



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur
l’aménagement de l’entrée sud de Layrac et de
mise en compatibilité du plan local d’urbanisme
de l’agglomération d’Agen (47)**

n°Ae : 2024-133

Avis délibéré n° 2024-133 adopté lors de la séance du 27 mars 2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 mars 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'entrée sud de Layrac et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen (47).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, François Letourneux, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Noël Jouteur, Alby Schmitt, Éric Vindimian.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Laure Tourjansky, Véronique Wormser

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président de l'agglomération d'Agen, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 décembre 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 10 janvier 2025 :

- le préfet du Lot-et-Garonne, qui a transmis une contribution du 12 février 2025,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine.

Sur le rapport de Florence Brillaud-Claveranne et Caroll Gardet, qui ont rencontré les parties prenantes le 24 février 2025 et se sont rendues sur site le 28 février 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La commune de Layrac dans le Lot-et-Garonne porte le projet d'aménagement de son entrée sud qui comprend la création d'un giratoire sur la route nationale 21, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, d'un premier lotissement sous maîtrise d'ouvrage de DomoFrance et d'un complexe sportif municipal situés tous deux à l'est de la route.

Les objectifs poursuivis sont d'assurer l'aménagement de l'entrée de Layrac, de développer l'offre de logement, notamment social, et de soutenir le développement des activités sportives. Le projet s'est constitué au fur et à mesure par l'agrégation de plusieurs opérations situées dans le même secteur et portées, à leur origine, par des maîtres d'ouvrage différents. Il nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'agglomération d'Agen, sur laquelle porte également le présent avis.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet sont :

- la préservation de la ressource en eau et de la biodiversité ;
- l'amélioration de la sécurité routière et de l'entrée paysagère sud de Layrac ;
- le développement d'un urbanisme assurant l'attractivité du centre-bourg, adapté aux épisodes caniculaires et protégé du bruit routier ;
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques.

L'Ae relève que le dossier n'est pas partout cohérent puisqu'il ne tient pas compte du devenir du stade actuel pour l'analyse des incidences, évoque parfois la création d'un second lotissement d'habitations et mentionne le développement d'un espace commercial et la création d'une bretelle routière au sud du giratoire, sans apporter les précisions nécessaires sur ces opérations.

Le dossier n'analyse pas les conséquences d'un développement urbain de logements, commerces et loisirs en périphérie au regard du risque de dévitalisation du centre-bourg.

En ce qui concerne les aménagements du lotissement, du centre sportif et du giratoire, le dossier propose une mesure compensatoire à l'incidence sur la zone humide sans qu'il ne soit complètement démontré que la séquence d'évitement a été menée à son terme. Le réseau que cette zone humide constitue actuellement avec les fossés de la route nationale (qui seront en partie busés), la mare, le talweg et les zones humides auxquelles elle est connectée par le passage busé sous la voie ferrée, ne paraît pas avoir été pris en compte de manière satisfaisante. Par ailleurs, plusieurs incidences résiduelles persistent après mise en œuvre de la séquence d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), notamment pour les oiseaux, dont certains protégés, ce qui conduit l'Ae à recommander de réaliser un dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

1.2.1 Création d'un lotissement résidentiel

Le projet de construction du lotissement est situé sur le secteur de Labarre, à l'est de la RN21. D'une superficie d'environ 4,5 hectares, il comprend les principaux éléments suivants :

- 114 logements de petits collectifs et de maisons individuelles, dont 105 logements locatifs sociaux ;
- l'aménagement des voies d'accès et de desserte depuis la RN21 ;
- l'aménagement d'une voie d'accès interne vers le complexe sportif ;
- des aménagements extérieurs (espaces verts, ouvrages de gestion des eaux pluviales, stationnement, cheminements piétons).

Selon le dossier, l'objectif de l'opération est de répondre à l'accroissement de la population, notamment des couples avec enfants, et de contribuer à combler le déficit actuel de logements sociaux³.

1.2.2 Création d'un complexe sportif

Le projet de construction du centre éducatif et sportif est situé sur le secteur de Moustets, à l'est de la RN21. Il couvre une superficie d'environ six hectares. Il comprend un stade de rugby composé de deux terrains⁴, d'une tribune de 350 places, de vestiaires, d'une infirmerie, d'un club house et d'une salle polyvalente multifonctions (réunions, spectacles...). D'autres aménagements extérieurs sont prévus : parkings et ouvrages de gestion des eaux pluviales.

L'accès au site côté est de la RN se fera à partir de la nouvelle voie traversant le lotissement depuis le giratoire sur la RN21. Certaines cartes du dossier montrent un second accès direct depuis la RN21, plus au sud que le giratoire. Le dossier devra être mis en cohérence sur ce point (cf. partie Mise en compatibilité du PLUi).

1.2.3 L'aménagement d'un carrefour giratoire sur la RN21

La construction du giratoire « à quatre branches » sur la RN21, d'une surface de 2 000 m² environ, situé sur les secteurs de Labarre et la Tuilerie, permet l'accès au site du stade actuel, au futur lotissement est et au complexe sportif. Il comprend également certains aménagements connexes de sécurisation des déplacements des vélos et des piétons.

Cette opération est présentée avec un double objectif : la sécurisation de l'axe⁵, et le déploiement d'un réseau secondaire pour desservir les nouvelles infrastructures sportives et les futures habitations.

³ Objectif de 20 % fixé par la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU)

⁴ Aux normes requises par la fédération française de rugby

⁵ La RN21 est classée « route à grande circulation ». Dans la configuration actuelle, les véhicules peuvent être amenés à traverser deux voies de circulation ; il manque aussi des infrastructures pour les piétons et les cyclistes. La RN21 a aussi été classée comme voie bruyante par arrêté préfectoral du 17 juillet 2003.

