



*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 **20 JUIL. 2012**

### AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Saint-Quentin/Moulin le Comte à Aire-sur-la-Lys, dans le cadre d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique**

Réf : 2012-05-22-192 (DAT 12-0523)

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 d'aménagement de la ZAC Saint-Quentin/Moulin-le-Comte à Aire-sur-la-Lys est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'août 2011 de l'étude d'impact, transmise le 22 mai 2012.

#### 1. Présentation du projet

Le projet concerne l'aménagement d'une Zone d'Aménagement Concertée à Aire-sur-la-Lys. Ce projet prévu sur environ 25,3 ha doit permettre l'implantation de 174 logements, d'équipements publics (groupe scolaire, maison de quartier et l'extension des équipements sportifs) et de commerces de proximité en rez-de-chaussée des petits immeubles collectifs.

Les objectifs de ce projet sont de :

- répondre à la diversité des besoins des ménages et aux évolutions de leur mode de vie (dessalement des ménages) ;
- assurer une "couture urbaine" entre les deux hameaux St Quentin et Moulin le Comte ;
- créer un quartier mixte en termes d'activités ;
- affirmer une démarche globale de développement durable.

#### 2. Qualité de l'étude d'impact

Il est à noter que la plupart des cartes de l'étude d'impact sont, en raison de leur taille et leur qualité, peu lisibles et inexploitables, ce qui nuit à la compréhension du document. Il semble donc souhaitable que les cartes, plans et autres schémas soient retravaillés afin de les rendre lisibles et assurer une parfaite information du public.

##### 2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est fidèle au contenu de l'étude d'impact et permet une prise de connaissance du projet et de la nature des impacts sur l'environnement de ce type de projet. Cependant, au même titre que l'étude d'impact, il ne permet pas d'identifier et de quantifier les impacts réels du projet sur l'environnement et en particulier sur les volets eau, déplacements et cadre de vie (bruit et pollution).

## **2.2 État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

### **2.2.1 Biodiversité**

Le diagnostic écologique réalisé en août 2011 dans le cadre de ce projet confirme l'absence d'enjeu majeur pour la faune et la flore (absence d'espèces et d'habitats protégés). Cependant, le diagnostic a été effectué tardivement et de façon assez sommaire, ce qui rend difficile la compréhension du fonctionnement écologique du site au sein du territoire. Seules 4 espèces d'oiseaux sont citées alors que la diversité spécifique pour ce groupe avoisine souvent 20 espèces pour ce type de milieu.

La situation du site que signale le dossier, en interface entre la ZNIEFF de type I "Moyenne vallée de la Lys" située au nord, les cœurs de nature et les zones humides remarquables (source SAGE de la Lys) situées au Sud, constitue une spécificité (corridor potentiel). Le développement d'une trame verte et bleue permettant la préservation des équilibres écologiques existants sur ce territoire mériterait une traduction opérationnelle dans le cadre de ce projet

L'analyse de l'impact du projet identifie les incidences générales (nature des impacts) pour ce type d'aménagement. Elle gagnerait à spécifier précisément l'incidence exacte du projet sur les enjeux (qui sont à préciser également) du site et en particulier le fonctionnement et les équilibres écologiques.

Les mesures proposées vont dans ce sens : création de corridors biologiques sur plus de 5 ha découlant de la prise en compte des corridors existants et de la nécessité d'en créer. La réalisation de corridors écologiques nécessite un diagnostic préalable permettant d'identifier les espèces et habitats cibles et les équilibres écologiques, de définir les objectifs et les fonctionnalités attendus de ces corridors et de concevoir une stratégie basée sur des aménagements in situ et des mesures de gestion, d'entretien et de suivi adaptées et fonctionnelles. À ce stade, les mesures proposées restent générales et devraient être précisées.

