

PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE

Strasbourg, le 3 AVR. 2014

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Objet : projet d'aménagement de la ZAC de FEGERSHEIM

Synthèse

L'étude d'impact est de bonne qualité et contient l'ensemble des documents exigés par le code de l'environnement. Eu égard à la nature du projet, ainsi qu'au fait que le projet est encore à un stade d'avancement très « amont », le dossier ne permet pas de connaître la nature précise des bâtiments et activités susceptibles d'être implantés dans le périmètre. Dans ce cadre, le dossier a identifié et pris en compte les enjeux liés au milieu existant potentiellement affecté par l'emprise du projet.

Les effets identifiés et les mesures associées, tels que présentés dans le dossier, sont majoritairement basés sur des principes. En effet, leur nature, envergure et localisation ne peuvent pas être précisées de manière exhaustive à ce stade et relèvent pour partie d'investigations complémentaires.

Dans ce contexte, il peut néanmoins être considéré que le dossier a suffisamment pris en compte les enjeux environnementaux et les mesures associées peuvent être considérées comme relativement satisfaisantes à ce stade.

Toutefois, certains enjeux appellent des observations qui gagneront à être prises en compte lors des étapes à venir, parallèlement à la définition plus précise des aménagements envisagés.

1 - Présentation du projet et de son contexte

La création de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) à Fegersheim, portée par la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), porte sur une surface de 54,7 ha. Il s'agit de la première procédure concernant le projet à long terme de Plate-forme d'Activités Economiques (PAE), identifié dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS), d'une superficie à terme d'environ 80 à 100 ha, sur les communes de Fegersheim et Lipsheim.

Le projet a pour vocation l'accueil à court et moyen terme d'entreprises nécessitant soit une surface foncière conséquente (plusieurs hectares d'un seul tenant), soit un foncier plus réduit (50 ares à 2 ha).

Les activités envisagées se répartissent sur 32 ha destinés à l'industrie (conception/production et services logistiques associés de type assemblage, conditionnement, expédition ...), 12,1 ha destinés à l'artisanat et 2,5 ha destinés au commerce.

Le projet est majoritairement implanté sur des terres agricoles cultivées (près de 50,4 ha) et sur des prairies, vergers, friches commerciales ainsi qu'un cimetière, pour la partie restante.

L'agence régionale de santé (ARS) et le Préfet du Bas-Rhin ont été consultés par l'autorité environnementale pour l'élaboration du présent avis.

2 - Analyse du caractère complet du dossier et de la qualité des informations qu'il contient

Conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement, le dossier présenté à l'autorité environnementale est constitué de deux éléments, une étude d'impact ainsi qu'un dossier de création de ZAC. L'étude d'impact contient les chapitres exigés par l'article R122-5 du code de l'environnement, dont un résumé non technique qui synthétise de façon satisfaisante les éléments évoqués dans le corps du dossier. Le dossier de création contient pour sa part les éléments prévus par l'article R311-2 du code de l'urbanisme.

De plus, le dossier analyse de manière suffisante les incidences sur les sites Natura 2000 situés à proximité (« Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch » à 2,7 km et « Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckholsheim » à 5 km) et conclut à l'absence d'impact significatif sur ces sites.

Toutefois, il est à noter que la mise en place d'une ZAC s'opère en deux phases, la phase de création et la phase de réalisation, accompagnées d'une évolution du contenu du dossier.

Au stade de la création, les éléments de détail concernant les impacts et mesures associées ne sont pas tous connus de manière exhaustive et ne figurent pas tous dans le dossier de création.

Au stade ultérieur de réalisation de la ZAC, les impacts du programme global des équipements et constructions et les mesures d'insertion environnementale correspondantes, peuvent être déterminés et pris en compte dans les compléments à apporter à la première étude d'impact.

Cependant, dans certains cas, ce n'est qu'au stade de la réalisation proprement dite du projet que certains impacts sont connus. Le cahier des charges de cession des terrains constitue alors un élément complémentaire qui permet, dans le prolongement de l'étude d'impact, d'imposer certaines prescriptions environnementales (gestion des eaux pluviales, des déchets, espaces verts, conception architecturale des bâtiments, etc.) et donc d'assurer une cohérence globale et opérationnelle.

