



PREFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Le Préfet,

Orléans, le 22 AVR. 2010

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Lotissement à usage d'activités dit « Villeneuve 2 »
sur la commune de POUPRY (28)
Dossier de demande de permis d'aménager

I. Contexte et présentation du projet

Le présent projet porte sur l'aménagement du lotissement à usage d'activités dit « Villeneuve 2 » sur la commune de Poupry (Eure-et-Loir), par le Syndicat Mixte Artenay-Poupry. Son périmètre couvre 57,6 hectares et comprend 2 lots dont le plus grand (environ 34 hectares) devrait permettre l'implantation d'un centre du groupe Carrefour. Le second lot, de taille plus petite (environ 15 hectares), devrait accueillir des activités industrielles, logistiques, commerciales ou artisanales non précisées à ce stade, tandis que la surface restante sera affectée à des équipements publics (voiries, espaces verts, ouvrages de gestion des eaux pluviales...).

Ce projet constitue une des tranches d'une opération de plus grande envergure, la zone d'activités interdépartementale (ZAI) d'Artenay-Poupry, dont le périmètre total couvre 184 hectares à la limite des départements du Loiret et de l'Eure-et-Loir, à proximité d'une sortie de l'autoroute A10 et de plusieurs autres axes routiers reliés aux agglomérations d'Orléans, de Chartres, à l'Île-de-France et à d'autres régions françaises (Sud et Ouest du pays notamment).

La ZAI d'Artenay-Poupry a fait l'objet de plusieurs avis de l'autorité environnementale, de manière globale (avis rendus lors de sa création le 3 septembre 2010, puis à l'occasion du dossier d'autorisation déposé au titre de la loi sur l'eau le 8 septembre 2010) ou bien lors de procédures intéressant une partie de son périmètre (demande de permis d'aménager du lotissement « Autoche » pour laquelle un avis a été rendu le 20 septembre 2011).

Le projet de lotissement « Villeneuve 2 » relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement désignée par la réglementation, dite « *autorité environnementale* », doit donner son avis, qui est mis 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 et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de demande de permis d'aménager, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte.

II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- les transports et les déplacements ;
- les risques technologiques ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- le bruit ;
- la pollution de l'air.

III. Qualité de l'étude d'impact

Description du projet

Le descriptif du projet est présenté de manière très sommaire dans l'étude d'impact (p. 108 et s.).

Il permet difficilement d'identifier les choix d'aménagement propres au projet de lotissement « Villeneuve 2 », ainsi que leur articulation avec les tranches précédentes (« Autroche », « Villeneuve 1 ») et avec les orientations d'aménagement d'ensemble initiées lors de la création de la ZAI.

De plus, la superficie du projet envisagée comme telle par l'étude d'impact (environ 106 hectares¹) est nettement supérieure au périmètre sur lequel porte la présente demande de permis d'aménager. Cette différence semble en partie se justifier par un niveau élevé de contraintes liées à l'archéologie et au passage de lignes électriques (cf. étude d'impact, p. 83) qui porte sur la fraction Nord-Est de la ZAI (à l'Est de la RD 954) et y réduit les possibilités d'aménagement. L'étude d'impact aurait mérité de présenter cet élément de contexte avec davantage de clarté.

L'étude d'impact aurait pu présenter un phasage portant sur la réalisation des travaux et l'installation prévisionnelle des entreprises, en particulier le groupe Carrefour qui devrait occuper la majeure partie du lotissement.

Sur ces bases, des scénarios alternatifs portant sur le contenu du programme d'équipement et sur le phasage du projet « Villeneuve 2 » auraient pu être présentés.

1 D'après la page 11 de l'étude d'impact, ce périmètre est défini comme « le reste de la ZAI d'Artenay-Poupry [hors les tranches déjà aménagées d'Autroche et de Villeneuve 1] ». »

Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales.

Dans la mesure où l'étude d'impact individualise peu les caractéristiques propres du site « Villeneuve 2 » par rapport à l'ensemble de la ZAI, la définition des aires d'études aurait mérité d'être mieux explicitée.

De plus, la sensibilité de certains enjeux est difficile à déduire de la lecture du dossier, étant donné que celui-ci ne décrit pas avec suffisamment de précision l'état d'avancement des tranches précédentes du projet de ZAI et les populations concernées ; à ce propos, l'étude d'impact ne quantifie pas le nombre de travailleurs présents dans la ZAI et n'indique pas si les maisons du hameau de Villeneuve, récemment acquises par l'aménageur, sont – ou seront – toujours habitées ou non.

