



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la requalification de la RD141 entre Illies et Salomé (59)**

**n°Ae: 2014-48**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 mars 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur « la requalification de la RD141 entre Illies et Salomé ».

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfelder, M. Decocq, Galibert

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des services techniques de Lille Métropole, le dossier ayant été reçu complet le 18 avril 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 14 mai 2014 :

- le préfet de département du Nord,
- le ministère chargé de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais et a pris en compte sa réponse du 19 juin 2014 sous couvert du préfet de région.

Sur le rapport de MM. Gérardin et Ledenvic, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet consiste à requalifier la route départementale 141 entre les communes d'Illies et Salomé (59), voie actuellement fermée à la circulation, afin d'assurer la desserte d'une zone d'activité nouvelle de 80 ha, dont la réalisation est prévue en deux phases (2018, puis 2030). Le dossier soumis à l'avis de l'Ae présente l'ensemble comme un programme de travaux global, la zone d'activités bénéficiant d'une déclaration d'utilité publique (DUP) datant de 2008, en déclinaison d'une délibération prise par l'agglomération en 2003.

Les travaux consistent à remettre en état une voirie existante à 2 x 1 voies, à corriger quelques virages et à créer une voie verte (piste cyclable ouverte aux piétons) en parallèle. Les besoins de desserte de la zone d'activité conduisent en outre à prévoir au moins un accès à la zone et à séparer les flux par une bretelle de sortie directe, en amont du giratoire de la route nationale 41 voisine, qui relie Lille à Lens et Béthune, à l'intersection avec la route départementale.

Pour l'Ae, ce projet présente, à lui seul, des enjeux et des impacts très limités. Néanmoins, sa principale justification réside dans la réalisation de la zone d'activités. Or, l'étude d'impact explicite peu ses modalités de réalisation (dimensionnement aux différentes phases), six ans après sa DUP, à la lumière plus récente du schéma régional climat air énergie approuvé en 2012 et de l'élaboration en cours du document d'orientations et d'objectif du schéma de cohérence territoriale (SCOT). En corollaire, les caractéristiques de cette zone restent encore imprécises, ce qui ne permet pas de justifier pleinement celles de la requalification proposée pour la route départementale, ni d'apprécier les impacts cumulés des deux projets.

Mise à part cette remarque liminaire, l'étude d'impact est claire et aisément compréhensible.

Pour l'Ae, le principal enjeu de ce programme réside dans l'artificialisation d'un territoire agricole, pour l'instant peu habité et peu fréquenté, avec des impacts induits, notamment en termes de déplacements, ainsi que des conséquences, néanmoins limitées, pour les milieux et en termes de bruit et de pollution.

Par conséquent, les recommandations portent sur des compléments et précisions attendus concernant les impacts de la zone d'activité sur la plupart des volets, ainsi que sur les impacts du programme, en particulier pour la bonne information des quelques riverains concernés.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) a décidé par délibération du 11 mars 2003 d'aménager, dans l'ensemble de la métropole, 1 000 hectares supplémentaires de sites économiques en 10 ans. Le secteur Illies - Salomé - La Bassée, situé au sud de Lille, au cœur du triangle Lille - Lens - Béthune, a été alors identifié comme devant accueillir à terme 120 hectares de parc d'activités supplémentaires. En 2008, le site d'Illies-Salomé, territoire situé entre la RN 41, la RN 47 et la RD 141, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Il correspond à un développement potentiel de 80 hectares en « zone à urbaniser différée » (AUDa). La requalification de la RD 141, incluant son accès à partir de la RN 41 est nécessaire pour desservir ce parc d'activités et permet également d'améliorer la liaison entre les territoires d'Illies et de Salomé.

