront une étude d'impact. Pour les autres activités, l'étude acoustique aurait permis, sur la base des niveaux de bruit et des émergences maximum admissibles, de déterminer les niveaux maximum admissibles pour les activités s'implantant en limite sud du village d'Herlies.

La réalisation de bâtiments pourrait avoir pour conséquence un effet d'écran vis à vis du bruit généré par la RN 41. Si cet effet peut être intéressant dans les situations présentant un impact important des voiries, il conviendra d'être plus mesuré pour le cas de la ZAC d'Herlies afin de ne pas pénaliser l'implantation d'entreprises disposant d'équipements bruyants (climatisation, réfrigération...) dans les secteurs les plus proches des habitations. Les niveaux sonores modélisés quoique relativement bas pour la limite Nord (42dBA) ou Ouest (39dBA), imposeront

de fortes contraintes en terme d'émissions sonores que la distance ne suffira pas à réduire.

Enfin, la mise en place d'aménagements végétaux denses et opaques ne peut être considérée comme une solution permettant de réduire les niveaux sonores que sous la réserve de présenter une épaisseur importante : une bande forestière de 1000 mètres d'épaisseur permettra une atténuation supplémentaire de 3 à 5 dBA par rapport à la distance.

L'analyse de la qualité de l'air se fonde sur l'analyse des indices et sous indices ATMO mesurés sur la station de Salomé entre avril 2005 et septembre 2007. D'une manière générale, l'utilisation du seul indice ATMO n'est pas suffisante pour procéder à une analyse de la qualité de l'air. Comme mentionné dans le rapport ADEME, "La qualité de l'air dans les agglomérations française - Bilan 2008 de l'indice ATMO" publié en 2010, l'indice ATMO reste un indicateur qui n'est pas représentatif des situations particulières et des pointes de pollution qui peuvent être rencontrées au voisinage immédiat des sources de pollution (axes routiers, zones industrielles...). En effet, calculé sur celui du polluant dont le sous indice est le plus élevé, il ne renseigne pas sur les niveaux atteints par les autres polluants, ni sur la pollution cumulée due aux quatre polluants ou à d'autres polluants traces non pris en compte dans le calcul. Dans la présente étude, l'analyse réalisée également sur les sous indices des polluants (O₃, NO₂ et PM10) permet une appréciation plus fine que la simple analyse de l'indice ATMO.

Les données du cadastre des émissions complètent le diagnostic. Les sources locales de pollution correspondent essentiellement au trafic automobile.

Le projet sera générateur de déplacements et donc d'émissions de polluants atmosphériques supplémentaires par rapport à la situation initiale. Les mesures destinées à réduire les déplacements en véhicules personnels ne seront connues qu'avec la publication des conclusions de l'étude globale sur les Weppes.

- **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 »*. Ce chapitre est bien renseigné.

Le dossier contient des éléments de justification de la localisation du projet : trois autres sites (Wavrin, Santes et Hallennes-lez-Haubourdin) ont été étudiés mais n'ont pas été retenus pour des raisons d'accessibilité routière, d'impacts environnementaux (présence de zones inondables, consommation d'espaces agricoles) et économiques. La principale raison du choix du site réside essentiellement dans la bonne desserte routière du secteur et de son effet « vitrine ».

Cette partie présente aussi les différentes variantes du projet. Elles sont différenciées par la présence ou non de logements pour certaines évolutions ou la répartition des zones sur le site changent. Ainsi, il ne semble pas que ces variantes tiennent compte des enjeux identifiés dans le cadre de l'état initial (capacité des sols à infiltrer, enjeux paysagers).

Aussi, compte tenu des enjeux et en particulier des enjeux environnementaux locaux (déplacement, accessibilité, desserte), il aurait été intéressant de mener des réflexions sur des localisations favorisant les modes de déplacement alternatifs.

- **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 présente les sources utilisées pour la réalisation de l'état initial et non pas pour analyser les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet.

Des éléments de méthode sont présentés au niveau de chaque étude spécifique (étude circulation, étude acoustique). Ce chapitre souligne, à juste titre, un certain nombre de difficultés rencontrées dans le cadre de l'étude d'impact (absence de données historiques sur les milieux naturels, absence de réseau de surveillance de la qualité de l'air).

3. Prise en compte effective de l'environnement

- **Aménagement du territoire**

Deux orientations majeures 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).

