



PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE-CHAMPAGNE-ARDENNE-LORRAINE

STRASBOURG, le 24 MARS 2016

Avis de l'Autorité Environnementale

Nom du pétitionnaire	Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay (CCIRE)
Commune(s)	Cernay-lès-Reims, Saint-Léonard
Département(s)	Marne
Objet de la demande	Dossier de réalisation de la ZAC Cernay-Saint-Léonard
Accusé de réception du dossier par l'autorité environnementale	27 janvier 2016

Le projet de parc d'activités à vocation artisanale, industrielle et logistique sur les territoires des communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard, porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Épernay s'inscrit dans une procédure de réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Cernay-Saint-Léonard. Ce projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact au titre de la rubrique 33 de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il fait donc l'objet d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article R.122-7 du code de l'environnement).

Le projet a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 22 juillet 2015 portant création d'une zone d'aménagement concerté sur les communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard, procédure prévue par l'article L.311-1 du code de l'urbanisme. Dans ce cadre, le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 11 juillet 2014 sur la base de l'étude d'impact jointe au dossier de création de la nouvelle ZAC. Il a également fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 23 février 2016, dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre la loi sur l'eau. Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact jointe au dossier de réalisation de la ZAC.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact produite par le pétitionnaire, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Le Préfet de la Marne et le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

A – Synthèse de l'avis

L'étude d'impact analyse de façon satisfaisante l'état de l'environnement à l'exception de la qualité de l'air et du bruit ; concernant les impacts du projet sur l'environnement, elle n'indique pas systématiquement le niveau des impacts sur toutes les composantes de l'environnement, notamment sur le trafic pour lequel l'analyse apparaît insuffisamment argumentée et sous-estimée vis-à-vis du risque de saturation du trafic routier, notamment au droit du carrefour giratoire de Farman, à l'entrée de l'agglomération rémoise. En ce qui concerne les mesures correctrices de ces impacts, l'Autorité environnementale recommande que le pétitionnaire précise et complète les mesures de réduction de la saturation du trafic, notamment l'aménagement du carrefour giratoire de Farman, ainsi que l'aménagement du nouvel ouvrage (giratoire) sur la RD 944 qui fait partie avec le projet étudié d'un programme de travaux au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement. L'Autorité environnementale recommande également un complément du dossier sur les prescriptions imposées aux futurs acquéreurs des parcelles en faveur de l'intégration architecturale et paysagère de leurs projets.

La prise en compte de l'environnement dans ce projet apparaît globalement satisfaisante pour les enjeux paysage, qualité de l'eau et milieux naturels. En revanche, elle n'apparaît pas optimale vis-à-vis de la consommation foncière et du risque de saturation du trafic routier. Le dossier gagnerait à justifier la forte proportion de parcelles de grande taille, alors que la ZAC doit accueillir en majorité des très petites entreprises sur des parcelles de petite taille (inférieure à 3 000 m²).

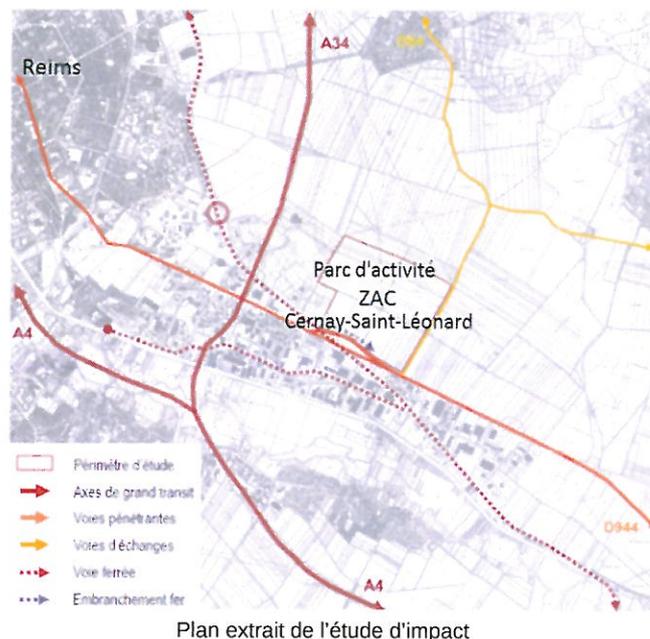
B – Présentation détaillée

1. Présentation générale du projet

La chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay (CCIRE) envisage la création d'un parc d'activités à vocation artisanale, industrielle et logistique sur les territoires des communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard.

