



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 ECLAT

Lille, le – 9 JUL. 2012

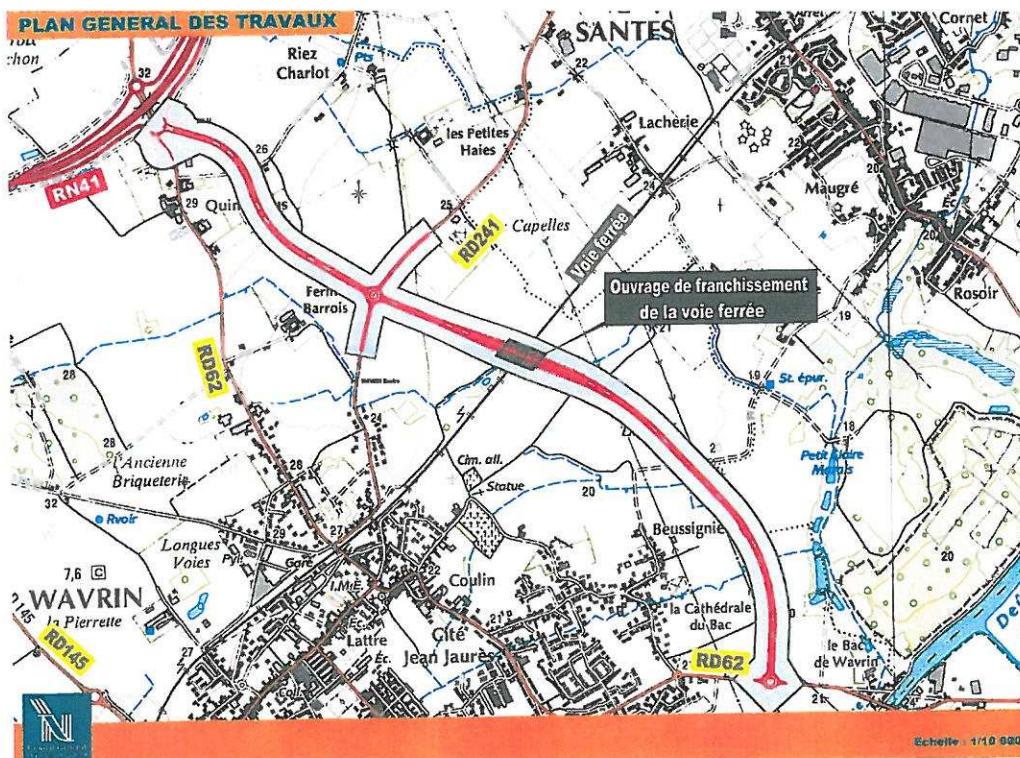
Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale, relatif au projet de contournement nord-est de Wavrin, sur les communes de Santes et Wavrin, dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique du projet

Réf : 2012-05-09-191 (DAT12-0504)

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 contournement nord-est de Wavrin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2012 de l'étude d'impact, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 9 mai 2012.

1. Présentation du projet



Plan général des travaux – source : étude d'impact version mars 2012

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - "certifiée Iso 9001 : 2008"

44 rue de Tournai – 59019 Lille cedex

Tél : 03 20 13 48 48 - Télécopie : 03 20 13 48 78 – <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr>