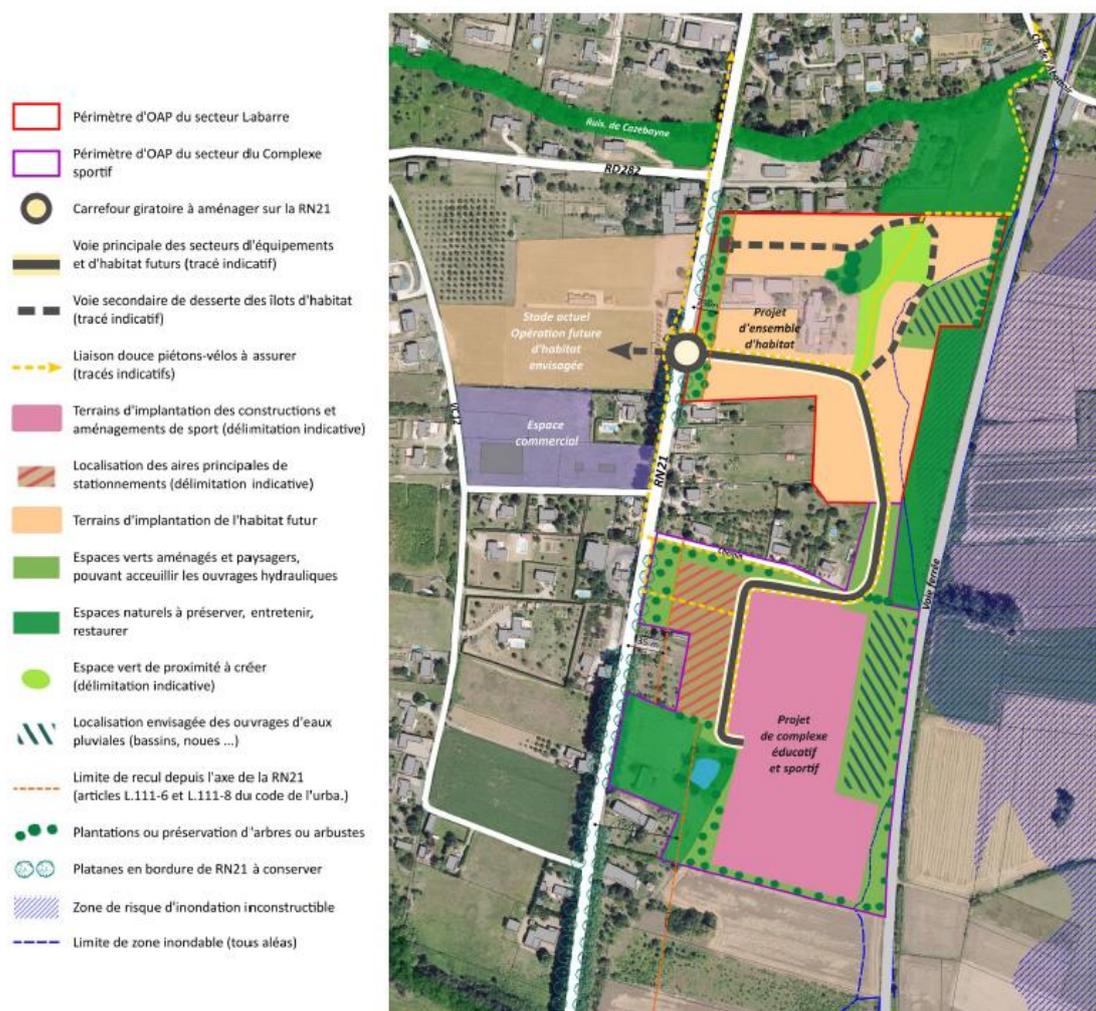


Figure 2 : Implantation du lotissement, du complexe sportif (périmètre rouge) et du giratoire sur la RN21 (source : dossier)

Le coût de chaque opération du projet ne figure pas dans le dossier. L'incidence financière de certaines mesures en faveur de l'environnement est détaillée et devra être complétée pour disposer du coût total de ces mesures.

1.3 Périmètre du projet

Le dossier indique que les opérations de création du lotissement Est et du complexe sportif ont été initialement développées de façon séparée par DomoFrance et par la commune de Layrac. Il précise que ces opérations ont été par la suite appréhendées dans un projet d'ensemble « *pour des raisons de cohérence paysagère, architecturale et environnementale* ». L'opération du complexe sportif vient en remplacement d'un stade dont la commune dispose, à l'ouest de la RN21, devenu obsolète (problèmes de stationnement de véhicules autour de l'actuel stade les jours de match⁶, insuffisance des installations sportives pour la fédération de rugby au regard des performances passées de l'équipe de rugby hébergée et des souhaits de la commune de développer sur le site un centre de

⁶ Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que l'actuel parking du centre commercial n'était pas utilisé les jours de match.

formation de rugby). Pour autant, le devenir de l'actuel stade n'est pas évoqué toujours de manière cohérente dans le dossier alors qu'il fait partie du même projet d'ensemble⁷.

Les cartes montrent également un projet de développement d'un espace commercial à l'ouest du giratoire, qui, selon le dossier, participera à l'effet d'entrée de ville recherché par l'aménagement routier d'un giratoire sur la RN21 (cf. fig. 2). Toutefois, cette opération, qui s'analyse également comme relevant du même projet global, ne fait pas l'objet d'une présentation plus détaillée.

Les plans du dossier montrent la création d'une nouvelle voie, située au sud du giratoire, pour permettre la sortie vers le nord des parcelles situées à l'est de la RN21 (cf. fig. 3). L'opération de cette voie n'est pas décrite dans le dossier. L'avis de la direction interdépartementale des routes Centre-ouest (Dirco) du 22 novembre 2024, représentant l'État maître d'ouvrage du giratoire⁸ et gestionnaire de la RN, fait plusieurs observations sur l'aménagement routier et les accès sur la RN21 (nouveaux et maintenus) au regard de la sécurité routière sans que le dossier ne permette de s'assurer qu'il en a été tenu compte. L'Ae a été informée lors de la visite que la voie cyclable créée entre le giratoire et le centre commercial sera située à l'arrière des bâtiments en front de RN, sur des parcelles privées devant faire l'objet d'acquisitions amiables. Cette voie cyclable n'est pas représentée sur le plan. La fonction de distribution et de regroupement des accès le long de la RN sur le giratoire ne paraît pas avoir été complètement exploitée au sens de la sécurité routière ni de perception de « l'effet de porte » souligné par la Dirco (distribution des accès aux parcelles riveraines par le giratoire et suppression des accès directs sur la RN).