Le projet d'aménagement concerne 14 ha en zone exclusivement agricole éloignée de grands pôles urbains et en particulier des pôles d'emplois. Le projet sera générateur de déplacements (domicile-travail entre autres) importants puisque au moins 600 emplois sont prévus sur le site ainsi qu'un équipement aquatique dont la zone d'attraction concerne un périmètre d'environ 30 km.

Le projet s'implantera à proximité de la commune d'Herlies au niveau d'un site préalablement équipé (crématorium, station d'épuration, maison témoin). Les éléments de justification du projet et en particulier les critères de localisation du centre aquatique démontrent une localisation pertinente au regard des enjeux du territoire des Weppes.

- **Transports et déplacements**

Deux orientations majeures 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), et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

Le projet présenté propose des mesures et des actions en faveur du développement des transports collectifs (création d'un nouvel arrêt au niveau de la ligne La Bassée-Lille) et des modes de déplacement doux (création de pistes cyclable intra-zone). Cependant, la portée et l'efficacité de ces mesures restent à démontrer compte tenu de l'éloignement du site des pôles d'échange et de l'accessibilité routière aisée par la RN 41. Ainsi, il apparaît nécessaire de compléter ces premières mesures par des précisions sur les modalités de mise en œuvre de ces dernières (développement de nouvelles lignes, fréquence, amplitudes horaires et nombre de bus adapté à la demande) en particulier dans le cadre de l'étude accessibilité des Weppes en cours.

A l'heure actuelle, les mesures envisagées sont insuffisantes compte tenu des enjeux des lois Grenelle et en particulier l'article 7 de la loi du 3 août 2009.

- **Biodiversité**

Quelques orientations majeures 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 aménagements des espaces verts mis en œuvre dans le cadre de ce projet (plantation d'espèces indigènes, création de zones humides, plan de gestion différenciée) sont pertinents

et induiront certainement une plus-value écologique. La mise en place d'un suivi écologique de la zone pourrait s'avérer intéressante.

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

Quelques orientations majeures de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), l'intégration d'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 dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme (article 8) et la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

En phase travaux, le dossier ne fait pas état de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi il pourrait être intéressant de gérer in-situ les déblais-remblais, de recourir à des filières courtes d'approvisionnement, d'utiliser des modes de transports alternatifs et des matériaux locaux afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.

En phase d'exploitation, le dossier fait état d'une première réflexion sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone qui pourrait s'apparenter à l'étude prévue à l'article 8 de la loi du 3 août 2009 et à l'article R.128-3 du Code de l'Urbanisme. Cette réflexion est très intéressante puisqu'elle permet déjà d'écarter certaines possibilités (recours à des réseaux de chaleur) et identifie les autres pistes à approfondir. Le dossier précise que les bâtiments seront conformes à la réglementation thermique 2012 en particulier par la construction de bâtiments basse consommation.

- **Environnement et Santé**

Quelques orientations majeures 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).

Il ne semble pas y avoir eu de réflexion spécifique vis à vis de la limitation des effets du projet sur la santé (émissions polluantes issues du trafic routier et des futures activités) et sur le cadre de vie (limitation des nuisances sonores induites par les activités et le trafic).

- **Gestion de l'eau**

Quelques orientations majeures 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).

La gestion de l'eau au sein du site est envisagée (en principe) de façon alternative (infiltration au niveau de noues et de bassins d'infiltration) mais tient aussi compte du contexte du site (faible perméabilité) car une surverse vers les eaux superficielles est envisagée en cas de forte pluie. Il est intéressant de noter que les futurs acquéreurs seront incités à la récupération et à la réutilisation de l'eau de pluie.

4. CONCLUSION

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux articles R. et L. 122-3 du code de l'environnement puisque le dossier contient un état des lieux de bonne qualité permettant d'identifier les principaux enjeux du site. L'analyse des impacts du projet est en adéquation avec la nature et l'ampleur du projet et les mesures envisagées pour accompagner le projet et limiter ses effets sont pertinentes. Elles doivent être améliorées pour le volet déplacement.

Le dossier doit réglementairement intégrer une étude d'incidence Natura 2000.

Ce projet intègre certains objectifs des lois Grenelle du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 comme la préservation de la biodiversité, la gestion équilibrée de la ressource en eau et la réduction des gaz à effet de serre issus des bâtiments. Toutefois, des mesures efficaces favorisant l'usage des transports en commun et les modes doux seraient à rechercher pour les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le Préfet de région

Jean-Michel BÉRARD