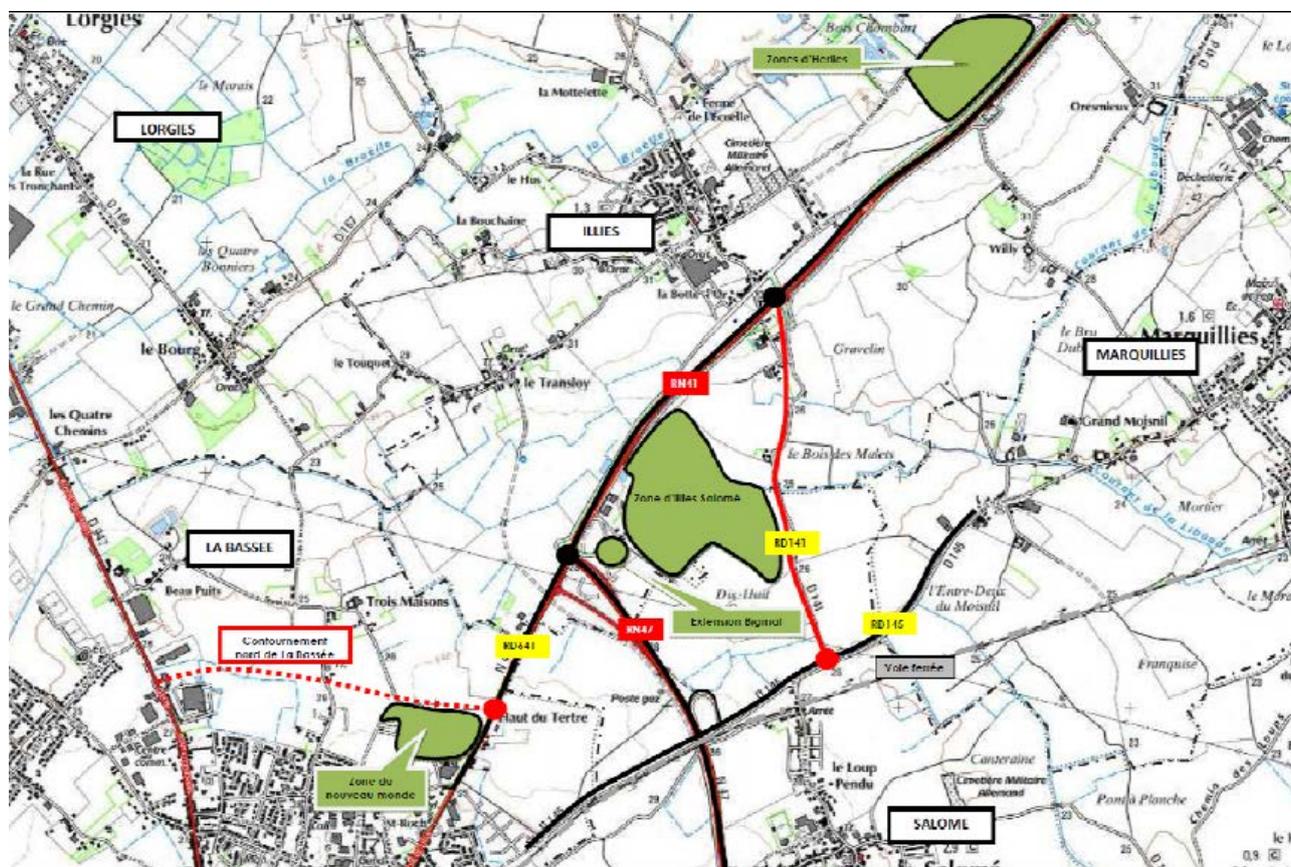


Source : étude d'impact - Plan de situation du projet  
Territoire des communes d'Illies et de Salomé,  
situé entre la RN 41 (Lille au nord, Béthune vers l'ouest),  
la RN 47 (Lille au nord, Lens vers le sud) et la RD 141 entre Illies et Salomé

La zone d'activités a vocation à être réalisée en deux phases :

- . phase 1, à échéance 2018 : la partie nord du projet de développement économique d'Illies-Salomé, environ 40 ha, dont 26 ha de surface hors œuvre nette (SHON), ainsi que l'extension de la « zone Bigmat » ;
- . phase 2, à échéance 2030 environ : la partie sud du projet de développement économique d'Illies-Salomé (environ 40 ha).

D'autres développements sont également envisagés en dehors de ce secteur (voir figure ci-dessous).