Il importerait que l'étude d'impact intègre une définition de la nature (type de mesures, fonctionnalité écologique recherchée), de l'ampleur (dimensionnement et localisation) et des objectifs (type de connexions, espèces cibles) des corridors écologiques envisagés, au regard des enjeux identifiés par un diagnostic écologique adapté.

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), qui impose la réalisation d'une telle étude pour tout projet soumis à étude d'impact. L'étude d'incidences contenue dans le dossier ne répond pas aux prescriptions de l'article R.414-19 du code de l'environnement ; elle devrait être complétée par la conclusion de l'absence d'incidences sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire.

### **2.2.2 Agriculture**

Le dossier intègre un diagnostic des activités agricoles de la commune identifiant la Surface Agricole Utile (SAU) d'environ 1835 ha. Cinq exploitants agricoles sont concernés par le projet sur environ 1 % de leur SAU totale. Le dossier apprécie aussi les incidences cumulées sur les exploitations agricoles de l'ensemble des projets actuels et futurs (projets de logements, ZAC de St-Quentin-Moulin, projet de contournement) sur une période de 5 ans. Cette approche cumulée met en évidence des incidences globales non négligeables (6 à 16 % de la SAU impactée selon les exploitations). Ces impacts nécessitent la mise en oeuvre de mesures compensatoires.

Le dossier indique page 175 que les exploitants souhaitent en priorité des compensations foncières. La commune d'Aire-sur-la-Lys a établi une convention avec la SAFER pour mener une veille foncière en ce sens.

### **2.2.3 Paysage et patrimoine**

Le dossier comprend une analyse paysagère en adéquation avec les enjeux du territoire (plaine agricole ouverte sur les hameaux et le centre-ville et ses éléments patrimoniaux). Les enjeux et éléments paysagers et architecturaux sont clairement identifiés : « *ambiances ouvertes de plaine agricole et ambiances intimes bocagères* ».

Comme le souligne le dossier, l'aménagement de cette zone est susceptible de modifier l'identité paysagère du territoire. Le dossier indique en page 192 que *"l'impact du projet de nouveau quartier sur le paysage ne sera pas négatif. Au contraire, les aménagements paysagers de la zone sont en cohérence avec le paysage environnant : paysage agricole et paysage bocager"*. L'intégration paysagère du quartier sera assurée par l'aménagement de haies brise-vent d'essences locales au niveau des franges, et la création d'une trame verte et alignement d'arbres.

Cependant, cette analyse paysagère et les objectifs du projet d'assurer une "couture urbaine" entre les deux hameaux de St-Quentin et de Moulin-le-Comte rendent nécessaires des mesures visant à maintenir l'identité du paysage, énoncée dans l'état initial.

#### 2.2.4 Eau

Les diagnostics réalisés dans le cadre du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE de la Lys approuvé, ainsi que les orientations générales de ces documents ont été correctement exploités (définition des masses d'eau et de leur état).

L'état initial du volet « eau souterraine » exploite de manière satisfaisante les données existantes (carte géologique, étude de vulnérabilité de la nappe de la craie). Les éléments hydrogéologiques du dossier précisent que le site se trouve sur une aire d'alimentation des captages prioritaire pour la protection de la ressource en eau où la nappe est peu vulnérable compte tenu de son recouvrement par une épaisse couche d'argile. Les captages d'eau potable aux environs du site sont localisés, et ne concernent pas le site d'étude. Le dossier indique aussi que des prélèvements en eau de surface (au niveau de la Lys) sont réalisés pour l'adduction en eau potable et que le site est localisé sur une zone de forte exploitation de la ressource en eau potable. Cet enjeu majeur et prioritaire aurait mérité d'être mis plus clairement en exergue dans le cadre de l'analyse des enjeux du territoire.