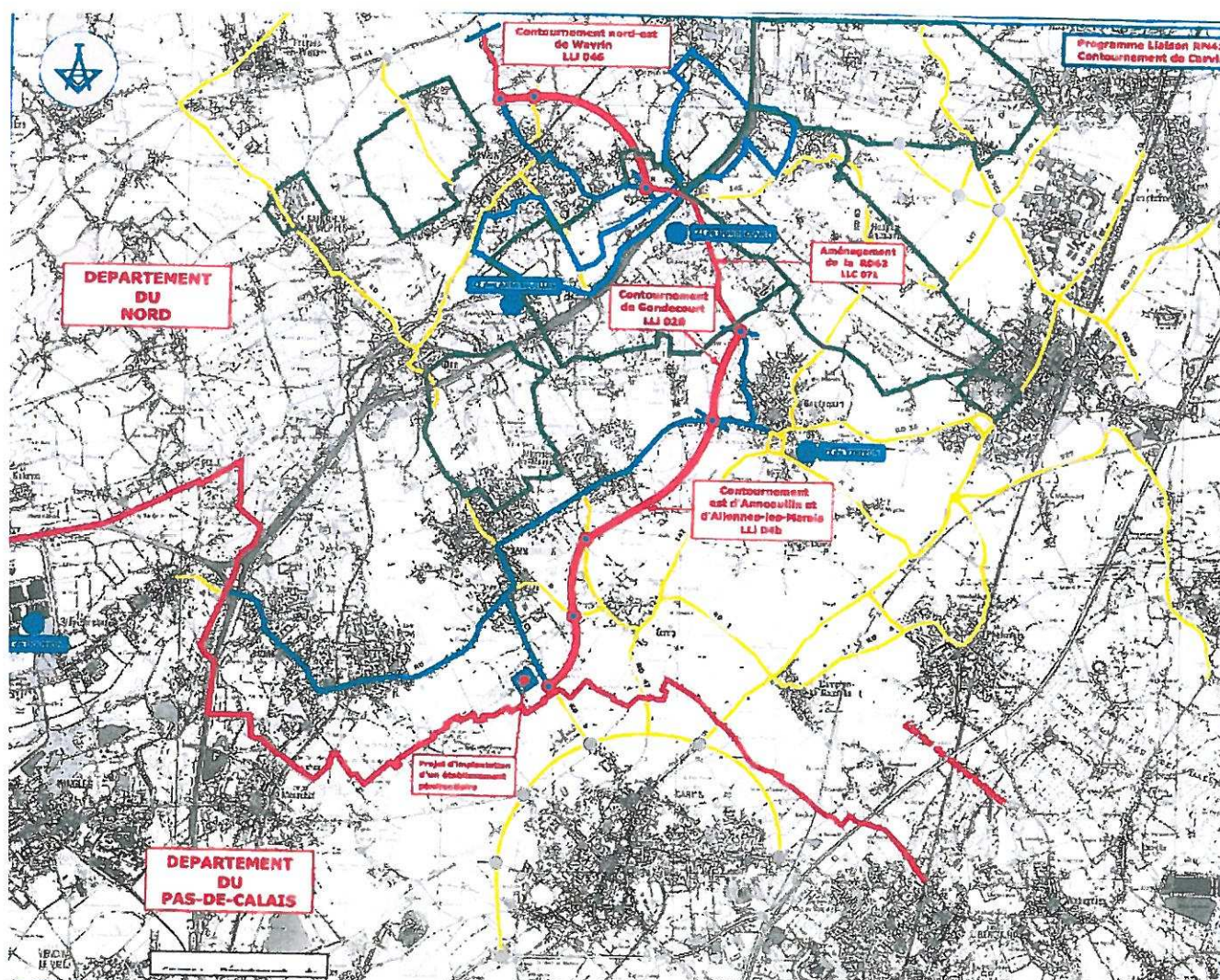
Le projet consiste en la réalisation d'un contournement routier de la commune de Wavrin, pour relier la RD 62 à l'est et la RN 41 au nord.

Il comprendra une chaussée bidirectionnelle de 2 x 1 voie, réalisée sur 3 370 mètres entre le giratoire sud de l'échangeur de la RN 41 et la RD 62. Deux giratoires seront créés, l'un au niveau de la RD 241 et l'autre au niveau de la RD 62. Un ouvrage d'art de type « pont-route » sera construit pour le franchissement de la voie ferrée. La branche de la RD 62 se raccordant au giratoire de l'échangeur de la RN 41 sera quant à elle modifiée. Des pistes cyclables unidirectionnelles seront réalisées pour permettre la continuité de l'itinéraire cyclable du contournement jusqu'au giratoire avec l'échangeur de la RN 41.

Le projet vise à supprimer ou limiter les flux de circulation dans le centre de Wavrin tout en améliorant la liaison entre la RN41 et la RD39. Il vise aussi à favoriser les modes de déplacements doux grâce à des pistes cyclables sécurisées, tout en améliorant les connexions aux voies cyclables existantes ou projetées dans le Plan de Déplacements Urbains.

Cette opération s'inscrit dans un programme d'aménagement global, qui doit permettre à terme de relier la RN 41, au nord de Wavrin, au contournement nord de Carvin.

2. Qualité de l'étude d'impact



Plan du programme d'aménagement – source : étude d'impact version mars 2012

- **Notion de programme**

Le dossier présente page 56 les éléments constitutifs du programme d'aménagement qui consiste en l'aménagement de 4 zones :

- contournement nord-est de Wavrin ;
- contournement est d'Annoeullin (tracé neuf entre la RD 41b et la RD 39) ;
- contournement de Gondecourt (tracé neuf entre la RD 39 et la RD 62) ;
- aménagement de la RD 62 entre le nord de Gondecourt et l'est de Wavrin (aménagement sur place).