Transports et déplacements

L'état initial des transports est présenté de manière assez sommaire dans l'étude d'impact (p. 87 et s.). Le site du projet est, à juste titre, qualifié de très bien desservi par la voirie routière, au croisement de plusieurs axes majeurs (autoroute A10, routes départementales RD 2020, RD 954, etc.). L'étude d'impact présente aussi les travaux déjà réalisés (giratoire « E » sur la bretelle d'accès à l'A10) ou prévus sur le réseau routier en lien avec l'aménagement de la ZAI, sans préciser clairement l'échéancier de leur réalisation (notamment pour la déviation de la route départementale RD10).

Les données de trafic – qui reposent sur des comptages effectués en 2007 et 2008, ainsi que sur des projections modélisées en 2000 – sont anciennes et auraient mérité d'être actualisées, compte tenu notamment de l'aménagement déjà réalisé d'une partie de la ZAI.

Les éventuelles remontées de files au niveau des rond-points et l'adéquation des stationnements existants aux conditions de trafic actuelles et projetées auraient pu être étudiées.

L'étude d'impact fait état d'une faible accessibilité du site par les modes de déplacement alternatifs à la voiture, compte tenu de l'éloignement relatif du bourg d'Artenay (projet situé à 2 kilomètres de la gare SNCF) et du franchissement de la RD 2020 qui posent une contrainte pour les déplacements piétons et cyclables. L'intégration de ces modes de transport est, à juste titre, considérée comme une nécessité pour le projet (étude d'impact, p. 92).

Risques technologiques

Les différents établissements et ouvrages pouvant générer des risques technologiques sont correctement présentés (étude d'impact, p. 32 et s.), ceux-ci étant en particulier liés à des entreprises logistiques (Norbert Dentressangle) et industrielles (Tereos) classées SEVESO seuil haut et soumis à des dispositifs spécifiques (plans de prévention des risques technologiques avec servitudes d'utilité publique, plans particuliers d'intervention) dont les versions actuelles ont été arrêtées en 2013.

Des documents cartographiques adaptés permettent de visualiser les zones de danger correspondant à ces établissements.

L'étude d'impact identifie les autres établissements relevant de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes sur la ZAI ou à proximité, les axes routiers concernés par le transport de matières dangereuses, les sites dont les sols sont pollués ou susceptibles d'être pollués, et les

ouvrages divers pouvant constituer des dangers (lignes électriques, réseaux de gaz, pipelines) présents dans l'aire d'étude. Elle hiérarchise de manière proportionnée le degré de contraintes qu'ils peuvent générer sur le projet.

Préservation de la ressource en eau

L'état initial de la ressource en eau au niveau local est exposé de manière adaptée dans l'étude d'impact (p. 23 et s.) qui met l'accent sur la sensibilité très forte des masses d'eaux souterraines (calcaires libres de Beauce) à la fois sur un plan quantitatif et sur un plan qualitatif, justifiant plusieurs dispositifs de protection (l'aire d'étude est en zone vulnérable pour la pollution aux nitrates, couverte par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux [SAGE] de la nappe de Beauce, etc.).

L'étude d'impact précise que l'aire d'étude n'est pas concernée par des cours d'eau sinon le ruisseau temporaire de la Dauneuse dont le tracé rejoint le Loir via la Retrève. La masse d'eau dont relève ce bassin versant aurait pu être indiquée.

Les réseaux d'assainissement publics de l'aire d'étude sont correctement décrits, l'étude d'impact (p. 94-96) précisant que la commune d'Artenay est dotée de réseaux collectifs d'assainissement des eaux usées (à laquelle la ZAI est raccordée et disposant de capacités qualifiées de suffisantes pour absorber les effluents qui en proviennent) et des eaux pluviales (dont les capacités ne permettent pas le raccordement du projet, ce qui impose la mise en place d'un système autonome).

L'étude d'impact signale (p. 121-124) que le traitement des eaux pluviales est assuré dans la ZAI au moyen d'un dispositif de collecte avec infiltration qui a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation en date du 1^{er} mars 2011. Le stade actuel de la réalisation des ouvrages prévus aurait toutefois pu être indiqué, de même que leurs performances épuratoires (mesurées au moyen d'analyses chimiques de l'eau voire des sols proches).

Concernant l'approvisionnement en eau potable, l'étude d'impact (p. 23 et 95) établit que l'aire d'étude est desservie par le captage de la Couarde (commune de Saint-Lyé-la-Forêt). Elle aurait pu préciser le volume dont le pompage est autorisé, ainsi que les capacités résiduelles du dit captage.

L'étude d'impact fait également état (p. 24) d'un forage agricole dans l'emprise du projet « Villeneuve 2 ».

Bruit

L'état initial du bruit est très sommaire (étude d'impact, p. 100) et se limite à la présentation des axes routiers et ferroviaires classés comme bruyants (A 10, RD 954, RD 2020 notamment) et des contraintes réglementaires qui s'y appliquent.