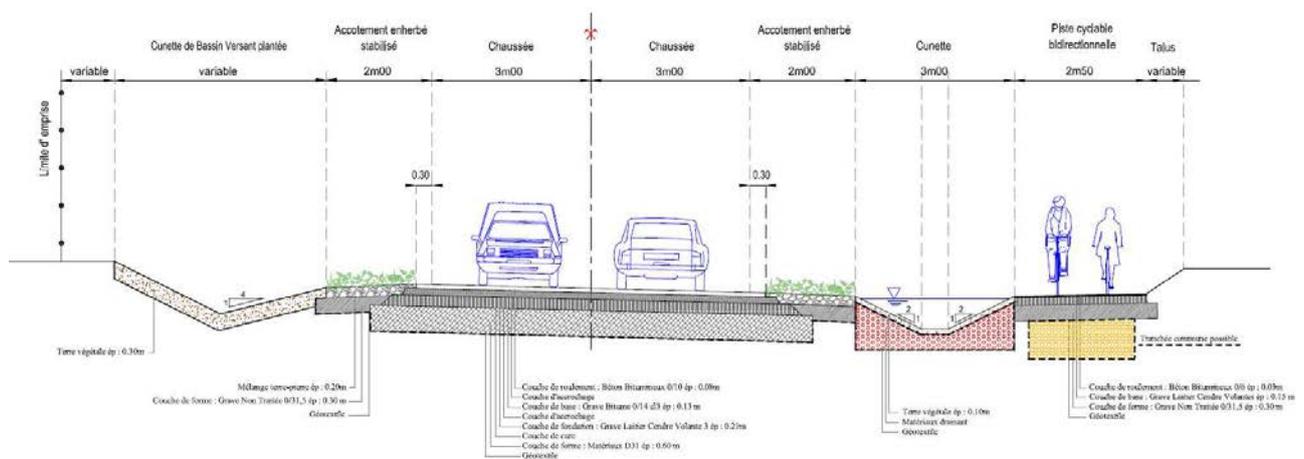
Projets programmés aux abords de la RD 141 (Source : étude d'impact)

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La RD 141 est pour l'instant une route départementale fermée à la circulation sauf aux riverains. Le projet porte sur :

- l'élargissement de la chaussée, la correction de virages et la création d'une voie verte (piste cyclable ouverte aux piétons) sur toute sa longueur,
- l'aménagement d'une voie directe de tourne à droite « shunt » sur le giratoire entre la RN 41 depuis Lille et la RD 141 vers le centre de la commune d'Illies, permettant d'augmenter la capacité du giratoire,
- l'aménagement de carrefour en T, pour la desserte de la zone d'activités et au niveau de l'intersection au sud avec la RD 145 vers Salomé,
- le prolongement de la liaison cyclable jusqu'à la halte du train express régional (TER) de Salomé (rue Jules Ferry).

Ces aménagements sont représentés ci-dessous.



Plan et profil en travers des aménagements projetés  
Source : étude d'impact

L'Ae note que le coût du projet n'est pas mentionné.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Ce projet a été soumis à étude d'impact par décision du préfet de la région Nord – Pas-de-Calais le 6 février 2013 suite à un examen au cas par cas<sup>2</sup>. L'étude d'impact présentée porte sur la requalification de la RD 141 dans le cadre de la DUP à titre principal. Compte tenu du fait qu'un des volets de ce projet concerne la RN 41, l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement doit être rendu par l'Ae, conformément aux dispositions de l'article R.122-6 II-4<sup>°</sup> du code de l'environnement.

L'étude d'impact porte sur le programme de travaux global (requalification de la RD 141 et zone d'activités d'Illies Salomé), conformément au R.122-5 II 12<sup>°</sup> C du code de l'environnement (la zone d'activités ayant déjà fait l'objet d'une DUP). Par contre, elle ne précise pas le régime auquel chaque projet est soumis au titre de la loi sur l'eau et décrit encore insuffisamment les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques de la zone d'activité (voir 2.3.2).

### **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Le principal enjeu de ce programme réside dans l'artificialisation d'un territoire agricole, pour l'instant peu habité et peu fréquenté, avec des impacts indirects, notamment en termes de déplacements, ainsi que des conséquences, néanmoins limitées, pour les milieux et en termes de bruit et de pollution.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact présentée est complète pour ce qui concerne l'aménagement routier. Elle est aisée à lire et à comprendre.

Même si les caractéristiques de la zone d'activités restent encore imprécises, la logique du programme est bien présentée et permet de comprendre les enjeux induits par cette zone pour la requalification de la route départementale. Par contre, les impacts propres de cette zone d'activités et, en conséquence, l'appréciation des impacts du programme restent décrits de façon sommaire.