Le projet consiste à aménager la ZAC Cernay-Saint-Léonard pour accueillir un parc d'activités. Cette nouvelle ZAC, d'une surface de 145 hectares, est située à l'est de Reims, en bordure de la RD 944, en continuité avec la ZAC de la Croix Blandin située à l'ouest. Le projet se situe sur les communes de Cernay-lès-Reims (60%) et de Saint-Léonard (40%) et s'implante sur des terrains agricoles cultivés.

L'aménagement prévoit la création des équipements et infrastructures nécessaires à l'ensemble de la zone : parcelles, voiries, équipements de gestion des eaux, aménagements paysagers prenant la forme d'une coulée verte. L'aménagement du site est prévu en trois phases, permettant la commercialisation d'un premier lot de 48,5 hectares d'ici à 2018, puis de 40,7 ha à horizon 2025 et enfin, de 32,4 ha lors d'une troisième phase, constitués de parcelles d'une superficie comprise entre 1 000 et 17 000 m².



Par rapport au dossier initial présenté dans le cadre de la procédure de création de la ZAC Cernay-Saint-Léonard, le pétitionnaire a modifié le programme, le phasage et le plan-masse du projet, afin d'accueillir, sur une parcelle d'environ 45 hectares au sud de la nouvelle ZAC, le projet industriel vinicole porté par le groupe Moët Hennessy Champagne Services (MHCS).

2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude analyse en détail l'état initial des différentes composantes de l'environnement et les impacts du projet. L'aire d'étude apparaît suffisamment étendue pour identifier les enjeux environnementaux du projet.

Les différentes thématiques et impacts sont étudiés de façon proportionnée aux enjeux environnementaux, à l'importance du projet et au degré d'information connue sur la nature précise des activités qui s'implanteront sur la zone. Un tableau présente une synthèse des éléments observés, mais l'étude ne conclut ni sur les enjeux environnementaux du projet et leur hiérarchisation, ni sur une évaluation systématique du niveau d'impact.

Par ailleurs, la présentation des modifications apportées depuis le dossier de création de la nouvelle ZAC aurait facilité la lecture du document.

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

L'étude présente les principaux objectifs des différents documents de planification applicables sur le territoire : le Plan climat-air-énergie régional de Champagne-Ardenne (PCAER), le Plan Climat Air Energie Territoriale (PCET), Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Seine-Normandie », le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) « Aisne – Vesle –

Suipe », le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région rémoise, et les documents d'urbanisme des communes concernées. Toutefois, elle ne mentionne pas le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Champagne-Ardenne, adopté le 8 décembre 2015. La prise en compte de ces documents par le projet est affirmée, sans être toujours démontrée (notamment par rapport au SDAGE et au PCET).

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Léonard classe les parcelles du projet étudié en zone d'urbanisation future à vocation d'activité (2AUI). L'étude indique que l'ouverture à l'urbanisation de ces parcelles nécessite une modification ou révision simplifiée de l'actuel PLU ; la compatibilité avec le PLU de Cernay (zonage AUX, zone d'urbanisation future à vocation d'activité) est confirmée.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux

L'autorité environnementale note que les principaux enjeux environnementaux du projet concernent :

- le trafic et ses effets induits (nuisance sonore et qualité de l'air) ;
- la nappe de la craie présente dans le sous-sol du site ;
- le paysage ;
- la consommation d'espaces agricoles et naturels.

Déplacements et autres nuisances

Le projet de ZAC s'implante à proximité immédiate des zones d'activités de la Pompelle, de Farman et de la Croix-Blandin, représentant près de 460 ha. Il est situé à proximité de plusieurs infrastructures de transport : la RD 944 qui longe le site du projet, l'autoroute A34, la voie ferrée Reims / Châlons-en-Champagne et le canal de l'Aisne à la Marne. Néanmoins, l'étude montre que les axes routiers présentent des trafics très importants créant une saturation aux heures de pointe. Les comptages effectués en 2013 dans le cadre de l'étude de trafic recensent un trafic journalier moyen (jours ouvrables) de 30 300 véhicules par jour sur la RD 944, avec des pics jugés très élevés lors des périodes de pointe (entre 2200 et 4000 véhicules par heure). Plusieurs points de blocage aux heures de pointe sont identifiés notamment sur la RD 944 au niveau du giratoire de Prunay, situé à l'est du site et du giratoire Farman à l'ouest.