Le programme auquel s'ajoute le contournement existant de Carvin correspond au contournement sud de l'agglomération de Lille, abandonné du fait de la sensibilité des champs captants irremplaçables qu'il traversait.

Les incidences du programme sont brièvement présentées dans ce chapitre. Cependant, il aurait été souhaitable de présenter une analyse comparative approfondie du plan général de l'itinéraire et des autres variantes mettant en relation l'A1 et la RN 41.

En ce qui concerne le volet « déplacements », l'analyse des effets du projet sur le trafic routier aurait dû porter sur l'ensemble des opérations du programme.

- **Résumé non technique**

Le dossier contient un résumé non technique qui facilite la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Il contient notamment une présentation du projet et du programme global d'aménagement, des principaux enjeux du territoire, et une synthèse de l'analyse des impacts.

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

Déplacements

La zone d'étude se situe dans un carrefour routier à la frontière du département du Nord et en limite sud du territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine.

A une échelle assez large, le secteur est traversé au nord par l'autoroute A25 (Lille-Dunkerque), la rocade nord-ouest de Lille, qui relie les autoroutes A22 et A25, et au sud par l'autoroute A1 (Paris-Lille).

A une échelle plus restreinte, la zone est traversée par la RN 41, déclassée en RD 941 dans le Pas-de-Calais et en RD 641 à l'entrée de La Bassée. Très fréquentée, cette voie accueillait en 2006, selon les données du dossier d'étude d'impact, un trafic compris entre 20 000 et 30 000 véhicules/jour. L'axe constitué par la RN 41 et plus à l'ouest par la RN 47, permet de relier Lens et Lille, en alternative à l'autoroute A1. Ces itinéraires sont très congestionnés vers Lille.

La zone d'étude est aussi traversée par le réseau départemental, constitué notamment de la RD 45 qui permet de rejoindre La Bassée, la RD 62 pour rejoindre l'A25 via la RD 222 à Bois-Grenier et la RD 241 qui permet de rejoindre Don et Haubourdin.

L'offre en transports collectifs routiers est relativement faible dans le secteur de Wavrin (2 lignes du réseau Transpole). Elle est meilleure en transports par fer. La commune dispose de deux gares (Wavrin et la Fontaine), situées sur le tronçon compris entre Don-Sainghin et Lille, et desservies par les lignes Lille-Béthune-St-Pol et Lille-Don-Lens.

Le secteur dispose de peu d'aménagements cyclables, le principal itinéraire étant la piste cyclable qui longe la RN 41 au nord. Wavrin dispose de quelques aménagements au cœur de la commune et de liaison avec la commune de Don. Par ailleurs, la zone d'étude est traversée par la véloroute-voie verte située le long du canal de la Deûle.

Selon les éléments du dossier, les trafics s'élèvent en moyenne à :

- 10 700 véhicules/jour, dont 4,85 % de poids lourds, à l'entrée nord-est de Wavrin, sur la RD 62 ;
- 3 960 véhicules/jour, dont 4,60 % de poids lourds, à l'entrée nord de Wavrin, sur la RD 241 en direction de Santes ;

- 5 280 véhicules/jour, dont 5,50 % de poids lourds, à l'entrée sud de Wavrin, sur la RD 62.

Les principales difficultés sont recensées au carrefour des RD 62 et RD 241, au sud-ouest, au passage à niveau et au carrefour des RD 62 et RD 241 au nord.

Le diagnostic initial présenté dans le dossier a été réalisé sur la base d'études de déplacement et trafic qui concernent essentiellement le projet de contournement nord-est de Wavrin. Or, ce projet s'inscrit dans un programme d'aménagement global, dont la prise en compte, indispensable pour réaliser l'état initial et l'analyse des impacts, est insuffisante dans le dossier.

En effet, l'analyse des impacts du projet sur le trafic routier repose sur des hypothèses à l'échelle de la déviation. Dès lors, les effets cumulés du programme global d'aménagement ne sont pris en compte ni sur le fonctionnement de la déviation, ni sur le fonctionnement de la RN 41.