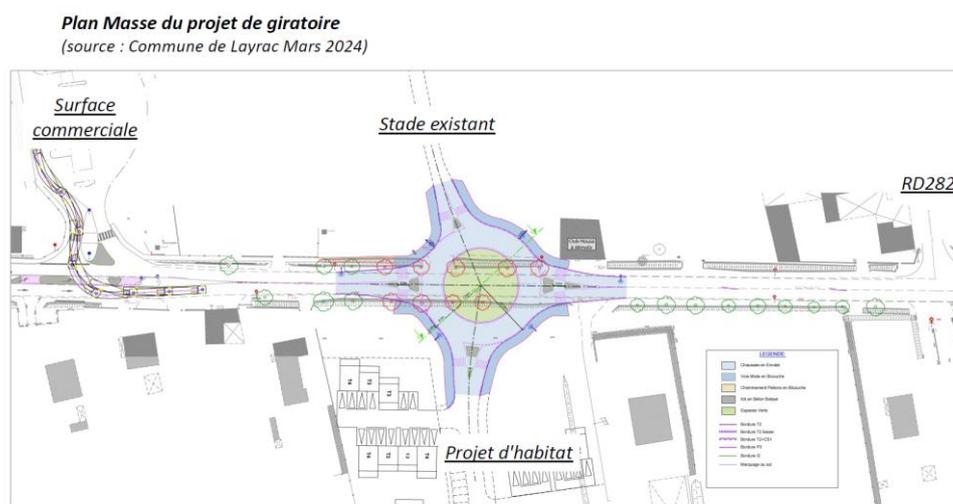


Figure 3 : Plan du giratoire et de la bretelle de sortie au sud (source : dossier)

L'Ae rappelle le III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui dispose que : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

⁷ Le dossier précise que le site de l'ancien stade a vocation à muter vers une autre destination tout en soulignant qu'« aucun projet n'est pour l'instant élaboré dans ce sens ».

⁸ Adressé à Monsieur le maire de Layrac

1.4 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique en application du tableau en annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (aménagement d'une surface supérieure à dix hectares). Il nécessite, pour sa réalisation, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'agglomération d'Agen révisé le 22 juin 2017 (une nouvelle révision du PLUi a été prescrite le 22 décembre 2022). Le dossier est présenté dans le cadre d'une déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLUi, en application des articles L. 300-1 et 300-6 du code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale présentée concerne aussi la mise en compatibilité du PLUi en application de l'article R. 104-13 du code de l'urbanisme qui dispose que les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité.

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi a fait l'objet d'une concertation préalable du public entre avril et octobre 2024. Une consultation du public est prévue en avril 2025.

Le projet comprenant une opération sur le réseau routier national (RN21), l'Ae est compétente pour émettre l'avis d'autorité environnementale.

Le dossier comporte une analyse des incidences Natura 2000⁹. Le site le plus proche se situant à deux kilomètres environ, il conclut à l'absence d'incidences, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae. Il ne comporte pas de dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats, point sur lequel l'Ae revient dans le paragraphe 2.3.1.

Une demande de permis de construire pour le complexe sportif a été déposée auprès des services instructeurs de l'agglomération d'Agen (dossier non communiqué).

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux et sanitaires du projet sont :

- la préservation de la ressource en eau et de la biodiversité ;
- l'amélioration de la sécurité routière et de l'entrée paysagère sud de Layrac ;
- le développement d'un urbanisme adapté aux épisodes caniculaires et protégé du bruit routier,
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est de forme assez ramassée et centrée sur les actions et mesures que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser. Elle est parfois difficile à lire à cause des nombreuses incohérences.

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Elle prend en compte quatre zones d'étude dont la zone d'implantation du projet (ZIP) correspondant au périmètre des futurs aménagements. Les trois autres zones sont situées dans un rayon de cinquante mètres à dix kilomètres autour de la ZIP et permettent d'analyser les impacts à différentes échelles.

2.1 État initial

La commune de Layrac couvre près de quatre mille hectares et compte près de 4 000 habitants¹⁰. Elle est traversée par deux grandes infrastructures routières, l'autoroute A62 (Toulouse-Bordeaux) et la RN21. Le projet se situe dans la vallée du Gers, en transition entre les espaces urbains du bourg au nord et les zones agricoles du sud de la commune. Il se situe sur d'anciennes parcelles agricoles qui ne sont plus exploitées depuis 2020.

2.1.1 Milieux naturels

La zone d'implantation, d'une surface de plus de 12 ha, regroupe un total de 16 habitats naturels et semi-naturels, essentiellement situés à l'est de la RN21¹¹. Ces habitats sont principalement constitués de milieux ouverts.

La partie nord-est de la zone d'étude est caractérisée par la présence de fourrés denses, de ronciers, et d'une végétation des milieux humides. La partie sud-est est composée en grande majorité d'une jachère. Cette jachère s'étend sur 57 600 m² et inclut une mare de 709 m² entourée d'un fourré. Des ronciers sont situés tout le long de la voie ferrée désaffectée à l'est du projet.

La RN21 est bordée par une allée de platanes au droit du projet, sur une longueur de cent cinquante mètres. Cet alignement est protégé en application de l'article L. 350-3 du code de l'environnement. Il représente un enjeu fort selon le dossier.

Flore

Les investigations de terrain ont permis de recenser trois espèces d'intérêt patrimonial. L'une d'entre elles, l'Orchis à fleurs lâches, est classée comme quasi-menacée sur la liste rouge d'Aquitaine et espèce déterminante Znieff¹² dans la région. L'étude identifie également trois espèces exotiques envahissantes disséminées dans la partie est du périmètre.

Faune

L'étude présente des tableaux des espèces inventoriées dans le périmètre de l'étude et précise leur statut réglementaire et patrimonial. Des cartes identifient également les zones avec les enjeux les plus importants pour les populations concernées, par exemple en termes de repos ou de reproduction.

¹⁰ Le dossier mentionne la population de la commune au 1^{er} janvier 2023 (3 726 habitants) qui ne tient pas compte des données plus récentes (3 888 habitants au 1^{er} janvier 2024).

¹¹ La partie située à l'ouest de la RN21 accueille l'emprise du stade actuel et ses dépendances.

¹² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Les principaux enjeux concernent les oiseaux, les reptiles, les amphibiens et les chauves-souris.

61 espèces d'oiseaux ont été inventoriées lors des prospections de 2023 et 2024. Parmi ces espèces, 47 sont protégées et 23 sont considérées comme patrimoniales dont treize sont susceptibles de nicher au sein du périmètre du projet. Six de ces espèces sont identifiées comme ayant un enjeu fort : le Chardonneret élégant, le Serin cini, la Linotte mélodieuse, la Tourterelle des bois, le Pic épeichette et le Tarier pâtre.