En outre, l'étude mentionne que la RD 944 et la voie ferrée, classées par arrêté préfectoral en catégorie¹ 2, génèrent un bruit important dans la partie sud du projet faisant l'objet du présent avis. L'étude ne présente cependant pas de mesure de l'environnement sonore actuel sur le site et juge cet enjeu non prioritaire en raison du caractère industriel de l'activité projetée.

Il est à noter qu'une habitation est présente sur le site du projet, à l'est ; celle-ci est déjà exposée aux nuisances sonores de la RD 944. Or, la cartographie présentée dans le dossier ne la représente pas et l'étude ne mentionne pas clairement son devenir. **Si cette habitation devait être maintenue, l'Autorité Environnementale recommande de réaliser une étude acoustique avant le démarrage des travaux afin de garantir le respect des limites réglementaires en matière d'émissions sonores aux abords de la zone habitée.**

L'offre de déplacement en mode doux (alternatifs à la voiture) est peu développée sur le site, les deux lignes de bus qui desservent les zones d'activités existantes et la piste cyclable la plus proche étant relativement éloignées et peu accessibles.

Concernant la qualité de l'air, l'étude mentionne que la qualité de l'air sur certains axes routiers rémois est mauvaise, avec des dépassements des valeurs limites² annuelles en dioxyde d'azote et particules fines. L'étude ne présente cependant pas de données aux abords du projet.

Enfin, deux lignes électriques à haute tension traversent le site.

Eau

La nappe de la craie est présente dans le sous-sol du site, entre 10 et 50 mètres de profondeur, d'après les données piézométriques³ datant de 2002. La perméabilité du sol, importante par endroit, la rend

1 Les catégories vont de 1 à 5 - 1 étant la plus bruyante.

2_Valeur limite : niveau à ne pas dépasser dans un délai donné afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble

3 Le piézomètre permet de surveiller les variations de niveau d'une nappe d'eau souterraine

vulnérable aux pollutions. Le projet est toutefois situé en dehors de toute aire de protection de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine.

Paysage

Le projet se situe à l'interface entre un paysage de large plaine agricole et le paysage urbain de Reims, à proximité des voies de circulation, en entrée de ville. La topographie du secteur rend tout projet d'aménagement particulièrement visible de loin et la proximité d'éléments bien identifiables du patrimoine naturel (Mont de Berru, vallée de la Vesle) et culturel (cathédrale de Reims, palais du Tau) nécessite une prise en compte des éventuelles covisibilités.

Espaces agricoles et naturels

La faune et la flore ont fait l'objet d'inventaires sur le terrain réalisés en 2012. Ces thématiques ont été traitées correctement et de manière proportionnée aux enjeux du site, qui abrite principalement des terres cultivées, caractérisées par une végétation ordinaire et peu variée. Seuls quelques talus et une parcelle en friche à l'ouest du site présentent une diversité intéressante d'espèces, mais ne comportent aucun habitat naturel rare ou remarquable. Une plante très rare, inscrite sur la liste rouge des espèces menacées en Champagne-Ardenne, le Pavot hybride, a été recensée.

L'étude relève la présence de plusieurs espèces animales remarquables, notamment d'oiseaux (Bruant proyer⁴, Cochevis huppé⁴) et de chauve-souris (Pipistrelle de Nathusius⁵ et Murin à oreilles échancrées). Elle note toutefois que bien que certaines de ces espèces présentent un caractère patrimonial, aucune n'est réellement dépendante du site du projet pour l'accomplissement de son cycle biologique : l'enjeu que représente la faune est donc jugé faible par le pétitionnaire.

Les continuités écologiques du secteur sont également étudiées dans l'étude d'impact. Les principaux réservoirs de biodiversité des environs sont le site du Mont de Berru, au nord-est du projet, et la vallée de la Vesle au sud. Cette dernière abrite le site d'importance communautaire Natura 2000 « Marais de la Vesle en amont de Reims », à environ 900 mètres du projet. Entre ces deux espaces, la future zone d'activités ne renferme pas de corridors biologiques fonctionnels majeurs : seules les quelques bandes enherbées bordant les cultures peuvent servir de corridors aux déplacements très localisés de la petite faune.

2.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

Impacts de la phase chantier

Comme pour tout projet de ce type, les travaux d'aménagement et de construction pourront engendrer des risques de pollution et de nuisances. Ces effets sont, par nature, limités dans le temps. Pour les limiter, le pétitionnaire s'engage à imposer contractuellement des précautions adaptées aux entreprises de travaux.