2.1 - Articulation avec d'autres projets, documents de planification et procédures

Articulation avec les projets :

Le dossier analyse les interactions et effets cumulés avec le projet de réaménagement de la RD 1083 en boulevard urbain, porté par le Conseil Général du Bas-Rhin, ainsi que le projet de 2^{ème} tranche de la Rocade Sud, porté par les services de l'État. Cette analyse appelle des observations formulées au § 2.3 et 2.5 du présent avis.

Articulation avec les documents de planification :

Le dossier a pris en compte l'articulation du projet avec les documents de planification concernés par la zone d'implantation, en particulier :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du district hydrographique du Rhin, approuvé le 27 novembre 2009 ;
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Ill-Nappe-Rhin, approuvé le 17 janvier 2005, le Schéma d'Aménagement, de Gestion et d'Entretien Écologiques des Cours d'Eau (SAGEECE) Ehn-Andlau-Scheer et le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) Ill-Bruche ;
- le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS), approuvé le 1er juin 2006 (dernière mise en compatibilité du 5 novembre 2013) ;
- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), approuvé le 29 juin 2012 ;
- le plan d'occupation des sols (POS) de Fegersheim, approuvé le 5 octobre 2012 (PLU en cours d'élaboration).

Concernant le POS, le périmètre de ZAC est inclus dans trois zones, dont deux ne permettent pas actuellement la création de la ZAC, la zone NC3 à vocation agricole et la zone IINAx destinée à des constructions à usage d'activités. Une Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du POS sera mise en œuvre à cet effet.

Concernant le SCOTERS, en application du code de l'urbanisme, les ZAC doivent être compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs des SCOT. Le SCOTERS identifie plusieurs plate-formes d'activités économiques susceptibles d'accueillir le développement des nouvelles activités économiques d'intérêt départemental, notamment la PAE de Fegersheim-Lipsheim de 80 à 100 ha. Le projet de ZAC est ainsi compatible avec le SCOTERS en termes d'accueil d'entreprises structurantes et consommatrices de foncier, pour un niveau d'attractivité plus vaste que le bassin de vie local.

Programme de travaux : Le dossier comporte un chapitre consacré au « périmètre de potentialité de développement » qui correspond à la PAE identifiée dans le SCOTERS et à un développement du site à long terme. L'analyse des impacts liés à ce périmètre de potentialité porte sur l'ensemble des thèmes également analysés pour l'actuel projet de ZAC. Les enjeux ainsi identifiés sont relativement similaires (milieux naturels, faune, flore) et, selon les hypothèses du dossier, en partie proportionnels au quasi doublement de la surface potentielle d'aménagement (volumes d'eau pluviale à gérer, trafic généré). Le dossier identifie également des besoins d'investigations complémentaires similaires au projet actuel.

Par ailleurs, il est à noter que dans le cadre de ce développement à long terme, le dossier évoque une relocalisation des activités présentes sur le Port Autonome de Strasbourg via une meilleure utilisation des potentialités multimodales des bords d'eau et du développement d'un port sec sur le site. Les éventuelles spécificités induites par cette option, notamment sur les hypothèses retenues pour l'analyse menée dans ce chapitre (trafic généré, par exemple), n'ont pas été détaillées.

2.2 – Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des principaux enjeux

Le dossier analyse, de manière proportionnée, l'état initial de l'environnement. Il contient notamment un inventaire détaillé des milieux naturels et des espèces présentes.