Les prospections conduites dans le cadre de l'étude ont permis d'inventorier trois espèces de reptiles et huit espèces d'amphibiens, toutes protégées sur l'ensemble du territoire national. Deux espèces d'amphibiens (Pélodyte ponctué et Triton marbré) sont classées parmi les espèces menacées en Aquitaine ou en préoccupation mineure en France. Leurs habitats étant présents au sein du périmètre du projet, elles présentent de ce fait un enjeu fort. Les zones humides et la mare présentes dans le périmètre des travaux sont favorables à la reproduction de ces espèces. En zone terrestre, les friches, bosquets et fourrés constituent des zones de repos. Les haies le long de la voie ferrée désaffectée servent de corridors pour leur déplacement.

Enfin, l'étude relève une diversité d'espèces de chauves-souris. Leur identification a été rendue possible par des écoutes ultra-sonores. Une activité particulièrement importante (abreuvement et chasse) a été observée au niveau de la mare au sud du projet. Toutes les espèces sont protégées au niveau national, deux représentent un enjeu fort du fait de leur vulnérabilité (le Minioptère de Schreibers et la Noctule commune).

Continuités écologiques

Au sein d'un territoire, les espèces végétales et animales évoluent au sein d'un écosystème propre dépendant d'une pluralité de facteurs (pluie, sols, concurrence entre les espèces, présence de parasites...). Dans ce cadre, les continuités écologiques désignent « l'infrastructure naturelle » permettant la libre circulation des organismes vivants et la préservation des échanges naturels. Le bon fonctionnement de ces réseaux naturels contribue au maintien de l'équilibre biologique.

L'étude d'impact a identifié ces continuités à l'échelle régionale, supra-communale (pays de l'Agenais regroupant 44 communes) et locale. En particulier, elle relève que la zone de projet est constituée d'éléments essentiels de réservoirs et de corridors écologiques pour de nombreuses espèces, en particulier le long de la voie ferrée désaffectée à l'est du projet.

Eaux et zones humides

La détermination des zones humides a été réalisée à l'aide des deux critères de végétation et pédologiques de manière alternative, conformément à la réglementation en vigueur. 54 sondages pédologiques ont été réalisés qui ont permis de déterminer deux zones humides dans le périmètre du projet, l'une de 200 m² au nord, l'autre de 5000 m² au sein de la jachère au sud (distantes de quelques centaines de mètres). Les deux zones représentent un enjeu fort pour le projet selon la cotation réalisée par l'étude d'impact. Les sondages ont été localisés de manière judicieuse pour déterminer le périmètre de ces zones.

La mare située en bordure de la zone humide du sud ainsi que la végétation humide au nord présentent un intérêt pour la faune dépendante du milieu aquatique. Les fourrés autour de la mare

(2 155 m²) et au nord-est de la zone (32 000 m²) peuvent aussi offrir des abris pour la faune. Enfin, les ronciers peuvent constituer un habitat intéressant, notamment pour les oiseaux et les reptiles.

D'autres zones humides ont été identifiées en périphérie de l'emprise du projet, à l'est de la voie ferrée désaffectée. En revanche, les liens et fonctionnalités du secteur entre l'ouest et l'est de la voie ferrée ne sont pas clairement présentés hormis dans une étude figurant en annexe du dossier et qui met en évidence toutes ces zones, depuis les fossés de la RN à l'amont (que le dossier prévoit de buser en partie, sur une longueur supérieure à cent mètres), jusqu'aux zones humides à l'est de la voie ferrée, comme le mettent en évidence les figures 5 et 6 suivantes. Cette étude présente également les écoulements entre les différents éléments de ce réseau humide.



Figure 4 : À gauche, encerclée en bleu marine : la mare. En vert, les fossés de la RN et en bleu turquoise : le talweg d'alimentation de la mare et des zones humides.

Au centre : localisation de la zone humide à l'ouest de la voie ferrée et de la zone humide à l'est de la voie ferrée.

À droite : autres zones humides à l'est de la voie ferrée. Les trois zones du sud sont situées de part et d'autre d'un passage en $\phi 300$ implanté sous la voie ferrée, en bout du talweg de la photo de gauche. Ce passage met en communication les zones humides situées à l'ouest de la voie ferrée et celles situées à l'est (source : dossier).

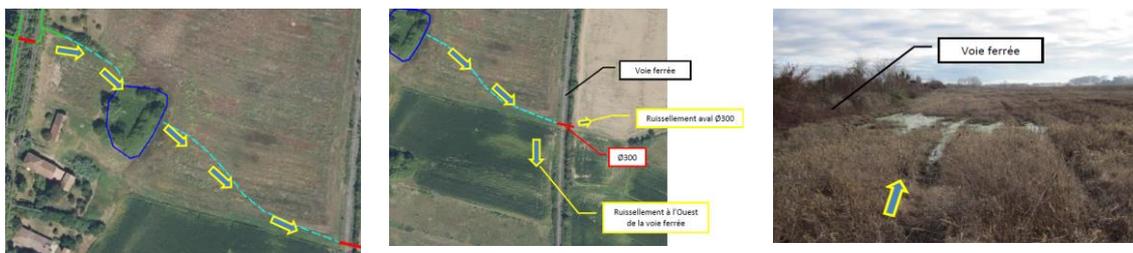


Figure 5 : Le dossier présente le sens des écoulements et d'alimentation de la zone humide attenante à la mare à ouest de la voie ferrée) et des zones humides situées à l'est de la voie ferrée depuis les fossés de la RN, le talweg traversant l'emprise du projet et le passage $\phi 300$ sous la voie ferrée (flèches bleu entourées de jaune) (source : dossier)

La visite des rapporteurs a permis de mettre en évidence le rôle des fossés de l'actuelle RN, qui alimentent la mare et sa zone humide attenante par le talweg, ainsi que les zones humides situées à l'est de la voie ferrée par le passage sous la voie. Le projet prévoit de canaliser une partie des fossés de la RN sur plus de cent mètres. Par ailleurs, l'obstruction ou la capacité d'écoulement du passage sous la voie ferrée jouent un rôle sur le fonctionnement des zones humides du secteur. Mais les liens entre les éléments du réseau n'ont pas clairement été mis en évidence dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter l'état initial en présentant les liens et fonctionnalités des fossés, talwegs, traversées, mares et zones humides du secteur, à l'ouest et à l'est de la voie ferrée.