Impacts sur les transports et la mobilité

L'étude d'impact estime l'augmentation du trafic liée au projet à 484 véhicules par heure pendant l'heure de pointe du matin et 1231 véhicules par heure pendant celle du soir. Ces chiffres sont très inférieurs à ceux fournis dans la précédente étude d'impact de 2014, puisque celle-ci prévoyait des valeurs respectives de 1 580 et 3 480. L'étude ne précise pas les raisons qui ont conduit à revoir à la baisse ces prévisions de trafic. La baisse du nombre d'emplois prévus (estimés initialement à 4 500 emplois et réévalués à 1 850) n'apparaît pas suffisante pour justifier une telle diminution de trafic. **Ainsi, l'Autorité Environnementale estime que les hypothèses de calcul ayant servi à l'estimation du trafic auraient mérité d'être présentées dans le dossier**, notamment le ratio de personnes transportées par véhicule, la part d'employés utilisant un autre mode de transport que la voiture et les hypothèses d'évolution du trafic actuel.

L'étude juge importante la hausse de trafic et conclut à une future génération de points de blocage au niveau des carrefours. En l'absence de chiffres relatifs à la situation actuelle et à son évolution prévisible à l'horizon 2030, l'autorité environnementale note qu'il apparaît difficile d'appréhender l'ampleur exacte de cette augmentation. Une modélisation dynamique du trafic sur les axes routiers voisins permettrait de s'assurer de la fluidité du trafic sur les tronçons entre les carrefours. En outre,

4 Espèce protégée par arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire.

5 Espèce protégée par arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire.

l'autorité environnementale remarque que le projet ne met pas suffisamment l'accent sur l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, induite par ce trafic.

L'étude comprend une évaluation du cumul des effets du projet avec ceux d'autres projets connus dans le secteur. Les projets pris en compte dans cette analyse sont l'extension du parc d'activité de Witry-Caurel, à environ 10 km au nord est du site, et la création des parcs d'activité « Sohettes » et « Val-des-Bois », à environ 15 km. L'étude conclut succinctement sur l'absence de cumul de leurs effets sur la saturation des axes de circulation.

Concernant un potentiel cumul du trafic du projet étudié avec celui du projet d'aménagement du centre commercial Reims Village situé sur la zone d'activité de la Croix Blandin, l'étude considère que cette augmentation totale du trafic pourra être absorbée par le réseau actuel, sous réserve de travaux sur deux carrefours : l'augmentation du nombre de voies d'accès au carrefour giratoire de Farman situé à l'ouest du site d'une part, et la création d'un carrefour giratoire pour desservir le projet étudié à l'intersection entre la RD 944 et la RD 364, pour lequel l'étude présente deux scénarios de dimensionnement, d'autre part. L'étude ne présente cependant aucun élément permettant de juger de la faisabilité de ces aménagements.

Dans ce contexte, le projet étudié et le giratoire sur la RD 944, bien que situé hors de son périmètre, constituent une unité fonctionnelle au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement et représentent un programme de travaux. À ce titre, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Or, le dossier n'analyse pas les impacts de l'aménagement du nouveau giratoire. **L'Autorité environnementale recommande que le dossier mis à l'enquête publique soit complété sur ce point.**

Impacts sur l'eau

L'étude indique que le projet engendrera l'imperméabilisation de surfaces importantes. Le ruissellement des eaux de pluie pourra provoquer l'écoulement de grandes quantités d'eau en cas d'épisode pluvieux important.

Ces eaux de ruissellement sont par ailleurs susceptibles d'être contaminées par des polluants déposés sur les surfaces imperméabilisées.

Pour l'alimentation en eau potable et l'évacuation des eaux usées, le projet étudié sera raccordée aux réseaux publics de Reims Métropole. Bien que les besoins futurs ne peuvent être évalués précisément dans la mesure où les activités qui s'implanteront sur la zone ne sont pas connues, la capacité actuelle de ces réseaux semble suffisante pour faire face à tous les scénarios.

Impact sur le paysage

Afin de limiter l'impact visuel, le pétitionnaire a fait le choix d'organiser le projet étudié en tenant compte de la topographie dans la trame parcellaire : ainsi, la parcelle la plus vaste, susceptible d'accueillir un bâtiment de grande dimension est implantée à proximité de la RD 944 dans la partie la plus basse du site, tandis que les abords de la zone agricole au nord seront réservés aux bâtiments de taille plus modeste.