Les enjeux environnementaux, culturels et sanitaires relatifs au projet, sont principalement :

- le remblaiement en périmètre de la zone d'extension de crue de l'Ehn et de l'Ergelsenbach au droit de la future voie d'accès Nord-Est et la gestion des eaux pluviales ;
- un contexte historique d'activités polluantes à proximité de la ZAC susceptibles d'avoir généré une pollution industrielle des sols et des eaux souterraines ;
- la présence sur moins de 1 % de l'emprise de la ZAC, d'habitats humides à enjeu fort et de zones humides banales ;
- la situation du projet en zone de reconquête du hamster ;
- la capacité d'accueil des infrastructures routières à proximité, l'exposition au bruit liée notamment à la proximité de la RD1083 et de la voie ferrée ainsi que la qualité de l'air liée notamment à la proximité de la RD1083 ;
- l'exposition aux champs magnétiques dus à la présence, au sein du périmètre de la ZAC, d'une ligne électrique aérienne de 20kV et d'un réseau électrique souterrain ;
- la présence d'un cimetière, de patrimoine classé, archéologique et d'un paysage d'entrée d'agglomération ;
- la consommation optimale de l'espace ;
- l'articulation avec des projets à proximité, susceptibles d'engendrer des effets cumulés.

2.3 – Analyse des effets potentiels du projet sur l'environnement

a) Effets sur les eaux souterraines et superficielles : Le projet prévoit un remblaiement en périmètre de la zone d'extension de crue de l'Ehn et de l'Ergelsenbach (estimés à 3 400 m³), au droit de la future voie d'accès nord-est de la ZAC.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le dossier indique que les eaux de pluies générées doivent être stockées et leur débit de rejet limité. De plus, il évoque la vulnérabilité et l'éloignement des exutoires superficiels des eaux de pluies. Enfin, il indique la vulnérabilité de la nappe et le fait que la nappe haute est peu favorable à l'infiltration. Toutefois, le dossier n'apporte pas, à ce stade, davantage de précisions sur le devenir effectivement envisagé pour les eaux pluviales. Il identifie la nécessité d'études complémentaires sur la possibilité d'infiltration.

Il est à noter que ces points devront, par ailleurs, faire l'objet de dépôts de dossiers et d'instructions spécifiques au titre de la Loi sur l'eau.

b) Effets liés au contexte historique d'activités polluantes à proximité de la ZAC : Les éventuels effets liés au contexte historique d'activités potentiellement polluantes à proximité de la ZAC, identifiées dans la base de données BASIAS (anciens sites industriels et activités de service) et susceptibles d'avoir généré une pollution industrielle des sols et des eaux souterraines, doivent, selon le dossier, également faire l'objet d'études complémentaires.

c) Effet sur les milieux naturels et la biodiversité : La situation du projet en zone de reconquête du hamster requière une attention particulière. L'étude d'impact a analysé de manière satisfaisante cet enjeu et conclut à l'absence d'impact sur l'espèce et son habitat.

Par ailleurs, le dossier identifie un effet potentiel sur des zones humides d'intérêt « moyen » (friche humide de près de 700 m²) et d'intérêt « faible » (zone de culture agricole de près de 1 ha), des habitats humides à enjeu fort mais sur de faibles surfaces, des habitats inscrits sur la liste rouge d'Alsace (notamment un verger traditionnel), et sur plusieurs espèces protégées et patrimoniales au niveau du cimetière israélite. Les mesures liées aux zones humides devront, par ailleurs, faire l'objet de dépôts de dossiers et d'instructions spécifiques au titre de la Loi sur l'eau.

Enfin, le dossier identifie l'effet potentiel, en phase chantier, sur les espèces pionnières protégées d'amphibiens comme le Crapaud Calamite qui sont susceptibles de coloniser les zones de chantier. Le dossier estime que le risque d'impact est faible vu le faible nombre d'individus potentiellement concernés. Toutefois, cet enjeu en phase chantier étant avéré, pour le Crapaud Calamite mais également d'autres espèces pionnières tel que le crapaud vert, des mesures particulières d'organisation des chantiers, de prévention contre les colonisations, voire de déplacements d'espèces accompagnés des procédures administratives liées, devraient être envisagées dans le dossier.

d) Effets sur la circulation :

- Effets directs liés à la circulation et au transport :

En se basant sur une étude (non jointe au dossier) intitulée «Cadrage macroscopique des hypothèses de trafic sur le secteur RD1083 à hauteur de Fegersheim-Lipsheim», réalisée pour le compte de la CUS en juin 2012, le dossier avance des hypothèses de génération de trafic automobile et poids lourds, en fonction du nombre d'emplois potentiels, selon le type d'activités envisagées dans la ZAC et en comparaison avec d'autres zones d'activités dans le Bas-Rhin. Les hypothèses de trafic supplémentaires ainsi envisagées sont de 210 à 430 véhicules légers et de 50 à 80 poids lourds à l'heure de pointe du matin.