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique des principaux cours d'eau du territoire (La Lys et la Laquette) est de bonne qualité et souligne une qualité passable en 2007 des cours d'eau du secteur ainsi que le caractère inondable de la Lys (Plan de Prévention des Risques Inondation approuvé). Le dossier indique aussi l'omniprésence des zones humides sur le territoire de la commune (zones humides et réseau hydrographique très développé) et localise les zones humides remarquables (selon le SAGE) par rapport au site (zones humides situées au sud du périmètre d'étude). Il aurait été intéressant de préciser que la préservation de ces zones humides est une priorité pour le SDAGE et le SAGE.

Les dispositions du SAGE de la Lys approuvé en 2010, qui constituent des indications fortes pour le projet, auraient mérité d'être énoncées dans ce chapitre.

En matière de mesure de gestion des eaux pluviales, le projet précise que ces eaux seront collectées par des noues et infiltrées au niveau de massif d'infiltration et de bassins d'infiltration pour le domaine public et par des systèmes de récupération des eaux et par infiltration à la parcelle pour le domaine privé. Des zones de stationnement non étanches sont aussi envisagées dans le cadre de ce projet.

Les modalités de gestion des eaux sont cohérentes avec les orientations du SDAGE et du SAGE.

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, le dossier précise que les prescriptions du schéma directeur d'assainissement de la commune (système d'assainissement collectif raccordé à la station d'épuration pour les logements du secteur sud et système d'assainissement non collectif pour les logements du secteur nord) seront respectées. Il serait cependant cohérent de mettre en œuvre un seul système d'assainissement (collectif) assurant une meilleure protection des ressources en eau.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des effets du projet (rejets d'eaux pluviales et rejets d'eaux usées) sur la qualité et le fonctionnement des eaux souterraines et le réseau d'assainissement. Il serait nécessaire d'estimer les volumes, la nature et les flux d'effluents générés par le projet (eaux usées et eaux pluviales), d'apprécier les capacités du système d'assainissement (couple réseau et station d'épuration) et des milieux récepteurs (eaux superficielles et eaux souterraines), et de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du système d'assainissement à collecter et traiter l'ensemble des effluents par temps de pluie mensuelle et les capacités des milieux récepteurs.

Pour autant, en phase d'exploitation, le projet ne semble pas susceptible d'engendrer d'incidences sur la qualité des eaux de la nappe compte tenu de sa faible vulnérabilité. En phase de travaux, une vigilance particulière devra impérativement être mise en place étant donné l'enjeu majeur que constitue la production d'eau potable sur ce territoire.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur. Cette estimation de la consommation en eau et l'analyse de l'adéquation entre ces besoins et les capacités des nappes souterraines sollicitées sont essentielles dans une région où 96 % de l'eau potable provient des nappes d'eau souterraine et dans un secteur où la nappe et les eaux superficielles sont déjà fortement exploitées.

### 2.2.5 Déplacements

L'état initial du volet « déplacements » est complet et présente la desserte routière existante (RD943, RD 157).

Les trafics observés (et leur nature) sur les voiries connexes au site sont issus de comptages routiers de 2008 et indiquent un trafic important au niveau de la RD 943 (environ 11 500 véhicules/jour) et la RD 157 (environ 8 900 véhicules/jour). Le dossier présente le fonctionnement des infrastructures routières desservant le site en particulier en heures de pointe, ainsi que les données de trafic de certaines voiries impactées par le projet (chemin de la Croisette, la RD 169 et la RD 159).

Le dossier présente page 165 une synthèse des diagnostics (étude de trafic, enquêtes cordons, étude de circulation, étude de déplacements) réalisés dans le cadre des différents projets routiers et les objectifs et impacts attendus (trafic et report de trafic). Ces éléments présentent le fonctionnement routier de la commune à terme. Elle ne permettent pas d'apprécier précisément, au niveau local, les interactions entre ces projets routiers et le projet, ainsi que leurs incidences.