En ce qui concerne l'opération du lotissement, le dossier indique que la zone est « *déjà raccordée à l'assainissement collectif* ». Le traitement des eaux usées du complexe sportif n'est pas défini, alors même qu'il est imposé par le schéma d'assainissement s'il existe. Le dossier conclut que le « *traitement des eaux usées ne portera pas atteinte à l'environnement et à la ressource en eau* » alors qu'il ne présente pas la situation actuelle de la station de traitement des eaux. Les capacités de la station de traitement à accueillir les eaux usées venant du lotissement (environ cent vingt habitations) et, le cas échéant, du complexe sportif, doivent être démontrées. Si l'extension du réseau d'assainissement est unitaire, ce qui n'est pas souhaitable, il conviendra également de vérifier que cette extension ne compromet pas le respect des échéances de l'arrêté ministériel du 21 juillet 2015 en matière de fonctionnement en période de pluie.

L'Ae recommande de démontrer que les capacités d'accueil de la station d'épuration seront suffisantes pour le traitement des nouveaux effluents et que l'extension du réseau d'assainissement ne compromet pas le respect des échéances de l'arrêté ministériel du 21 juillet 2015 relatif aux systèmes d'assainissement.

2.1.2 Risques naturels

Le projet est situé dans le périmètre du plan de prévention des risques inondation (PPRi) Garonne secteur agenais approuvé le 19 février 2018. L'emprise des opérations situées côté ouest de la RN est située dans les zones d'aléas. Le dossier présente une carte des servitudes d'utilité publique inondation, dont la légende n'est pas lisible (mais se comprend par le titre). Cette carte globalise en une seule les trois zones définies par le PPRi. Les cartes du PPRi, plus précises, montrent qu'une partie de l'emprise est située en zones rouge clair, rouge et rouge foncé et que la voie ferrée empêche le passage de l'eau de l'est vers l'ouest (les zonages du PPRi sont rectilignes en pied de remblai, le Gers étant à l'est (zone rectiligne contre la voie), ce que le dossier n'évoque pas. Le passage sous la voie, précédemment mentionné, devra être analysé dans le rôle de mise en communication des secteurs situés de part et d'autre de la voie, en cas d'inondation (situation de crue et situation de décrue). L'évènement climatique pris en compte dans le PPRi n'est pas présenté dans le dossier. Cet évènement devra être redéfini par rapport à des évènements plus intenses liés au changement climatique. Le règlement des zones concernant le projet devra être présenté également, comme les règles d'urbanisme associées, notamment en ce qui concerne la construction d'habitations (hauteur minimale des seuils, compensation des volumes soustraits au champs d'expansion des crues pour chaque type de crue...).

L'Ae recommande de compléter le dossier par les cartes d'aléas et le zonage réglementaire ainsi que les règles associées (hauteur des seuils, compensation des volumes soustraits au champs d'expansion des crues) du plan de prévention des risques inondation Garonne secteur agenais applicables au secteur du projet, de présenter l'aléa de référence et de le redéfinir au regard des évènements extrêmes liés au changement climatique.

2.1.3 Développement de l'urbanisme, paysage et bruit

Développement de l'urbanisme

L'étude donne des informations sur les évolutions démographiques, la composition de l'habitat et l'activité économique de la commune.

L'étude évoque brièvement la question des logements anciens à rénover et des logements vacants dans le bourg qui, pour la plupart, nécessiteraient des lourds travaux de réhabilitation. Elle note que la politique de densification en centre-bourg a ses limites, expliquant le choix de développer l'entrée sud du bourg.

Sur le plan de l'urbanisme, elle rappelle que la commune relève d'un PLU intercommunal et présente le zonage actuel applicable au périmètre du projet :

- zone UG (zone urbaine répondant à des fonctions de services publics ou d'intérêt collectif) au nord-ouest de la zone sur la partie correspondant à l'actuel stade,
- zone N (espaces protégés) le long de la voie ferrée désaffectée à l'est,
- zone A (activités agricoles) au sud de la zone, à l'est de la RN21,
- zone 1AUC (sites voués au développement d'un tissu urbain de densité moyenne) au nord du périmètre, entre la RN21 et la voie ferrée.

Côté infrastructures de transport, la voie ferrée à l'est du projet est désaffectée et la gare principale, située dans le centre-bourg, est désormais une habitation.

La commune de Layrac est desservie par deux lignes de bus, permettant de relier Agen et Auch et des transports scolaires vers Agen.

La commune de Layrac est traversée du Nord au Sud par la RN21, reliant Auch et Agen. L'étude souligne le caractère structurant pour la commune de cette route nationale classée « à grande circulation ». Elle relève la capacité insuffisante du parking du stade existant et « un stationnement anarchique, illégal et dangereux le long de la RN21 et de la RD 282 les jours de matchs ».

La plupart des commerces et services sont situés dans le centre-bourg. Un supermarché est implanté dans le périmètre immédiat du projet.

Paysages et patrimoine

Ces aspects présentent des enjeux forts dans la cotation effectuée par l'étude d'impact du fait que l'on se situe à l'entrée de bourg même si le dossier indique que la plupart des éléments paysagers ou patrimoniaux se situent hors de la zone d'implantation.

L'étude décrit de façon détaillée les composantes paysagères du territoire. Elle s'appuie sur le plan de paysage élaboré par la communauté d'agglomération qui offre une vue synthétique des sites paysagers, patrimoniaux et naturels (Znieff) du territoire.

Elle relève qu'il existe plusieurs habitations dans le périmètre du projet, avec des visibilitées plus ou moins fortes sur le site.

L'étude identifie quatorze éléments patrimoniaux dans le périmètre d'étude élargi entourant le projet. Aucun monument historique n'est présent dans un périmètre rapproché. Le site inscrit des chutes des coteaux de Gascogne touche la zone d'implantation potentielle sur la partie à l'ouest (correspondant à l'actuel stade).

Bruit

Le dossier rappelle que la RN21, classée « route à grande circulation » au titre de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme, est source de bruit. Cette analyse reste imprécise : « *la zone d'étude se trouve à proximité d'une route avec un trafic relativement important donc un volume sonore assez conséquent* ». Le dossier précise que la zone d'aménagement est concernée par le classement sonore des infrastructures de transport¹³ sans indiquer, à l'appui de valeurs de trafic, le classement ni ses conséquences en termes de règles qui s'imposent à l'aménageur (habitations, établissements de formation), notamment le respect de la bande de recul des nouvelles constructions par rapport à la voie.