### **2.1 Analyse de l'état initial**

L'état initial est complet et n'appelle que peu de remarques.

L'environnement humain est réduit à quelques fermes et habitations. Les communes d'Illies et de Salomé sont situées aux deux extrémités du projet. Une halte TER est située à proximité de la RD 145 sur la commune de Salomé.

Le paysage est décrit comme « *un emblème des paysages du Nord, une platitude chantée par Jacques Brel* », « *les noyaux d'habitats, les exploitations agricoles, de même que les massifs boisés apparaissant comme les seules limites au champ visuel. La portée visuelle varie en fonction de l'opacité des boisements et de la hauteur des limites.* »

En dépit du fait que la RD 141 est fermée à la circulation en raison du mauvais état de la chaussée, l'étude mentionne un trafic local d'environ 400 véh/j, principalement entre les communes d'Illies et de Salomé. L'étude fournit les trafics sur les autres voiries de la zone d'étude : autour de 30.000 véh/j sur les deux routes nationales et 5.000 véh/j sur la RD 145.

La route traverse une zone agricole éloignée de tous secteurs naturels remarquables ou protégés (ZNIEFF de type II<sup>3</sup> la plus proche à 2 kilomètres, site Natura 2000<sup>4</sup> le plus proche à 16 kilomètres).

<sup>2</sup> Article R.122-3 du code de l'environnement

<sup>3</sup> Grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>4</sup> 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

L'état initial comporte un inventaire des espèces animales et végétales présentes – ou susceptibles de l'être – sur la zone d'étude, « *les prospections ayant été réalisées sur un cycle biologique complet* » – sans être décrites néanmoins<sup>5</sup>.

Le projet de schéma régional de cohérence écologique ne mentionne qu'un corridor de zones humides, au sud, en périphérie de la zone d'étude. L'étude d'impact signale un lien possible avec le réseau hydraulique drainant le secteur. Le site de la zone d'étude est parcouru par un réseau de fossés, zones de présence potentielle pour les amphibiens<sup>6</sup>.

Parmi les espèces animales observées, 12 sont protégées. La plupart de ces espèces sont présentes en grand nombre et observables aisément aux alentours du site (notamment la chouette chevêche et l'hirondelle des fenêtres). La synthèse de ce volet évoque la préservation d'une haie de saules têtards comme principal enjeu pour la préservation de l'habitat de la chevêche d'Athéna, espèce qui fait l'objet d'un plan national de restauration depuis 1999.

La zone d'étude n'est pas visée par des zonages ou des mesures spécifiques prises au titre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys et de la Marque et de la Deûle.

La cartographie du bruit est précise et démontre que l'ambiance générale est calme (autour de 40 dB), principalement influencée par le bruit de fond du trafic des deux routes nationales.

Pour tous les polluants atmosphériques, les concentrations sont bien inférieures aux valeurs de référence. L'étude souligne néanmoins une tendance de fond à l'accroissement des concentrations en particules (PM 10) : 30 µg/m<sup>3</sup> en 2011 pour une valeur limite pour la protection de la santé humaine<sup>7</sup> de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

La zone d'études est éloignée des installations à risque important. Toutefois, le dossier ne mentionne pas une station service TOTAL qui y est présente. Le sud de la zone est traversé par deux canalisations d'hydrogène et d'oxygène qui, de fait, limitent le développement de la deuxième phase de la zone d'activités. Le flux de transport de matières dangereuses sur les routes nationales est décrit.

Cet état initial n'appelle pas de recommandation de l'Ae.

## **2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

L'étude d'impact ne justifie que sommairement l'implantation et la dimension de la zone d'activités, dont dépend intrinsèquement le projet routier.

La décision d'accueillir sur ce secteur initialement 120 hectares de parc d'activités résulte d'une délibération de Lille Métropole de mars 2003, en cohérence avec le schéma directeur de développement et d'urbanisme, approuvé le 6 décembre 2002.

L'étude d'impact fournit en page 183 une carte extraite de ce schéma directeur : il réserve cet espace en « extension urbaine à vocation économique ». Néanmoins, le dossier mentionne également l'élaboration en cours d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT), décidée le 27 novembre 2008 : son projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit de « limiter la consommation des espaces agricoles et l'inscription de nouvelles zones d'extensions urbaines dans les PLU à 2 500 ha (soit le solde foncier du schéma directeur actuel) ». Le document d'orientation et d'objectifs du SCOT est encore en discussion.