Le site ne bénéficie d'aucune desserte par les transports collectifs, le premier arrêt de bus étant situé à plus de 500 mètres, en centre-ville. Un diagnostic des transports en commun (niveau de service, amplitudes horaires, fréquences, nombre de bus, taux d'occupation, itinéraires) ainsi que des études sur les modalités de déplacement des habitants de la commune auraient permis d'apprécier l'adéquation entre l'offre et la demande en transport collectif en particulier pour les déplacements domicile-travail. La synthèse de ces études aurait pu permettre de développer une stratégie visant à améliorer et développer la desserte du site par les transports collectifs.

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), il semble que la zone ne bénéficie pas d'infrastructures spécifiques, continues et sécurisées pour les 2 roues et les piétons.

L'analyse des incidences sur les déplacements et le réseau routier indique un impact non négligeable compte tenu du trafic actuel observé en particulier au niveau de la RD 157 et du trafic généré par le projet (402 véhicules supplémentaires uniquement sur la RD 157). L'augmentation du trafic induit par le projet sur la RD 157 représenterait environ 5 % du trafic total de la route départementale. Cependant, le dossier n'évalue pas l'impact du projet sur l'ensemble des voiries concernées existantes alors que le dossier indique en page 118 que plusieurs points d'accès automobiles sont prévus chemin de la Croisette, sur la RD 169 et sur la RD 159.

Les mesures et aménagements proposés dans le cadre de ce projet et visant à réduire les effets du projet précisent que celui-ci prévoit le développement des modes doux. Mais, le site ne bénéficie pas d'une desserte en transport en commun et aucune offre en transports en commun n'est envisagée dans le cadre de ce projet. D'autre part le développement des itinéraires doux semble circonscrit à l'enceinte du site alors qu'aucune continuité n'existe à l'extérieur du site (absence de trottoirs et de pistes cyclables le long des routes départementales).

Ainsi, le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs pour réduire la place de la voiture constituent un objectif tout à fait pertinent. Des mesures concrètes et opérationnelles pour l'atteindre doivent être décrites.

En ce qui concerne la sécurité routière, le dossier souligne que la création de nouvelles intersections est source de points durs et de conflits, mais que le dimensionnement des carrefours (concerté avec les gestionnaires des ouvrages) assurera la sécurité des échanges. Le dossier pourrait préciser le type d'intersections envisagées (giratoire, feu tricolore, stop, cédez-le-passage, priorité) ainsi que les études menées sur lesquelles se fonde le dossier pour affirmer l'absence d'incidences sur la sécurité.

### **2.2.6 Santé et cadre de vie**

Le dossier ne contient pas d'état initial du contexte sonore ni aucune modélisation des niveaux sonores attendus qui permettent d'apprécier les effets du projet sur l'ambiance sonore du site (pour les riverains actuels et les futurs habitants de la ZAC) ainsi que les effets indirects (incidence des futures déviations). Sont indiquées uniquement les infrastructures bruyantes situées à proximité du site.

L'étude d'impact ne contient pas d'analyse des effets du projet sur l'ambiance sonore du site et surtout vis-à-vis des riverains de l'ensemble des voiries impactées (RD 157, RD 159, chemin de la croisette et RD 169) alors que le projet va générer plus de 500 véhicules par jour.

Ainsi, les effets de la mise en service du futur contournement sur les habitants de la ZAC mériteraient d'être traités dans le dossier, en particulier en prenant en compte les valeurs guides de l'OMS : pour les zones résidentielles extérieures, 50 dB(A) pour une gêne légère et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse. La mise en place de protections acoustiques et autres techniques d'aménagement, afin d'éviter au maximum les dépassements de ces valeurs, devra être étudiée. Les différents équipements publics ou privés à l'origine de nuisances sonores devront également être implantés en tenant compte de ces critères.

La qualité de l'air du site est appréciée au travers des bilans globaux du réseau ATMO au niveau de la station de St Omer (station urbaine) et des estimations de la pollution routière (logiciel Impact de l'ADEME). Ces données semblent montrer un respect des valeurs moyennes annuelles pour les principaux polluants surveillés, bien que la station exploitée (station urbaine) ne soit pas représentative du contexte (milieu agricole).