Plusieurs habitations sont aujourd'hui situées en toute proximité de la RN21, ainsi que le futur lotissement. Le dossier ne mentionne pas si des points noirs du bruit sont présents dans le secteur d'étude¹⁴.

L'Ae recommande de qualifier le classement sonore de la RN21 dans le secteur d'aménagement et les incidences en termes de construction pour le lotissement envisagé et de préciser les points noirs du bruit du secteur.

2.2 Analyse de la recherche de solutions de substitution raisonnables et du choix du parti retenu

Le dossier présente trois plans différents pour l'aménagement du lotissement situé à l'est de la route nationale, trois plans de localisation des terrains de sport et deux formats d'anneaux pour le carrefour giratoire, chaque opération étant présentée séparément, chaque plan correspondant à un horizon temporel différent. Cette présentation s'apparente plutôt aux nécessaires évolutions de l'opération au fur et à mesure de sa conduite et non à une analyse permettant à un moment donné de comparer différentes solutions d'un projet d'ensemble, selon plusieurs critères, notamment environnementaux. Le dossier ne précise pas les raisons qui ont conduit aux changements présentés ou à l'abandon de certaines variantes. Il ne présente pas non plus d'analyse multicritères qui aurait permis de justifier les choix réalisés au regard de la prise en compte de l'environnement. Cet exercice aurait illustré comment les premières mesures d'une démarche éviter, réduire, compenser (ERC) complètement conduite permettent, à travers les choix effectués entre les variantes étudiées, de maximiser l'évitement des enjeux environnementaux plutôt que de privilégier directement la réalisation de mesures compensatoires, dont la pertinence et l'efficacité de certaines interrogent.

Ainsi, le futur terrain d'entraînement prend place sur une zone humide et sa compensation est prévue sur les parcelles agricoles méridionales limitrophes, la compensation prévoyant la récréation à quelques dizaines de mètres plus au sud de la zone humide. Le dossier n'analyse pas de solution de substitution qui aurait pu être, dans la même emprise de projet, de localiser le terrain d'entraînement hors de la zone humide, au sud de celle-ci, pour l'éviter (en plaçant le terrain d'entraînement sur les terrains actuellement prévus pour sa compensation).

¹³ Décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres, et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation

¹⁴ Bâtiments exposés en façade à plus de 70 dB(A) de bruit routier en période de jour (6h-22h) ou à plus de 65 dB(A) en période de nuit (22h-6h), et répondant de plus au critère d'antériorité.

L'Ae recommande d'étudier une variante du projet, en particulier de localisation du terrain d'entraînement, qui éviterait la zone humide.

2.3 Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et suivi de ces mesures

Le dossier présente les incidences du projet pour les sols, les eaux souterraines et superficielles, les zones humides et en ce qui concerne les risques naturels. Les incidences brutes sont mentionnées par niveau (faible, modéré et fort) sans développement analytique.

2.3.1 Milieu naturel

En ce qui concerne le milieu naturel, les incidences brutes sont fortes pour les oiseaux, les reptiles et les amphibiens et modérées pour les autres groupes d'animaux, végétaux et habitats naturels. Neuf arbres de l'alignement seront abattus. Après mise en place des mesures ERC et des mesures d'accompagnement, les incidences résiduelles sur le milieu naturel sont qualifiées de modérées pour les oiseaux et faibles pour les autres espèces. Les niveaux des incidences brutes et résiduelles sur les habitats d'oiseaux devront être réhaussés pour être en cohérence avec ceux concernant ce groupe d'animaux. Le niveau d'incidence liée à l'imperméabilisation, estimé comme modéré, devra aussi être relevé, le projet imperméabilisant dix hectares de terrain, selon le dossier.

Les mesures prévues dans le dossier sont l'évitement des principaux enjeux écologiques (sauf la zone humide dont le niveau d'enjeu est à relever (cf. partie état initial et 2.2), le maintien de haies et bandes végétales le long de la voie ferrée, la préservation de l'autre zone humide située au nord, la mise en place d'un calendrier favorable aux espèces, le suivi du chantier par un écologue, la mise en défense de la zone de chantier, la formation du personnel, le sauvetage de spécimens d'espèces protégées en phase travaux, la création d'un passage sous la voirie interne au lotissement (ses dimensions, non définies, devront être adaptées aux espèces en présence), le maintien de zones prairiales (2,7 ha) refuges par fauche tardive pour l'Alouette lulu, le Cisticole des joncs et le Tarier pâtre, la mise en œuvre de protocoles spécifiques pour l'abattage des arbres à insectes saproxylophages et à chauves-souris.

Une mesure de compensation des incidences sur les zones humides (4 700 m²), favorable notamment aux amphibiens, tous protégés, est prévue sur 1,43 ha (parcelle attenante au sud du projet, cf. solutions de substitution raisonnables), conformément au taux de compensation de 150 % fixé par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne (non mentionné dans le dossier), et sur laquelle sera mise en place une obligation réelle environnementale (ORE¹⁵) d'une durée de trente ans qui définit les modalités d'entretien et de suivi de la zone de compensation (un contrat provisoire entre les propriétaires et la commune figure dans le dossier), ce qui augure, avec la propriété par le maître d'ouvrage des espaces naturels maintenus au sein de l'emprise, d'une maîtrise foncière satisfaisante pour permettre la réalisation des mesures prévues.

La mesure de compensation consiste à convertir une prairie permanente avec la création de cinq noues pour favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol. Néanmoins, si le dossier comporte une analyse

¹⁵ Les obligations réelles environnementales (ORE) sont un dispositif foncier de protection de l'environnement. Cette protection volontaire permet aux propriétaires de biens immobiliers qui le souhaitent de mettre en place une protection environnementale sur leur bien.

d'équivalence fonctionnelle (une centaine de pages de tableur), celle-ci ne paraît pas tenir compte du fait que la zone humide impactée est située dans un réseau d'alimentation comprenant les fossés de la RN (cf. état initial), la mare, le talweg et des zones humides à l'est de la voie ferrée. Comme précédemment indiqué, le dossier ne démontre pas non plus que l'évitement de cette zone humide n'était pas possible.