---

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). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites en 2014.

<sup>5</sup> « L'analyse des composantes biologiques (faune et flore) du site a été réalisée à partir de visites sur le terrain, en 2011, réalisées par l'écologue de la SOREPA. Cette expertise a fait l'objet d'un rapport « expertise écologique » en octobre 2012. » (p. 353 de l'étude d'impact, dans « Titre G : Méthodologie ».

<sup>6</sup> Toutefois, aucun indice de présence n'a été relevé.

<sup>7</sup> Présentée, dans l'étude d'impact, comme un « objectif de qualité ». L'objectif de qualité concernant les PM 10 est de 30 µg/m<sup>3</sup>.

Par une note complémentaire datée du 19 juin 2014 intitulée « *Justification Besoins Fonciers Economiques sur PA Illies Salomé* », Lille Métropole précise :

- « *Lille Métropole manque de fonciers de grandes tailles sur son territoire, et Illies Salomé constitue l'une des rares opportunités de développement d'un très grand parc d'activités. Ces produits ne sont pas aujourd'hui disponibles sur la Métropole.*
- *Illies Salomé permettra de répondre aux besoins fonciers spécifiques au territoire des Weppes.*
- *Par sa destination aux très grandes entreprises, Illies Salomé constitue une offre différenciée à l'échelle de Lille Métropole et du Pas-de-Calais.* »

Le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la région Nord - Pas-de-Calais a été approuvé en novembre 2012. Il fixe comme cible de « *limiter l'extension de l'artificialisation des sols de 500 ha/an et donc, diviser par 3 la dynamique d'artificialisation des sols observée entre 1998 et 2005* ». Le futur SCOT devra donc prévoir une limite globale d'artificialisation pour l'ensemble de son périmètre. Ces évolutions récentes ne sont pour l'instant pas développées dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande, pour ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations générales d'aménagement, que l'étude d'impact expose les orientations du projet de SCOT en matière de nouvelles extensions urbaines, tenant compte des orientations du schéma régional climat air énergie.***

***L'Ae recommande, en outre, de compléter les justifications développées par l'étude d'impact, concernant le choix et la dimension de la zone d'implantation, à la lumière de la note du 19 juin 2014 de Lille Métropole, mais également en explicitant les raisons environnementales qui ont conduit à privilégier cet espace.***

Les avantages de ce site, tels qu'avancés par l'étude d'impact, sont l'importance de la surface aménageable, au croisement de la RN 41 et de la RN 47, à l'interface de l'agglomération de Lille et du bassin minier, dans un territoire peu dense de l'agglomération lilloise et principalement dédié à l'habitat. L'Ae relève que le motif de la faible densité est peu compatible avec les enjeux d'économie d'espace et de promotion de la multimodalité pour les zones dédiées à la logistique et la production, portés respectivement par le PADD et le SRCAE.

Elle présente clairement les autres projets de même nature sur le secteur (à 5 kilomètres à la ronde)<sup>8</sup> sans en expliciter la complémentarité.

Elle affiche un coefficient d'occupation des sols (COS) cible de 0,60, situé entre les niveaux « argent » et « or » de la charte des zones d'activités du XXI<sup>ème</sup> siècle de Lille Métropole. Néanmoins, pour l'instant, le permis d'aménager ou de construire de la première phase (pour 40 ha) n'est pas instruit par Lille Métropole : les caractéristiques de densité de la zone ne sont donc pas connues de façon certaine.

Enfin, présentée en amont d'études au stade d'esquisse ou d'avant projet, le maître d'ouvrage indique ne pas disposer de variante concernant la réalisation de la ZAC. Il évoque « *un plan d'aménagement pré-opérationnel sur les 66 hectares* », sans qu'il soit possible de comprendre la cohérence de cette surface avec le phasage annoncé.