La CCIRE étudie actuellement avec RTE la faisabilité technique et financière de l'effacement partiel ou total des deux lignes à haute tension qui traversent le site.

Impact sur l'activité agricole et le milieu naturel

Le projet provoquera la disparition de 145 hectares de surface agricole d'ici à 2030. L'étude relativise cette superficie, en indiquant que le projet ne représente que 3 % de la surface agricole utile de la commune de Cernay-lès-Reims et 0,026 % de celle du département de la Marne. Cependant, pour la commune de Saint-Léonard, le projet entraîne une baisse de 30 % de la surface agricole utile.

Quatre exploitations seront particulièrement affectées par le projet. Pour deux d'entre elles, dont la viabilité serait remise en cause par le projet, le maître d'ouvrage propose succinctement la mise en place d'un dispositif de compensation des surfaces agricoles consommées.

L'évaluation du cumul des effets du projet avec les trois autres projets de parcs d'activité (ZAC) portés par le CCIRE (extension du parc d'activité de Witry-Caurel, création des parcs d'activité « Sohettes » et « Val-des-Bois ») fait état de la disparition de 369 ha de terres agricoles.

Les principaux effets attendus sur les habitats naturels, la faune et la flore sont :

- la destruction partielle et l'enclavement des friches situées à l'ouest du site ;
- la destruction d'individus et le dérangement des oiseaux qui fréquentent le site ;
- la destruction de la station de Pavot hybride.

Le dossier intègre une évaluation succincte des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Celle-ci conclut à l'absence d'incidence notable, en le justifiant par l'absence de lien écologique entre le site du projet et les sites Natura 2000 les plus proches (absence de corridor écologique fonctionnel majeur entre le projet étudié et le site Natura 2000 « Marais de la Vesle en amont de Reims »). Mais une présentation détaillée des sites étudiés, notamment des habitats et des espèces qui ont motivé leur désignation, aurait permis de comprendre et de vérifier la conclusion du pétitionnaire.

2.4. Mesures correctrices (éviter, réduire, compenser) et dispositif de suivi

Pour chaque impact identifié, des mesures d'évitement ou de réduction (indistinctement dénommées à tort « mesures compensatoires »⁶) sont proposées. L'étude prévoit ainsi :

- une collecte et une infiltration des eaux pluviales sur les espaces publics du projet étudié par un réseau de noues (fossés) et d'aires d'infiltrations situées dans la coulée verte, que le pétitionnaire envisage de créer. La gestion des eaux de ruissellement au niveau des parcelles sera à la charge des futurs acquéreurs, sans possibilité de rejet dans le réseau de collecte du projet ;
- l'intégration de dispositifs de filtration et d'assainissement au réseau de collecte et d'infiltration des eaux pluviales pour lutter contre la diffusion de polluants. Un suivi semestriel de la quantité et qualité des eaux, de la flore et de la faune liées aux milieux aquatiques est également proposé ;
- une possibilité de desserte du site par les transports en commun et un projet de halte voyageur sur la ligne ferroviaire voisine. **Néanmoins, en l'absence de détails quant à ces options, l'Autorité environnementale ne peut se prononcer sur l'efficacité de cette mesure comme réponse à la congestion routière des environs ;**
- la prescription, aux futurs acquéreurs des parcelles, de mesures en faveur de l'intégration architecturale et paysagère de leurs projets. Afin d'apprécier l'efficacité de cette mesure, il aurait été intéressant que ce cahier de prescriptions soit joint au dossier. **L'Autorité environnementale recommande que le dossier soit complété sur ce point.**
- la création de zones de friche sur la bordure nord du site, à l'interface avec les milieux agricoles, ainsi que le long d'une « coulée verte » traversant le site. Ces zones pourront permettre le maintien sur le site des espèces qui les fréquentent, en particulier les oiseaux comme le Cochevis huppé. Elles feront l'objet d'une gestion spécifique destinée à les maintenir dans un état favorable à ces espèces. Cette mesure est bien décrite dans le dossier, mais **l'Autorité Environnementale regrette l'absence de dispositif de suivi pour s'assurer de son efficacité ;**
- une mesure de sauvegarde, consistant à prélever de la terre aux abords de la station de Pavot hybride observée (en supposant qu'elle contienne probablement des graines de l'espèce) pour la réimplanter en dehors de l'emprise des travaux. Cette mesure est de nature à permettre le maintien de l'espèce sur le site, voire à favoriser son développement ; sa réussite reste néanmoins très incertaine.