Par ailleurs, aucune compensation n'est proposée pour la destruction des habitats de reproduction et de repos de plusieurs espèces d'oiseaux, notamment protégés (perte de huit hectares d'habitats d'alimentation et de repos et six hectares d'habitats favorables à la nidification des espèces). Pour les oiseaux comme pour les autres espèces et habitats, le dossier ne distingue pas ceux qui sont protégés. Des mesures de déplacement d'individus d'espèces protégées sont prévues (espèces végétales, amphibiens, reptiles, Hérisson d'Europe, sans plus de précisions dans le dossier sur les espèces susceptibles d'être déplacées ni sur les protocoles de déplacement et de suivi). Ces éléments militent en faveur de la mise en place de compensations en faveur des oiseaux et de la réalisation d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats. Le dossier ne présente pas non plus de demande d'autorisation de porter atteinte à un alignement d'arbres en application de l'article L. 350-3 du code de l'environnement du fait de la construction du giratoire.

Le dossier n'aborde pas la question de l'artificialisation des sols. Aucune compensation de l'artificialisation des sols sur dix hectares n'est mentionnée dans le dossier.

Des mesures d'accompagnement sont prévues : la création d'une haie de cinq mètres de large le long de la zone tampon située entre le projet et la voie ferrée, de cinq mares temporaires et de gîtes artificiels pour les reptiles et amphibiens (16), pour les oiseaux (12) et pour les chauves-souris (8) dans les zones évitées, la mise en place d'une ORE sur certains éléments évités du complexe sportif et d'une seconde sur le site de compensation, la mise en place de panneaux d'information grand public, la gestion des espèces exotiques envahissantes, la réalisation de fauche douce, le curage d'entretien des deux mares évitées, la création de deux bassins de rétention d'eau avec un entretien « raisonné » pour favoriser la biodiversité. Les incidences du futur réseau d'assainissement sur la nappe ne sont pas décrites dans le dossier.

Le maître d'ouvrage paraît avoir exploité toutes les possibilités offertes par l'espace disponible dans son emprise pour y définir un large panel de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement, favorables à plusieurs espèces en même temps et dont la proximité et la densité augurent de résultats favorables à la biodiversité. Toutefois, l'aménagement de ces espaces naturels ne démontre pas qu'il compense suffisamment les atteintes aux espèces et leurs habitats. De plus, la connexion de ces mesures avec les espaces naturels les plus proches (ruisseau de Cazebayne et zones humides à l'est de la voie ferrée) n'a pas été étudiée.

Le suivi des mesures sera assuré tous les ans pendant cinq ans puis tous les cinq ans pendant 25 ans.

L'Ae recommande de définir le passage sous voirie qu'il est prévu de réaliser dans le lotissement afin qu'il soit adapté aux espèces en présence et d'étudier la connexion des mesures prévues avec le ruisseau de Cazebayne et les zones humides situées à l'est de la voie ferrée, et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation appropriées.

L'Ae recommande également, à défaut de mesures d'évitement et de réduction envisageables, d'augmenter les mesures de compensation afin de tenir compte des incidences sur les habitats des espèces d'oiseaux protégées notamment et de présenter en ce sens un dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats. Elle recommande aussi de présenter un dossier de demande d'autorisation de porter atteinte à un alignement d'arbres en application de l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

Elle recommande en outre d'analyser l'effet du projet en termes d'artificialisation des sols et.

2.3.2 Urbanisme et incidences liées

Le dossier a analysé l'articulation du projet avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Nouvelle-Aquitaine, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Adour-Garonne, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la vallée de la Garonne et le schéma de cohérence territoriale (Scot) du pays de l'Agenais. Le projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal d'Agen (cf. partie Mise en comptabilité du PLUi).

Comme indiqué précédemment, le PPRi du secteur n'est pas suffisamment analysé en ce qu'il impose comme prescriptions aux réalisations telles que les futures habitations du lotissement ou le futur complexe sportif et éducatif. Une fois ces règles présentées, le dossier devra démontrer comment le projet en a tenu compte lors de sa conception (mise hors eau des bâtiments, maintien des accès en cas d'inondation). Il devra préciser également, le cas échéant, quelles compensations sont prévues à la soustraction du champ d'expansion des crues consécutive aux constructions qui y sont prévues pour chaque niveau de crue.

Certaines pièces du dossier indiquent que l'ancien stade accueillera également un nouveau lotissement d'habitation. Cette opération n'a pas été comprise dans le périmètre du projet comme elle aurait dû l'être (cf. partie 1.3 : périmètre du projet). En termes de transports, le dossier se limite à une analyse située en périphérie (lotissements est et ouest, centre commercial) sur le centre-bourg et ses activités, mais il n'expose pas les alternatives autres que l'usage de la voiture individuelle par les nouveaux habitants. La création de pistes cyclables dans l'emprise des travaux est mentionnée sans que le dossier ne précise comment elles seront connectées au réseau cyclable communal voire intercommunal ni comment elles permettront la desserte des principales centralités, du fait d'un périmètre d'étude insuffisant (pistes cyclables existantes, dessertes de zones d'activités, de commerces...). Le dossier, qui se concentre sur le seul périmètre de l'emprise des travaux du nouveau lotissement est et du complexe sportif et qui met en avant la création d'emplois et de clients consécutifs à la création de logements, reconduit un schéma de développement urbain ancien dont les effets négatifs sont pourtant connus et documentés, qui ne laisse d'autres alternatives que l'usage de la voiture individuelle et poursuit la dévitalisation des centres-bourgs anciens.

Alors que le projet est situé dans un secteur où les incidences liées au changement climatique (épisode caniculaire) seront marquées, le dossier, qui prévoit la réalisation d'habitations, de terrains de sport et des espaces dédiés à la formation, ne présente pas les mesures prises en vue de son adaptation, notamment en termes d'urbanisme bioclimatique, et n'évalue pas l'effet d'îlots de fraîcheur que seront susceptibles de constituer les espaces verts créés.

Les incidences positives et négatives du projet en termes de bruit, liées à la modification des vitesses de circulation sur la RN consécutive à la création du giratoire, et plus généralement les niveaux d'exposition des populations au bruit ne sont pas analysés.