***Afin de pouvoir justifier l'opportunité et le dimensionnement de l'aménagement routier, l'Ae recommande que le maître d'ouvrage précise les caractéristiques de sa zone d'activité (surface, COS,...) et explicite les raisons de l'option retenue parmi d'autres, tenant compte des autres projets sur le même secteur.***

L'étude d'impact décrit quelques variantes concernant l'aménagement routier : modifications ponctuelles du tracé, comparaison entre deux variantes de croisement avec la RD 145 (le tracé actuel est préféré en perspective d'un éventuel prolongement de la RD 141 vers le sud, qui permettrait de contourner l'entrée de Salomé et de supprimer son passage à niveau). Les choix du maître d'ouvrage n'appellent pas de commentaires de la part de l'Ae, certaines modifications de tracé proposées permettant plutôt d'éloigner la route des habitations.

---

<sup>8</sup> Voir carte de la page 5.

## **2.3 Analyse des impacts du projet et appréciation des impacts du programme de travaux**

L'analyse des impacts des aménagements de voirie est satisfaisante. Par contre, l'analyse des impacts de la zone d'activité reste très incomplète. L'étude d'impact fournit une appréciation limitée des impacts cumulés. La suite de l'avis focalise ses recommandations sur les volets les plus importants, en traitant ensemble les impacts du projet et ceux de la zone d'activité.

### *2.3.1 Enjeux liés à l'artificialisation de l'espace*

L'étude d'impact relève que « *la création de la ZAC entraînera une diminution de l'activité agricole locale du fait de la conversion des champs en terrains viabilisés, soit une perte de surface agricole d'environ 20 à 25 ha* ». En revanche, celle-ci n'aborde pas l'impact du programme sur les espaces et les milieux naturels du fait de la création de la zone d'activité. L'appréciation des impacts cumulés du programme reste qualitative et ne permet pas de s'assurer que les principaux enjeux identifiés dans l'état initial (taillis, arbres, espèces) sur la zone d'étude sont bien préservés ou traités.

***L'Ae recommande que l'étude d'impact aborde plus précisément la question des impacts du programme de travaux sur les milieux naturels, plus particulièrement pour ce qui concerne les habitats de la chouette chevêche et l'impact paysager global.***

### *2.3.2 L'eau*

Le projet routier n'aura que peu d'impact sur l'écoulement et la qualité des eaux. Ces impacts sont traités grâce à plusieurs mesures techniques : géotextile pour recueillir les eaux de chaussée, collecte des eaux pluviales dans des noues d'infiltration avant évacuation dans un fossé, ouvrages de tamponnement pour une pluie seulement trentennale. Le projet prévoit également un ouvrage hydraulique nouveau pour rétablir la continuité écologique (la « petite Libaude ») actuellement interrompue par la RD 141 existante. Par contre, l'impact hydraulique de la zone d'activité est très peu abordé.

Le passage relatif aux travaux de remise aux normes de la station d'épuration de Salomé, dans laquelle les eaux usées du parc de développement économique seront traitées, requiert une mise à jour : « *Suite aux travaux de remise aux normes de cette station prévus pour 2010-2012, sa capacité passera de 8 000 à 14 000 équivalents habitants, ce qui permettra d'intégrer les besoins de la zone économique à hauteur de 1 750 EH* »<sup>9</sup>. L'appréciation des impacts cumulés évalue les besoins d'épuration liés à la zone d'activité à 300 équivalents habitants, sur la base de 600 emplois.

***L'Ae recommande de compléter son appréciation des impacts cumulés pour ce qui concerne l'approvisionnement en eau des activités de la zone et les conséquences en matière d'imperméabilisation et de ruissellement, notamment l'impact sur les fossés. Elle recommande également de prévoir des mesures d'évitement et de réduction et, le cas échéant de compensation, proportionnées.***

### *2.3.3 Impact sur les déplacements*

Au-delà des 400 véh/j actuellement constatés, le trafic sur la RD 141 serait augmenté, de 2 700 véh/j – y compris des poids lourds – du fait de la zone d'activités et de 2 000 véh/j du fait de l'attractivité de la nouvelle voie pour la liaison Illies-Salomé (dont on peut supposer qu'il s'agirait d'un report de trafic existant). Néanmoins, l'étude ne précise pas l'impact de cet aménagement sur les trafics des autres axes.