De plus, le dossier précise que la RD1083 est congestionnée à l'heure de pointe du matin. Une cartographie de la charge d'occupation à cette heure laisse apparaître des valeurs de l'ordre de 3 200 véhicules/heure (deux sens confondus) sur la RD1083 au droit de la ZAC.

Le dossier constate une augmentation du trafic de poids lourds et de véhicules légers sur les axes de transport voisins (RD1083 notamment) mais ne développe pas explicitement d'analyse de ses effets sur le trafic existant, notamment de la capacité d'accueil du réseau existant. Il renvoie à la partie consacrée à l'analyse des effets cumulés du projet en lien avec la réalisation du réaménagement de la RD1083 et de la deuxième tranche de la Rocade Sud.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans un cadre global de transfert souhaité des voyageurs vers des transports collectifs (train, bus) et les modes doux (vélo, marche), notamment via la création du pôle d'échange multimodal de Lipsheim-Fegersheim. Toutefois, concernant le transport de marchandises, le dossier précise que «l'opportunité d'une desserte ferrée pour le fret a été considérée dans l'étude de faisabilité de la ZAC, mais n'est pas prévue à court terme» ; les raisons de ce choix auraient gagné à être développées, compte tenu notamment que le SCOTERS précise que les plate-formes potentielles d'activités économiques telles que celle de Fegersheim-Lipsheim s'appuient sur une desserte potentielle de fret ferré.

- Effets cumulés liés à la circulation et au transport : En référence à la même étude de cadrage macroscopique du trafic évoqué ci-dessus, sans en exposer les hypothèses et principes méthodologiques, le dossier indique qu'à l'horizon du lancement des travaux de la ZAC, les évolutions de population et d'emplois du secteur n'impactent que modérément les charges routières de

la RD1083 avec 150 véhicules supplémentaires à l'heure de pointe du matin, car de nombreux projets routiers et de transports en communs permettent de maîtriser l'évolution des charges sur la RD1083. Les principaux enjeux en termes de circulation se situent au niveau du nouveau carrefour Lilly situé au sud de l'échangeur Rocate Sud-RD1083 concernant notamment le risque de remontées de files sur la bretelle de sortie de la Rocate Sud depuis l'ouest vers la RD 1083.

Le dossier indique que selon cette même étude, le taux d'occupation du carrefour Lilly, relativement à sa capacité de stockage, permet aux remontées de file sur la bretelle de la Rocate Sud de n'entraver ni le fonctionnement de l'échangeur, ni le fonctionnement de la Rocate Sud.

De plus, sans qu'elles ne soient jointes au dossier, il est indiqué que des études ont été menées pour définir la faisabilité de la desserte de la zone via la future Rocate Sud au nord et la collectrice (échangeur) au nord-est. Ces études auraient conclu à la non faisabilité du raccordement à la Rocate Sud pour des raisons techniques et financières, le raccordement à la collectrice nécessitant pour sa part des études supplémentaires.

Le dossier gagnerait à joindre les études menées, susceptibles notamment de prendre en compte les éventuels échanges entre les différents maîtres d'ouvrages sur ces points.

e) Effets sur le bruit :

- **Effets directs liés au bruit :** Le dossier indique qu'une étude acoustique (non jointe) a été réalisée. Il reprend des résultats de mesures in situ qui montrent que l'environnement sonore du projet de ZAC est entièrement conditionné par les bruits venant de la RD1083, et par la voie ferrée pour la partie ouest et que les niveaux sonores mesurés en contexte initial sont déjà élevés au droit des habitations les plus proches.