De plus, il importe de préciser que les premières simulations de l'effet de l'éco-taxe poids lourds laissent présager des reports de trafic poids lourds sur les routes départementales de ce secteur, si ce tronçon est réalisé.

Par ailleurs, les deux variantes de tracé, étudiées à l'issue des études préliminaires, sont présentées page 22 et suivantes du dossier.

Au-delà des variantes liées au tracé, la présentation d'une étude sur le profil en travers de la chaussée aurait été utile. Dans le projet présenté, le profil retenu est quasi équivalent, par son emprise, à celui d'un projet autoroutier, avec des incidences en termes d'artificialisation des sols, de gestion des eaux et de consommation d'espace agricole.

Eau

Une grande partie du territoire communal de Wavrin et l'extrémité sud-ouest de Santes sont concernées par les périmètres de protection des champs captants du sud de Lille, qui font l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et d'un Projet d'Intérêt Général.

Ces champs captants ont été désignés prioritaires au titre du Grenelle de l'environnement, au regard de leur pollution par les nitrates et de l'importante population alimentée en eau potable.

Eaux souterraines

La zone d'étude se situe sur les masses d'eau souterraines :

- de la craie 1003, dite « craie de la vallée de la Deûle », en mauvais état qualitatif ;
- du sable tertiaire 1014, dite « des sables du Landénien des Flandres », en bon état ;
- du calcaire 1015, dite « calcaire carbonifère de Roubaix-Tourcoing » (pour l'extrémité sud), en mauvais état quantitatif.

Dans ce secteur à destination agricole, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu de territoire majeur. Les champs captants irremplaçables du sud de Lille fournissent environ 40 % des besoins en eau potable de la métropole lilloise, et requièrent des mesures de protection.

La création de voies entraînera des rejets d'eaux pluviales issues du ruissellement sur les surfaces nouvellement imperméabilisées.

Le système d'assainissement envisagé est brièvement décrit dans le dossier page 56. Les modalités de gestion des eaux de ruissellement restent à valider par l'hydrogéologue agréée, au regard des prescriptions du SDAGE (prévention de l'imperméabilisation et infiltration des eaux pluviales).

Les éléments du dossier indiquent que « l'infiltration ne sera pas retenue dans le secteur concerné par les périmètres des champs captants. Sur le reste du secteur, les études techniques chercheront dans la mesure du possible à infiltrer, mais au vu des tests de perméabilité, l'infiltration ne pourra être la seule technique de gestion des eaux pluviales ».

Il est précisé page 302 qu'en matière de gestion des eaux pluviales, « l'incidence du projet fera l'objet d'études spécifiques qui seront reprises dans un dossier d'incidences au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement (autorisation au titre de la loi sur l'eau) ».

Il convient d'ores et déjà de signaler que ces dispositions vont à l'encontre du SDAGE qui préconise d'une façon générale l'infiltration.

Ces points, essentiels en matière de protection de la ressource en eau, doivent être précisés (tamponnement et débit du rejet envisagé, période de retour, débit de fuite, calcul de dilution démontrant que la qualité des cours d'eau-exutoires ne sera pas altérée, modalités de surveillance et entretien des ouvrages, opportunité d'un dispositif de disconnexion du rejet en cas de pollution accidentelle, etc.) pour permettre d'analyser la cohérence des modalités de gestion avec les prescriptions du SDAGE.

Par ailleurs, les dispositions applicables au titre de la Déclaration d'Utilité Publique des périmètres de protection des captages d'eau potable sont reprises page 183 et suivantes, par secteur de vulnérabilité décroissante. Page 186, une carte superpose ces secteurs et le périmètre de la zone d'étude. Il aurait été utile d'y ajouter le tracé routier en projet.

Le dossier précise page 301 que l'extrémité sud du contournement se trouve dans le périmètre de protection des champs du sud de Lille, en secteur de très forte vulnérabilité.

L'application des prescriptions de la cette Déclaration d'Utilité Publique dans le cadre du projet mérite d'être précisée par une information sur :

- la nature des matériaux et leurs d'impacts sur la qualité des eaux ;
- l'impact des dispositifs de collecte des eaux de plates-formes routières sur la nappe de la craie ;
- le système de collecte et de confinement des polluants liquides toxiques en cas de déversement accidentel.

En ce qui concerne les impacts en phase de chantier, le dossier indique page 38 et page 288 qu'ils « seront minimisés par la mise en œuvre de mesures spécifiques concernant [...] les risques de pollution des eaux. Elles concernent entre autres la protection des installations de chantier, la délimitation physique des espaces naturels interdits au dépôt de matériaux, ... ».