Il aurait été souhaitable que des relevés sonométriques soient réalisés depuis les habitations et les lieux de travail proches des principaux axes routiers.

Pollution de l'air

La pollution de l'air est abordée d'une manière très succincte dans l'étude d'impact (p. 93) qui présente des stations de mesures proches (Oysonville et Orléans) ainsi que les résultats des données recueillies en milieu urbain entre juin 2014 et juin 2015.

La conclusion selon laquelle « la qualité de l'air [...] s'avère meilleure sur l'aire d'étude que sur Orléans », qui semble reposer sur l'éloignement du projet par rapport

à des grandes villes, mériterait d'être davantage étayée dans la mesure où l'emprise du projet est très proche de plusieurs grands axes routiers supportant un trafic élevé, ainsi que d'entreprises industrielles et logistiques.

Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, y remédier

Transports et déplacements

L'étude d'impact décrit les incidences du projet sur les conditions de transport et de trafic routier (p. 155 et s.) sur la base de modélisations qui ne permettent pas de conclure dans la mesure où elles n'ont pas été mises à jour depuis l'étude d'impact produite lors de la création de la ZAI.

De plus, l'augmentation prévisionnelle du trafic est donnée en fonction des secteurs de la ZAI, définis de manière assez peu explicite (l'emprise du permis d'aménager « Villeneuve 2 » correspondant apparemment au secteur dit « Phase 2 / Phase Nord / Ouest RD 954 »), et non des axes routiers empruntés, ce qui ne permet pas de comprendre les modes de répartition des flux et la capacité des ouvrages routiers à les supporter.

L'étude d'impact prévoit que « des comptages et des études de circulation viendront confirmer ou ajuster les choix initialement effectués » (p. 157) sans présenter une échéance pour leur mise en place.

Concernant les possibilités de report modal, l'étude d'impact prévoit l'aménagement de voies dédiées aux modes doux reliant le lotissement « Villeneuve 2 » aux bourgs de Poupry et d'Artenay ainsi qu'une aire de covoiturage sans que leur localisation ne soit précisée.

Le dossier propose la création d'un « centre routier » (étude d'impact, p. 157) pour accueillir les poids lourds et réduire le stationnement anarchique de ces véhicules.

Cette mesure est pertinente, toutefois il serait souhaitable que la localisation, le dimensionnement et le calendrier de réalisation de cet équipement soient spécifiés.

Par ailleurs, le nombre de stationnements pour voitures prévu (cf. ratios prévus en p. 21 et 22 du règlement du lotissement), qui repose sur une hypothèse maximaliste de l'usage de la voiture, aurait mérité de prendre en compte les facteurs qui contribuent à le réduire dans les faits (personnel maximal présent en fonction des horaires de travail prévus, rotation des repos et des congés, accès par des modes de déplacement alternatifs).

Risques technologiques

L'évaluation des impacts du projet sur les risques technologiques (étude d'impact, p. 158-159) est pour l'essentiel basée sur un rappel de la réglementation².

Elle aurait mérité d'indiquer, dans la mesure du possible, les risques d'accroissement ou de cumul de risques liés aux projets prévus dans le lotissement – et notamment au projet de centre « Carrefour » - et les régimes dont ils devraient relever au regard de la nomenclature ICPE voire SEVESO.

Les risques d'engorgement ou de blocage du réseau routier en cas d'incident ou d'accident ne sont pas quantifiés dans l'étude d'impact.

² Plan local d'urbanisme, plans de prévention des risques technologiques, plans particuliers d'intervention, réglementations applicables aux réseaux électriques et au transport de matières dangereuses, etc...

Il aurait été souhaitable que celle-ci précise dans quelle mesure les accès au lotissement « Villeneuve 2 » sont correctement positionnés et dimensionnés pour permettre rapidement l'accès des secours et l'évacuation du secteur.

Préservation de la ressource en eau

L'impact du projet sur la ressource en eau est présenté de façon appropriée. Celui-ci est principalement constitué par le risque d'infiltration d'eau polluée dans les nappes.

Les dispositifs prévus pour le traitement des eaux de ruissellement (collecte par des réseaux séparatifs reliés à des bassins d'infiltration) sont proportionnés aux enjeux et conformes aux préconisations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Loire-Bretagne »³ (étude d'impact, p. 175). Le choix d'une gestion des eaux pluviales par infiltration est correctement justifié, dans la mesure où les caractéristiques du milieu ne permettent pas de rejet vers un cours d'eau de surface.

Un suivi pertinent du bon état et des performances épuratoires du système hydraulique est prévu (étude d'impact, p. 169-170). Il serait toutefois utile que le respect des prescriptions de l'arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau soit confirmé, et que la fréquence des mesures de qualité de l'eau et de la transmission du bilan aux services de l'État (directions départementales des territoires d'Eure-et-Loir et du Loiret) soit précisée.