Un modèle informatique a été élaboré afin de prédire le bruit de trafic propagé dans l'environnement une fois l'aménagement effectué. Toutefois, ce modèle ne comportant pas de bâtiments dans le périmètre de la ZAC, sa pertinence reste relative. Par ailleurs, les hypothèses de trafic prises en compte pour cette étude ne sont pas explicitement précisées.

Il est à noter néanmoins que les emprises destinées à l'industrie et à son support logistique, potentiellement les plus impactantes, sont positionnées dans la partie nord, loin des centres urbains de Lipsheim et Fegersheim.

- **Effets cumulés liés au bruit :** Le dossier évoque une modélisation (non jointe) des effets cumulés du bruit du trafic généré par le projet de ZAC avec les autres projets connus à ce jour (projet de rocade Sud de Strasbourg et de réaménagement de la D1083).

Les résultats indiquent un niveau sonore élevé, supérieur aux seuils réglementaires, principalement dû à la RD1083. Toutefois, selon le dossier, le projet n'engendrera pas de nuisances sonores au droit des zones habitées les plus proches et aucune mesure n'est prévue en matière de bruit. De plus, dans le cadre du projet de requalification de la RD 1083, des aménagements acoustiques bénéfiques pour les riverains sont prévus (tranchée couverte, tranchée ouvertes, murs anti-bruit...).

f) Impacts sur l'air :

- **Effets directs sur la qualité de l'air :** Une étude concernant la qualité de l'air, réalisée par l'ASPA (Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution Atmosphérique en Alsace) en 2013 est reprise de façon détaillée dans le dossier. Elle concerne l'impact lié au trafic dû à la ZAC, affectant essentiellement la RD1083. Il en ressort qu'en l'état actuel, la qualité de l'air au droit de la RD1083 présente des niveaux proches des valeurs limites de qualité de l'air, notamment pour les oxydes d'azote. En situation future, le projet entraînera une hausse des émissions de polluants et des dépassements des valeurs limites des concentrations au droit de cet axe routier. Toutefois, la situation des populations riveraines, à proximité de l'axe, ne devrait pas être aggravée.

- **Effets cumulés sur la qualité de l'air :** Selon les hypothèses de l'analyse de la qualité de l'air dans le dossier, le trafic sur la RD1083 n'est pas impacté par la réalisation à terme du réaménagement de la RD1083 et du projet de Rocate Sud. Dans ces conditions, la qualité de l'air dans le secteur étant principalement conditionnée par le trafic sur la RD1083, les conclusions restent inchangées sur ce point.

g) Présence d'une ligne électrique et exposition aux champs magnétiques : Le dossier précise que la ligne haute tension actuellement présente sur le site fera l'objet d'un enfouissement dans le cadre des travaux d'aménagement. Il est à noter qu'en la matière, selon la nature des activités envisagées sur le site, notamment des activités de services (crèches) aux usagers de la ZAC, le cas échéant, il devra être tenu compte de l'instruction ministérielle du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité (notamment les lignes souterraines), concernant l'implantation de nouveaux établissements sensibles dans des zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 μ T.

h) Le patrimoine et le paysage : Le dossier identifie la présence de plusieurs zones et sites qui touchent le périmètre de la ZAC : le cimetière israélite qui impose une zone non aedificandi de 40 m autour du lieu, une croix monumentale ainsi qu'un périmètre d'archéologie à l'extrême sud. Bien que non évoquée dans le dossier, il est à noter que la zone non aedificandi de 35 mètres autour du cimetière communal au sud est également susceptible de concerner le périmètre.