Le dossier précise page 303 que « des mesures simples permettront d'éviter les pollutions accidentelles : bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des emballages usés... ».

Les précautions qui seront prises pour lutter contre les pollutions accidentelles et ponctuelles durant les phases de chantier mériteraient d'être précisées au-delà du périmètre du chantier et pour chacune des phases du programme dans lequel s'inscrit le projet, a fortiori dans les périmètres les plus vulnérables.

Eaux superficielles

Le réseau hydrographique est dense dans la zone d'étude, laquelle est concernée par les cours d'eau permanents de la Deûle, de la Tortue, du Petit Claire Marais, et par de nombreux cours d'eau temporaires. Ce secteur fait partie du bassin versant de la Deûle et de la masse d'eau superficielle AR32 (Deûle canalisée de la confluence avec le canal d'Aire à la confluence avec la Lys). Cette masse d'eau est en mauvais état écologique et chimique.

Le dossier indique page 38 et page 288 que « les eaux issues de la plate-forme routière seront collectées dans un dispositif d'assainissement indépendant du réseau hydrographique de surface [...] puis transiteront par un dispositif de régulation et de traitement avant rejet dans le milieu récepteur. Les dispositifs auront une perméabilité adaptée à la sensibilité du milieu. L'incidence du projet sur les eaux fera par ailleurs l'objet d'études spécifiques rassemblées dans un dossier au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement ».

L'impact du projet mérite d'être précisé en matière de qualité des eaux rejetées vers les exutoires naturels (Quinquibus et fossés existants). La cohérence avec les principes de non-dégradation et de reconquête de la qualité des eaux, prévus par la directive-cadre sur l'eau et le SDAGE Artois-Picardie, mériterait aussi d'être précisée.

Agriculture

Le projet se situe dans un secteur essentiellement agricole, et concerne une vingtaine d'exploitants. Il aura pour impact permanent la suppression de 7,5 hectares de surfaces cultivées et un impact temporaire lié à la phase de travaux qui perturbera l'accès aux parcelles.

Etant donné les surfaces agricoles et le nombre d'exploitations impactées par le projet, une présentation des caractéristiques des exploitations serait nécessaire, de même qu'une analyse détaillée des incidences en termes de viabilité économique, et d'accessibilité en phase de chantier, permettant d'apprécier le bilan coûts/avantages du projet sur l'activité agricole.

Biodiversité

Le volet faune-flore du dossier fait référence à une bibliographie essentiellement développée sur les zones naturelles proches du projet, gérées par l'Espace Naturel Lillois Métropolitain, et sur les données issues des inventaires ZNIEFF alentours. Les prospections de terrain ont couvert un cycle biologique annuel complet.

Pages 233 et 248, des cartographies localisent les espaces à enjeux écologiques : marais de Lattre, le marais de la ville, site des Ansereuilles, Parc de la Deûle, Grand Clair Marais, Petite Clair Marais, Etang de la Gîte. Ces espaces abritent des petits boisements, peupleraies et mares.

La bibliographie signale une flore caractéristique de ces espaces, dont certaines sont protégées. Cependant, les prospections de terrain n'ont pas permis de localiser ces espèces.

La faune comporte des Odonates, des Amphibiens et un cortège d'Oiseaux. *Lestes barbarus* et *Sympetrum flaveolum* sont les Odonates les plus remarquables, mais leur présence ne traduit pas nécessairement leur reproduction sur les sites-mêmes. Grenouille rousse et Crapaud commun ont été observés. L'avifaune est représentée par des espèces à large répartition.

Le tracé n'impacte pas directement les espaces d'intérêt écologique, ce qui permet d'éviter les impacts potentiellement les plus sérieux. Néanmoins, le dossier présente les impacts du projet, liés à :

- la lumière, à l'odeur et au bruit issus des travaux de nuit, dont les effets paraissent modérés ;
- la modification du fossé du Quinquibus comportant un massif de massettes, à la coupure du corridor boisé, dont les effets dus à la création d'un ouvrage d'art sont plus notables.

Une analyse détaillée des impacts de la coupure des voies de déplacement de la faune aurait été utile.

Les mesures de compensation sont évoquées dans le dossier. Il est notamment envisagé :

- la plantation de haies d'essences locales ;
- des précautions de chantier pour limiter les impacts temporaires ;
- le rétablissement des cours d'eau temporaires ;
- l'aménagement écologique des bassins de rétention.