A l'exception de l'aménagement prévu sur la RN 41, les flux nouveaux avec les routes nationales sont limités, afin d'éviter de perturber les flux de transit. Le schéma de la page 243 (phase 2 de l'aménagement de la zone d'activités) dessine néanmoins une voirie au sud-ouest vers la RN 47.

De façon générale, l'étude d'impact ne prend pas en compte les impacts cumulés avec ceux de la zone d'activité. De surcroît, la méconnaissance des activités de la future zone ne permet pas de disposer de la part des poids lourds ou utilitaires dans ces trafics.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts du projet en matière de trafics sur l'ensemble des voiries, de préciser la nature et la fonction de la voirie supplémentaire prévue***

---

<sup>9</sup> La contribution du préfet de région confirme la réalité de cette mise aux normes.

**en phase 2 et d'apprécier l'ensemble des impacts résultant de la création de la zone d'activité.**

Le projet inclut une voie verte, sur toute sa longueur jusqu'à la halte ferroviaire de Salomé de façon cohérente avec le plan de déplacements urbains (PDU). Néanmoins, s'il le cite, le dossier n'explique pas les dispositions garantissant la conformité de l'ensemble du programme (zone d'activités + RD 141) avec ce PDU, en particulier pour ce qui concerne l'organisation des déplacements domicile - travail à partir de la zone d'activités.

**L'Ae recommande de préciser les flux de déplacements induits par le programme et leur répartition par mode, tenant compte des mesures prévues et de celles découlant des orientations du PDU.**

#### 2.3.4 Qualité de l'air

L'étude comporte un calcul, à plusieurs échéances mais utilisant deux méthodes différentes, des émissions de polluants atmosphériques, avec et sans le projet. Ces estimations concernent également les autres voiries :

. avec le logiciel IMPACT-ADEME : en 2016, l'amélioration des performances des véhicules et le renouvellement du parc automobile compense globalement les déplacements ou augmentations de trafic par rapport à 2013. Les émissions de certains polluants augmentent néanmoins modestement, par rapport à une situation initiale de bonne qualité.

. selon une modélisation réalisée par le CEREMA (janvier 2014) : l'étude d'impact présente des perspectives plus défavorables pour 2020 par rapport à 2012 (+ 50 % pour le CO<sub>2</sub>, le SO<sub>2</sub>, le cadmium, le nickel ; + 25 % pour les PM 10), en essayant de distinguer la contribution du projet seul (par exemple, + 20 % pour les PM 10). Ces évolutions des émissions ne donnent pas lieu à une extrapolation de l'impact pour les concentrations dans l'air. L'Ae considère, qu'au vu de l'état initial décrit, une estimation de ces concentrations pour les PM 10 serait opportune.

**L'Ae recommande que l'étude d'impact présente l'impact du projet sur les concentrations de PM 10 dans l'air au regard de l'objectif de qualité pour ce polluant, compte tenu de leur évolution constatée au cours des dernières années.**

#### 2.3.5 Bruit

Une modélisation précise de l'impact sonore du projet sur les maisons de la zone d'étude est fournie. Elle conduit à des niveaux inférieurs aux valeurs de référence dans tous les cas. Néanmoins, elle ne prend pas en compte les bruits causés par la zone d'activité.

#### 2.3.6 Impacts temporaires, en phase travaux

Les travaux relatifs à la requalification de la RD 141 se tiendront sur une période de 18 mois. Cette durée n'est pas précisée pour la zone d'activité, Ce volet de l'étude d'impact fait référence, la concernant, à la « *perte de surfaces en taillis et en boisement* » compensée par la création d'espaces verts et la plantation d'arbres le long des voiries. L'Ae souligne que cet impact est un impact permanent et que l'ensemble ressort plutôt de l'impact global du programme lié à l'artificialisation de l'espace (2.3.1).

Les autres volets sont décrits par des dispositions qualitatives très générales.

**L'Ae recommande d'apporter des informations plus précises concernant, en phase travaux, les circulations d'engins de chantiers, les volumes de matériaux, la gestion des déchets, les émergences sonores et les vibrations, notamment pour les quelques habitations concernées.**

## 2.4 Mesures de suivi

Le dossier comporte un tableau des mesures de suivi, qui concernent la requalification de la RD 141 et le projet de zone d'activité.

## 2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique présente le projet et son contexte de façon claire.

**L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique en fonction des recommandations formulées dans le présent avis.**