Comme le souligne le dossier page 181, l'étude d'impact devrait contenir des analyses complémentaires des effets du projet sur la qualité de l'air, même si le projet ne semble pas de nature à générer des impacts notoires sur la santé.

## **2.3 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

La justification du projet est fondée sur une approche urbanistique liée aux besoins en logements permettant à minima le maintien de la population.

Cette évaluation des besoins en logements sur la commune est issue des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui prend en compte un certain nombre de facteurs : taux d'occupation des logements (2,5 habitants par logement), taux de renouvellement des logements.

Cependant, ce chapitre ne permet pas de justifier la localisation du projet en zone agricole et donc la création de logements en étalement urbain alors que les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de St Omer et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) sont de "*sortir de la logique de dispersion et d'étalement de l'urbanisation*" (orientation 1 du SCOT) et d'assurer "*un développement urbain recentré*" (axe 1 du PDU).

Le dossier précise que l'un des objectifs du projet est de requalifier l'entrée ouest de la ville. Or cette requalification, si elle est nécessaire, peut être envisagée indépendamment d'un projet d'aménagement de logements, qui, de surcroît, peut générer une perte d'identité des paysages en raison de la connexion qu'il va engendrer entre les hameaux et la destruction d'espace agricole.

Le dossier ne présente pas de variante visant à réaliser ces logements en centre urbain ce qui éviterait d'avoir recours aux zones agricoles.

Le projet décrit une démarche durable compte tenu de l'intégration d'une :

- mixité d'activités (équipements publics, logements, commerces) ;
- volonté de développer les modes de déplacements doux ;
- démarche bioclimatique ;
- démarche de densification de l'habitat ;

Cependant, certains volets ne font pas l'objet de mesures opérationnelles (objectifs en termes d'efficacité énergétique, de densification ou de continuité des modes doux).

D'autres volets du développement durable devraient faire l'objet d'un approfondissement :

- le volet social : les logements proposés se composent essentiellement de lots libres (144 logements) et de petits collectifs (30 logements) d'une surface moyenne de 600 m<sup>2</sup> et n'intégrant pas de logements sociaux. L'absence d'une desserte en transports en commun ne permettra pas aux habitants non motorisés de se déplacer aisément ;
- le volet gouvernance : le projet ne reflète pas la réflexion vis-à-vis des déplacements visant à rendre cohérent l'ensemble des démarches des acteurs du territoire pour inciter et développer les modes de déplacements alternatifs. Au contraire, l'ensemble des projets du territoire semble favoriser les déplacements routiers (création de déviation, création d'intersection et d'accès routier au site).

## **2.4 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et les difficultés rencontrées ne sont pas présentés précisément.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement). Une estimation globale des dépenses liées au projet est jointe au dossier, qui indique les coûts liés aux travaux de voiries (2 999 000 €), réseaux divers (2 019 000 €) et aménagements paysagers (759 000 €).

## **3. Prise en compte effective de l'environnement**

### **3.1 Aménagement du territoire**

Le projet concerne la création d'environ 174 logements en zone actuellement agricole. Le site projet se trouve à plus de 500 mètres du centre-ville d'Aire-sur-la-Lys, sans desserte par les transports en commun. Le dossier ne contient pas d'étude de variantes permettant d'apprécier l'opportunité de réaliser ce projet en zone agricole, en étalement urbain.

Ainsi, ce projet n'apparaît pas cohérent avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de St-Omer.

Le projet n'apparaît pas plus cohérent avec les orientations des lois Grenelle en matière de densification de limitation de la consommation d'espaces agricoles. Les aménagements ne traduisent pas une volonté de densifier l'habitat (174 logements sur environ 20ha avec des lots de 600m<sup>2</sup>, soit moins de 10 logements par hectare) ou de recentrer l'urbanisation (projet en zone agricole) et de limiter la consommation d'espaces agricole.