Les incidences en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique de la phase construction (matériaux de construction des habitations des lotissements et du complexe sportif, transport des matériaux de construction) et d'exploitation (déplacements) ne sont pas évaluées. Le dossier ne mentionne pas si les travaux permettront la valorisation de déchets (par exemple recyclage de déchets de démolition du bâtiment).

Le dossier estime que l'incidence sur la parcelle agricole est faible parce qu'elle n'est plus cultivée depuis 2020. La chambre d'agriculture a donné un avis favorable à l'opération du complexe sportif sur cette parcelle.

L'Ae recommande de :

- *préciser le bilan des émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique de chaque opération du projet, détaillant la phase travaux, notamment tenant compte des matériaux de construction et de leurs transports, et la phase exploitation et de mettre en exergue le réemploi de déchets pour les constructions du projet ;*
- *évaluer les niveaux d'exposition au bruit des populations en phase d'exploitation du projet et de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées pour permettre un cadre de vie favorable à la santé, y compris dans les espaces de vie extérieurs.*
- *analyser les incidences du projet d'ensemble comprenant le développement des deux lotissements, du centre commercial, du complexe sportif et éventuellement d'autres équipements (écoles, cantines...) à l'échelle de la commune et de définir toutes mesures permettant d'éviter ou de réduire significativement les déplacements motorisés individuels ainsi que la dévitalisation du centre-bourg.*
- *démontrer que le projet, en partie situé en zone inondable, respecte le règlement du PPRi, assure la mise hors d'eau des bâtiments qui seront construits (habitations, stade, espace de formation) et le maintien de l'accès au site en cas d'inondation, et que des mesures compensatoires sont prévues à la soustraction que le projet confère au champ d'expansion des crues, pour chaque niveau de crue.*
- *d'exposer en quoi le projet (habitations, stade et terrains de sport, centre de formation) présente des capacités d'adaptation au changement climatique, notamment aux épisodes de fortes chaleurs.*

2.4 Mise en compatibilité du PLUi de l'agglomération d'Agen

La création du giratoire, du premier lotissement coté est de la RN21 et du complexe sportif n'est pas possible selon les règles fixées par le PLUi en vigueur. L'opération liée au réaménagement de l'ancien stade est évoquée, le dossier précisant que le classement actuel de la zone ne sera pas modifié pour le remaniement des accès et du stationnement de l'ancien stade du fait de l'aménagement du giratoire.

La mise en comptabilité du PLUi d'Agen concerne les principales mesures suivantes modifiant le document graphique et des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles :

- création d'une zone à urbaniser (zone 1AUG) destinée au développement d'équipements publics ou d'intérêt collectif sur des emprises classées actuellement en zones A et U ;
- délimitation en zone A actuelle d'un nouveau secteur de zone N au sud-ouest du complexe sportif comprenant une mare et une grange, permettant de protéger ces éléments;
- réduction à 35 mètres minimum de la limite d'inconstructibilité de 75 mètres à partir de la RN 21¹⁶ ;
- suppression sur une partie de la « continuité écologique à créer ou à restaurer » en bordure de RN ;
- élargissement du périmètre et modification du contenu de OAP sectorielle n° 51.

La modification de l'OAP précise, dans le dossier de consultation pour la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi, qu'« *un second accès commun au secteur de Labarre pourra être aménagé, en fonction de la configuration de l'aménagement interne du site et des exigences du gestionnaire routier* ». Le reste du dossier ne mentionne pas de second accès aux aménagements envisagés coté est de la RN21 (la seconde opération sur la RN21 figurant sur certains plans concerne un accès pour les aménagements situés à l'ouest de la RN21, cf. partie 1).

Par ailleurs, un recul de 25 mètres minimum est indiqué dans les mesures modifiant l'OAP. D'autres parties du dossier mentionnent un recul de 35 m au droit du futur complexe sportif. Les nouvelles valeurs de recul obligatoire des nouvelles constructions ne sont pas cohérentes dans les pièces du dossier. Or, la distance à la route qui est source de bruit est un facteur déterminant du niveau de bruit dans les habitations et leurs dépendance (jardins). Le dossier ne présente pas les mesures de construction qui s'imposent à l'aménageur des nouvelles constructions (lotissement) en bordure de voie bruyante, en raison du classement sonore de la RN21. En outre, la réduction du recul des futures habitations par rapport à la route, prévue en application de la dérogation rendue possible par l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme, ne s'appuie sur aucune étude acoustique qui justifierait les nouvelles valeurs de recul et montrerait que le bruit dans les futures habitations et dans leurs jardins n'induirait pas d'incidence sur la santé humaine.

Le document graphique présenté, tant avant qu'après modification, ne comporte pas d'échelle, ce qui ne facilite pas sa lecture, notamment en ce qui concerne les modifications de recul de la limite d'inconstructibilité fixée par le code de l'urbanisme. Ainsi, si le dossier indique que le recul de 75 mètres a été réduit à 35 mètres, la carte montre la suppression totale de cette limite de constructibilité (absence de représentation dans le secteur du futur lotissement), laissant paraître une constructibilité possible en bordure de route.

L'Ae recommande de :

- ***confirmer que le projet d'ensemble sera raccordé à l'est par un unique accès sur la RN21 (le futur giratoire) et corriger la mise en compatibilité du PLUi en conséquence ;***

¹⁶ L'article L111-8 du code de l'urbanisme prévoit que ce principe de recul peut être écarté et que des règles d'implantation différentes peuvent être déterminées à partir de l'étude d'un projet urbain, qui prend en compte les critères de qualités architecturale et paysagère, de limitation des nuisances, de sécurité.

- *justifier que la dérogation liée à réduction du recul de constructibilité par rapport à la voie bruyante RN21 sera sans incidence pour la santé humaine des futurs occupants des habitations du lotissement, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, et à défaut prévoir des dispositions permettant d'éviter ou de réduire les incidences.*

2.5 Résumé non technique

Le dossier présente deux résumés non techniques pour l'ensemble du projet, l'un portant sur l'étude d'impact des opérations, l'autre portant sur la procédure de déclaration du projet et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal d'Agen. Ce dernier est peu précis sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet (non quantifiées). La présentation en deux résumés ne concourt pas à la compréhension de la définition du projet, le dossier mentionnant même parfois « *le projet de mise en compatibilité* ».

L'Ae recommande de fusionner les deux résumés non techniques présentées et de le compléter par des précisions quantifiant les incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.