L'Autorité Environnementale rappelle que le dispositif de suivi, tant pendant les phases de chantier qu'après implantation des diverses activités, est indispensable pour mesurer les impacts réels du projet et évaluer ainsi l'efficacité des mesures de réduction de ces impacts.

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

L'étude d'impact jointe au dossier justifie l'utilité du projet au regard des surfaces disponibles dans les nombreuses zones d'activités de la périphérie de Reims. Selon le pétitionnaire, ces surfaces disponibles

⁶ Les mesures d'évitement ou de réduction des impacts sont destinées à supprimer ou à atténuer les incidences négatives du projet sur l'environnement. Les mesures compensatoires visent à apporter une contrepartie aux impacts négatifs du projet sur l'environnement, par exemple en améliorant la qualité d'un espace non touché par le projet.

représenteraient en 2013, 12 à 16 ans de réserve de commercialisation, toutes activités confondues, sans intégrer le potentiel de la base aérienne 112 en cours de reconversion ni les autres projets en cours connus.

On note que cette analyse ne tient compte que des zones d'activités situées sur le territoire de Reims Métropole et n'intègre pas les superficies rendues commercialisables en 2014 et 2015. Les projets de ZAC « Sohettes / Val-des-Bois » et « Witry-Caurel », développés par la CCIRE sur la communauté de communes de la Plaine de Bourgogne, représentent à eux seuls environ 185 hectares, soit environ 7 à 10 années de commercialisation. **Le dossier aurait dû présenter plus clairement le calcul des surfaces commercialisables actuelles et futures.**

Le dossier de réalisation précise également que la programmation de la ZAC s'orientera vers l'accueil de très petites entreprises sur des parcelles de moins de 3000 m², en réponse au besoin identifié sur l'agglomération rémoise. Le projet ne propose toutefois que 65 parcelles de moins de 3000 m², pour 98 parcelles de plus de 3000 m². **Compte-tenu de la consommation de foncier agricole par le projet, le dossier aurait pu expliciter les hypothèses conduisant au programme retenu.**

L'analyse de l'opportunité du projet et le choix de son implantation ne semblent tenir compte que des zones d'activités périurbaines ; le potentiel de reconversion de friches existantes au sein du tissu urbain n'est pas étudié. Le dossier montre la compatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région rémoise, mais ne cherche pas à démontrer l'absence d'une solution plus favorable à l'environnement en termes de localisation du projet et d'économie de foncier agricole.

2.6. Résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique, conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Celui-ci est présenté sous la forme d'un document autonome, facilement lisible, qui présente les différentes thématiques abordées dans l'étude.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet

La prise en compte de l'environnement par le projet, notamment au travers des mesures de réduction et de compensation des impacts sur la qualité de l'eau et la préservation des milieux naturels, sous réserve de leur mise en œuvre effective, apparaît satisfaisante. Cependant, la séquence « éviter – réduire – compenser » n'a pas été pleinement mise en œuvre par le maître d'ouvrage, dans la mesure où toutes les solutions alternatives, notamment en matière de localisation du projet, n'ont pas été étudiées sur la base de critères environnementaux.

L'étude d'impact présente trois scénarios d'aménagement de la zone, avec des différences dans l'organisation du parcellaire et des voiries. Une comparaison est établie entre ces variantes sur la base de critères exclusivement fonctionnels. Un quatrième scénario a été choisi par le maître d'ouvrage, afin d'inclure le projet de MHCS. **L'Autorité Environnementale regrette que les critères environnementaux ne semblent pas avoir joué un rôle significatif dans la définition des principales caractéristiques du projet étudié.**

Les impacts de ce projet sur les déplacements sont insuffisamment justifiés et compensés, le projet s'inscrivant dans un secteur où les difficultés de circulation, actuelles et pressenties, représentent un enjeu environnemental majeur du projet. Certes, le dossier propose des mesures d'accompagnement portant sur l'aménagement de deux carrefours, afin de limiter la congestion induite par l'augmentation de trafic, mais **l'Autorité Environnementale souligne qu'aucun élément précis ne permet à ce stade de s'assurer qu'elles seront effectivement mises en œuvre.**

Le Préfet de Région



Stéphane FRATACCI