De plus, le secteur est aujourd'hui marqué par une entrée d'agglomération disqualifiante liée à une zone d'activités existante caractéristique des années 60-70 qui présente une image très dégradée (décalages des bâtiments, traitement architectural hétérogène et dégradé et enseignes prédominantes). A ce titre, le dossier prévoit la mise en œuvre des mesures liées à l'archéologie préventive, le déplacement du calvaire dans un rayon de 50 m autour de sa position initiale, ainsi que des mesures paysagères au sein de la ZAC : traitement de la façade sur la RD 1083 pour valoriser l'entrée de ville sud de la Communauté Urbaine de Strasbourg, implantation des activités en cohérence avec l'environnement bâti, prescriptions architecturales et paysagères dans le règlement de ZAC.

i) Effet liés à la consommation optimale de l'espace : L'espace agricole et naturel consommé par le projet est identifié dans le SCOTERS parmi les secteurs favorables à l'accueil de zones d'activités économiques d'intérêt départemental. De plus, selon le dossier, le projet s'inscrit, sur le territoire de la CUS, dans un contexte de pénurie d'offre foncière de grande surface (plusieurs ha) et de stock foncier potentiellement disponible relativement faible (10 à 45 ha) au regard du rythme moyen de consommation (5 à 6 ha/an).

Toutefois, il est à noter que la densité d'emplois envisagée, de 20 à 25 emplois/ha, peut être considérée comme moyenne pour une zone d'activités à vocation industrielle ; elle gagnerait à être la plus ambitieuse possible afin d'optimiser la desserte de cette zone en transports collectifs (bus et train) voir de proposer certains services aux entreprises et/ou aux usagers.

La question de la gestion économe de l'espace et de la qualité des aménagements devrait faire l'objet d'une attention particulière dans les futures étapes du projet. A titre d'exemples, l'optimisation de la taille des parcelles et le choix d'implantation des bâtiments sur celles-ci (évitement des implantations de bâtiments en milieu de parcelle), ou encore la mutualisation des stationnements et aires de manœuvre doit, si possible, être recherchée.

Il est à noter que l'aménagement envisagé, en continuité avec la zone urbanisée existante, limite le mitage de l'espace.

L'avis de la CDCEA devra être recueilli sur ce projet le moment venu.

2.4 - Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

L'étude d'impact consacre un chapitre à la justification du projet. Le projet de zone d'activité ayant été identifié dans le SCOTERS, le dossier de la ZAC n'a pas envisagé de solutions alternatives quant à son implantation. Cependant, il développe les différentes études menées et leurs conclusions qui ont conduit vers la solution la plus favorable. Ainsi, le choix du site est issu de l'étude SEMAPHORES (non jointe) sur le besoin en foncier économique sur l'agglomération strasbourgeoise, notamment de foncier de grande emprise, puis de l'étude SOFRED (non jointe) qui a analysé les sites potentiels pour accueillir une telle zone, concluant à la pertinence du site de Fegersheim, notamment au regard des enjeux environnementaux.

Le projet répond également à la disponibilité d'infrastructures intermodales à proximité, parmi lesquelles sont évoquées, les infrastructures routières, notamment le projet de deuxième tranche de la Rocade Sud permettant notamment un accès à l'aéroport d'Entzheim, la proximité de la gare de

Lipsheim, en cours de réaménagement pour la création d'un pôle d'échanges multimodal ainsi que la proximité relative du Rhin et des installations portuaires.

Par ailleurs, le dossier évoque les réflexions menées liées aux raccordements aux infrastructures routières qui le desservent (RD 1083, Rocade Sud en projet et collectrice de la rocade).

2.5 - Mesures correctrices (éviter, réduire, compensation) et suivi

Le dossier consacre un chapitre aux mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé. Les principales mesures sont :