La description technique des plantations de haies (linéaires, localisation) et de l'aménagement écologique des bassins de rétention (fonctionnement hydraulique et maîtrise de la qualité des eaux) restent à préciser. En effet, pour donner un intérêt écologique aux bassins de rétention, l'eau doit s'y trouver de manière permanente même si le niveau varie, et les berges doivent être colonisables par la flore et la faune (pentes modérées, substrat libre non entièrement couvert par un géotextile).

Paysage

L'état initial du volet « paysage » présente les éléments structurants de la zone d'étude. Ces éléments sont la Basse Vallée de la Deûle (canal et Parc de la Deûle), l'auréole agricole du plateau des Weppes, la zone urbanisée de Wavrin et les infrastructures présentes.

Le Parc de la Deûle a été aménagé par l'Espace Naturel Lille Métropole (ENLM) afin d'améliorer l'environnement et de reconquérir l'image dégradée des abords de ville. Ce parc a été distingué par le prix européen du paysage.

Or, le projet routier pénalisera la biodiversité et la reconquête des paysages entamée par le Parc de la Deûle et le jardin Mozaïc. L'impact paysager de la voirie sera important avec l'ouvrage prévu de franchissement de la voie ferrée. D'autres dispositions techniques permettraient d'atténuer cet impact.

Il importe que le rétablissement des chemins et continuités agricoles soit matérialisé par des passages, en souterrain au niveau du croisement en surplomb de la voie SNCF, et par une sur-largeur de plate-forme permettant les passages de la faune en aérien.

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

Le dossier contient un chapitre consacré à l'analyse des coûts collectifs des pollutions, nuisances et avantages induits par le projet.

L'analyse indique que le projet présente l'avantage de réduire les nuisances pour les habitations riveraines de la RD 62, en centre-ville et dans le hameau de Quinquibus, et contribue globalement à l'amélioration des conditions de sécurité et de circulation.

En ce qui concerne l'estimation financière globale liée au gain de temps de parcours, à la sécurité des déplacements et à la pollution atmosphérique, les données du dossier font état d'une économie annuelle pour la collectivité de l'ordre de 2,7 M€ à l'horizon 2015 et de 3,8 M€ à l'horizon 2025.

Pour être fiable, cette analyse aurait dû intégrer l'ensemble des effets du programme global d'aménagement routier.

3. Prise en compte effective de l'environnement

Aménagement du territoire

Le projet de réalisation du contournement nord-est de Wavrin prévoit la création d'une chaussée bi-directionnelle de deux fois une voie et de pistes cyclables unidirectionnelles, sur un linéaire de 3,4 km.

Cette opération s'inscrit dans un programme d'aménagement global, qui doit permettre à terme de relier la RN 41, au nord de Wavrin, au contournement nord de Carvin.

La réalisation de cette nouvelle voirie, dont le profil en travers est quasi équivalent, par son emprise, à celui d'un projet autoroutier, est envisagée dans un secteur essentiellement agricole, au sein du périmètre de protection des champs captants du sud de Lille.

Par son impact sur l'activité agricole (suppression de 7,5 hectares de surfaces cultivées et perturbation de l'accès aux parcelles en phase de travaux), ce projet aura des incidences négatives en termes de consommation d'espace.

Il aurait été souhaitable d'analyser les effets induits par le projet sur ce territoire naturel et agricole, et plus spécialement ceux relatifs à l'urbanisation potentielle.

Transports et déplacements

Le projet de contournement vise à supprimer ou limiter les flux de circulation actuels dans le centre de Wavrin, tout en améliorant la liaison entre la RN 41 et la RD 62. Il n'est pas loin de participer à la constitution d'un itinéraire de contournement du sud de Lille.

Le projet de contournement viendra à l'encontre d'une modification de la fréquentation des transports en commun dans le secteur.

La création d'une piste cyclable le long de la nouvelle chaussée permettra de développer le réseau - encore peu dense dans le secteur - entre la piste cyclable qui longe la RN 41 au nord et la véloroute-voie verte située le long du canal de la Deûle.

Cet aménagement, ainsi que le rétablissement du chemin de Beussignies, contribueront à développer l'usage des modes doux et à sécuriser les parcours.