### **3.2 Transports et déplacements**

Le site ne bénéficie et ne bénéficiera pas dans le cadre de ce projet d'une desserte par les transports en commun. Le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacement doux semblent un objectif majeur de ce projet, cependant l'absence de continuités piétonnes et cyclables en dehors de la zone, et surtout l'absence de déclinaison opérationnelle (modalité de mise en œuvre) de ces engagements ne permet pas d'apprécier l'atteinte de ces objectifs.

Il serait souhaitable de développer une réflexion concertée pour une offre en transport en commun adaptée à la nature et aux caractéristiques du projet et aux modalités de déplacements de la population, et de créer des continuités d'itinéraires pour les modes doux (deux roues et piétons).

### **3.3 Biodiversité**

Le dossier indique que le projet intégrera un travail et des mesures vis-à-vis des continuités écologiques compte tenu du fait que le site se situe en interface entre une ZNIEFF de type I et la vallée de la Lys.

### **3.4 Emissions de gaz à effet de serre**

En complément des autres composantes de l'avis concernant cette thématique (transport et déplacement), le dossier indique que dans le cadre de cette opération une approche "habitats bioclimatiques" (protection contre le vent, orientations préférentielles) sera développée, mais sans préciser les performances énergétiques attendues. Cette précision devrait être apportée.

Le projet pourrait être complété par des mesures en phase chantier permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre comme l'introduction dans le dossier de consultation des entreprises des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais in situ, à acheminer les matériaux par la voie ferrée ou la voie d'eau.

### **3.5 Santé et cadre de vie**

La réflexion particulière par rapport à cet enjeu n'est pas décrite. La mise en œuvre d'aménagements adaptés, efficaces et sécurisés en faveur des modes de déplacements alternatifs en particulier pour les déplacements pendulaires associés à des mesures visant à réduire les émissions polluantes issues des habitations (économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables) constitueraient des engagements intéressants en faveur de la santé et du cadre de vie.

### **3.6 Gestion de l'eau**

Une récupération des eaux pluviales pour les usages domestiques ainsi qu'une gestion par infiltration sont prévues, ce qui est cohérent avec les orientations du SDAGE, du SAGE et des lois Grenelle.

## **Conclusion**

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact : il permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et de ses impacts généraux. Les impacts plus précis du projet méritent d'être plus explicités dans l'étude.

L'état des lieux de l'étude d'impact est globalement satisfaisant. Des compléments relatifs aux enjeux écologiques du site (identification des potentialités en continuité écologique), aux conditions de déplacements (diagnostic transports en commun, fonctionnement et niveau de service des infrastructures routières), à la qualité de l'air et à l'ambiance sonore du site pourraient utilement compléter l'étude d'impact dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC.

L'analyse des effets du projet pourrait ainsi quantifier ceux-ci et ce, en prenant en compte les enjeux environnementaux du site (paysage, eau, déplacements). Certaines mesures envisagées doivent être précisées sous forme d'une présentation des mesures opérationnelles prévues.

Dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC, il serait également nécessaire de justifier le projet, compte tenu des préoccupations environnementales, en particulier par l'étude de variantes et de proposer des mesures d'évitement, de réduction d'impact, d'accompagnement voire compensatoires et de suivi adapté et opérationnel.

La création de cette ZAC en zone agricole éloignée du centre-ville et sans offre en transports en commun ou d'itinéraires mode doux contribue à l'étalement urbain de la commune et à une perte d'identité paysagère. L'absence de déclinaison opérationnelle des objectifs et engagements du maître d'ouvrage ne permet pas d'apprécier la prise en compte des orientations des lois Grenelle.

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Pascal', written over a horizontal line.

**Michel Pascal**