- la limitation des débits d'eaux ruisselées par stockage, de leur prétraitement et de l'installation d'équipements de prévention de la pollution accidentelle ;
- la reconstitution dans l'emprise du projet de ZAC d'une zone humide d'intérêt «moyen» de surface équivalente (700 m²). Toutefois, la nature exacte de la zone humide ainsi créée, ainsi que les modalités de sa fonctionnalité, ne sont pas précisées ;
- l'aménagement de noues, de surfaces de parkings perméables et d'éléments paysagers ayant un intérêt pour la biodiversité afin de compenser la zone humide d'intérêt «faible» de près de 1 ha en zone de culture agricole. Les équivalences de fonctionnalités gagneraient à être précisées dans le dossier, afin de garantir l'effectivité de la compensation ;
- la compensation des volumes hydrauliques soustraits de la zone d'extension de crue de l'Ehn et de l'Ergelsenbach, sans préciser à ce stade les modalités et la localisation de cette compensation. Concernant ces mesures compensatoires ainsi que pour la reconstitution des zones humides, des mesures compensatoires similaires étant envisagées pour le projet de Rocade Sud, leur compatibilité gagnerait à être étudiée ;
- l'éloignement par rapport au cimetière (compte tenu de la présence d'une zone non aedificandi de 40 m autour du site), permettrait selon le dossier qu'une partie des espaces naturels à enjeux (le verger traditionnel au sud du cimetière et la prairie hygrophile eutrophe située à l'extrémité nord-ouest du cimetière) soit préservée. Les modalités de mise en œuvre et de suivi de cette mesure ne sont pas précisées à ce stade ;
- l'enfouissement/dévoisement de la ligne électrique et les mesures d'insertion paysagère.

En accompagnement des mesures envisagées, les principales actions de suivi sont l'entretien des ouvrages de collecte et de transport des eaux usées et pluviales, assuré par la commune et le gestionnaire du réseau et, concernant le milieu naturel et la biodiversité, un balisage et contrôle de l'intégrité des sites à enjeux pendant le chantier et à l'issue des travaux et un inventaire de la biodiversité 1 an et 5 ans après la réalisation des travaux de rétablissement des zones humides.

3 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Eu égard à la nature du projet ainsi qu'au fait que le projet est encore à un stade d'avancement très « amont », notamment la méconnaissance à ce stade de la nature précise des bâtiments et activités susceptibles d'être implantés dans le périmètre, le dossier a identifié et pris en compte les enjeux liés au milieu existant potentiellement affecté par l'emprise du projet.

Les effets identifiés et les mesures associées, tels que présentés dans le dossier, sont majoritairement basés sur des principes, leur nature, envergure et localisation ne pouvant être précisées de manière exhaustive à ce stade et relèvent pour partie d'investigations complémentaires.

Dans ce contexte, il peut néanmoins être considéré que le dossier a suffisamment pris en compte les enjeux environnementaux et les mesures associées peuvent être considérées comme relativement satisfaisantes à ce stade.

Toutefois, certains enjeux appellent les observations suivantes qui gagneront à être prises en compte lors des étapes à venir, parallèlement à la définition plus précise des aménagements envisagés :

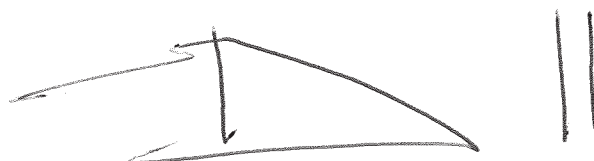
Le dossier se réfère à plusieurs reprises à des études non jointes (SEMAPHORE, SOFRED, trafic, bruit, desserte depuis la Rode) voire en cours de réalisation. Le dossier aurait gagné à être complété de ces études, ou à en reprendre les principales hypothèses et principes méthodologiques, à l'exemple de l'étude sur la qualité de l'air reprise dans le dossier.

De plus, pour l'ensemble des enjeux évoqués au § 2.3 et 2.5, les points insuffisamment développés à ce stade gagneraient à être complétés à l'avenir et les observations formulées à leur sujet mériteraient une attention particulière.

Par ailleurs, concernant l'analyse des effets dus aux activités susceptibles d'être exercées dans la ZAC, il est à noter que, selon la nature des futures activités et projets implantés, en particulier sur la partie de grande taille (14 ha) destinée à un projet structurant, la réglementation liée à la protection de l'environnement et aux risques sanitaires est susceptible de s'appliquer et des mesures supplémentaires pourraient être nécessaires.

Ce point devra également faire l'objet d'une attention particulière lors des prochaines étapes de réalisation la ZAC.

Le Préfet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, somewhat abstract shape with a vertical line extending downwards from its center, and two vertical lines to the right.

Stéphane BOUILLON