Pour autant, il pose la question de la systématisation des pistes cyclables le long des nouveaux projets routiers. Dans la mesure où la circulation dans la traversée de village sera à terme soulagée de ses poids lourds et d'une partie du trafic de véhicules légers, les cyclistes seront incités à passer en centre-ville, plutôt qu'à longer une voie à grande circulation.

Ce projet, s'inscrivant dans un programme d'aménagement global, est de nature à générer un phénomène d'appel et une augmentation du trafic résultant de l'amélioration des conditions de circulation, d'une part, et de l'effet de l'éco-taxe sur les poids lourds, d'autre part. L'analyse des effets cumulés du programme est indispensable pour pouvoir les apprécier.

Gestion de l'eau

Le projet de contournement est concerné par le Projet d'Intérêt Général relatif à la création d'une zone de protection destinée à maîtriser l'urbanisation autour des champs captants du sud de Lille. Il se situe dans le périmètre de protection des captages d'eau potable, déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2007.

Dans ce secteur en particulier, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu de territoire majeur. Il importe de souligner que les champs captants du sud de Lille fournissent environ 40 % des besoins en eau potable de la métropole lilloise.

A ce titre, il est regrettable que seules des mesures d'accompagnement du projet soient présentées dans le chapitre consacré à l'analyse des impacts sur l'environnement et aux mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser, l'évitement étant la solution à privilégier.

Biodiversité

Le tracé routier projeté n'impacte pas directement les espaces d'intérêt écologique, ce qui permet d'éviter les impacts potentiellement les plus sérieux.

Pour autant, des mesures de compensation sont envisagées dans le dossier (plantation de haies, rétablissement des cours d'eau temporaires, aménagement écologique des bassins de rétention), qui auraient mérité une présentation plus précise permettant de démontrer leur intérêt écologique.

4. Conclusion

Le Conseil général du Nord envisage, entre la RN 41 - et au-delà l'A25 au nord - et le contournement nord Carvin, un ensemble de segments composant un itinéraire plus structurant de contournement de l'agglomération lilloise.

Le contournement nord-est de Wavrin est un maillon de cet itinéraire. Dès lors, le dossier d'étude d'impact doit mettre en exergue dans une analyse des effets cumulés tous les paramètres qui permettent de mieux appréhender dans sa globalité la fonctionnalité d'un ouvrage de déplacement de grande ampleur au sud de Lille.

Le volet « déplacements », qui repose sur des études à l'échelle du contournement de Wavrin, mériterait une analyse des effets cumulés de l'ensemble des opérations du programme d'aménagement.

Le projet et le programme d'aménagement se situent dans les périmètres de protection des champs captants du sud de Lille. La préservation de la ressource en eau constitue un enjeu de territoire majeur. C'est d'ailleurs ce qui a conduit l'Etat à abandonner un projet similaire en 2000. Afin de compléter le volet « eau » de l'étude d'impact, l'Autorité environnementale recommande d'apporter des compléments d'information sur le système d'assainissement envisagé, sur l'application des prescriptions du Projet d'Intérêt général et de la Déclaration d'Utilité Publique des périmètres de protection des captages d'eau potable et sur l'impact des eaux rejetées vers les exutoires naturels.

L'impact paysager de la voirie sera important avec l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée, tel qu'il est prévu. Des dispositions techniques sont à étudier pour rechercher une alternative.

Le projet concerne un tronçon de 3,4 kilomètres et représente l'artificialisation de près de 8 hectares de terres agricoles. Au-delà de ce premier constat, il serait souhaitable d'analyser les perspectives d'étalement urbain, induites par le projet dans un secteur déjà fortement soumis à des pressions urbaines à proximité de la RN 41

Dans cette configuration urbaine périphérique, le projet va à l'encontre d'un report modal en termes de déplacement ; il conforte l'usage de la voiture.

Cette nouvelle route va en outre participer à la fragmentation de l'espace naturel agricole et paysager, à l'approche du site emblématique du Parc de la Deûle mis en place progressivement depuis plusieurs années, et qui a fait l'objet d'un prix paysager à l'échelle européenne.

Sur l'ensemble de ces points, ce projet ne s'inscrit pas dans l'approche de transition environnementale qui doit être aujourd'hui déclinée par les acteurs de l'aménagement du territoire.

Par délégation du Préfet de région
Nord-Pas-de-Calais ,
Le Directeur régional adjoint de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,
Par intérim du Directeur,



Barbara BOUR-DESPREZ