Les modalités d'usage des produits phytosanitaires et des fertilisants dans le périmètre du projet (interdit selon la p. 143 de l'étude d'impact, mais seulement « limité » selon la p. 146 du même document), pourraient être clarifiées.

Concernant les eaux usées, l'étude d'impact (p. 125 et 159-160) prévoit, de manière pertinente, le raccordement du lotissement « Villeneuve 2 » au réseau public d'Artenay, avec une obligation de pré-traitement pour les eaux usées industrielles.

L'étude d'impact aurait toutefois pu quantifier le volume d'eaux usées généré par l'opération « Villeneuve 2 », tout du moins pour ce qui concerne le projet de site « Carrefour ».

De même, l'étude d'impact, qui envisage (p. 159) le raccordement du lotissement « Villeneuve 2 » au réseau public d'eau potable, aurait pu quantifier les besoins générés par les activités dont l'implantation est prévue et vérifier que les capacités de production actuelles (ou envisageables dans un futur proche) sont suffisantes pour les satisfaire.

Concernant le comblement du forage agricole (cf. étude d'impact, p. 135), il aurait pu être précisé que cette opération devra être réalisée dans les règles de l'art afin d'assurer une protection efficace de la nappe.

La compatibilité avec le SAGE « Nappe de Beauce » est correctement argumentée (étude d'impact, p. 176).

Bruit

L'analyse des impacts sonores du projet, très succincte (étude d'impact, p. 161-162), se limite à des considérations d'ordre général (augmentation probable liée au trafic routier et éventuellement aux activités exercées par les entreprises) et à des rappels réglementaires.

3 L'étude d'impact datant de juin 2015, c'est la compatibilité avec le SDAGE 2010-2015 qui a été prise en compte dans ce dossier. Il est à signaler que le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 a été approuvé par arrêté du préfet coordonnateur de bassin le 18 novembre 2015 (document publié le 20 décembre 2015).

Afin de pouvoir conclure de manière satisfaisante, elle mériterait d'être effectuée de manière plus fine, au moyen d'une simulation chiffrée de la hausse du bruit prenant en compte les lieux les plus sensibles.

Certaines des mesures d'atténuation proposées (création de merlons, utilisation de matériaux isolants dans le bâti, mode de traitement des voiries, etc...) pourraient être davantage décrites.

La pertinence des mesures (incluant, en plus de celles évoquées ci-dessus, l'orientation des bâtiments et leur recul par rapport aux emprises routières) mériterait d'être étayée par des éléments permettant de chiffrer la réduction d'impact attendue.

Pollution de l'air

Les impacts du projet sur la pollution de l'air sont décrits de manière très succincte (étude d'impact, p. 160-161 et 163), sur la base d'une présentation générale des facteurs polluants liés au projet (trafic routier et éventuellement rejets dans l'atmosphère issus des activités) et des effets locaux, régionaux ou planétaires de l'émission de matières polluantes.

Bien que l'ensemble des activités qui s'installeront dans le lotissement « Villeneuve 2 » ne puisse être déterminé avec précision à ce stade du projet, il serait souhaitable (compte tenu de la hausse importante des rotations de véhicules, incluant les poids lourds, qui sera générée) que le dossier précise l'impact des émissions de gaz d'échappement⁴, et qu'une évaluation de l'impact global du projet sur la pollution atmosphérique soit réalisée dès lors que le lotissement sera occupé, en prenant en compte les impacts cumulés avec les infrastructures routières existantes, les autres parties de la ZAI et les établissements industriels majeurs implantés à proximité (entreprise Tereos notamment).

IV. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans les choix effectués

La justification du projet (étude d'impact, p. 76-78 et 105) est sommaire, se limitant à la présentation d'éléments de contexte généraux (situation géographique présentée comme « stratégique », prospection de la ZAI par « de nouvelles entreprises » suite à l'aménagement des premières tranches, etc.), sans témoigner d'une prise en compte de l'environnement dans le choix de la zone d'implantation.

Il aurait été souhaitable que la motivation du projet soit davantage étoffée notamment sur la problématique de la consommation d'espaces naturels ou agricoles, en quantifiant le foncier disponible actuellement – ou à court terme – sur la ZAI et les zones d'activités proches, notamment celles de l'agglomération orléanaise, ainsi que l'état actuel des besoins en terrains manifestés par les entreprises des secteurs secondaire et tertiaire.

Le fait que le projet « Villeneuve 2 » soit accessible à tous les types d'entreprises aurait mérité d'être plus argumenté, dans la mesure où certaines des activités concernées (bureaux, commerces de détail, certains types d'artisanat) ne nécessitent pas d'être éloignées des zones d'habitation et pourraient être utilement envisagées plutôt dans des zones proches de zones urbaines en limitant ainsi la consommation d'espace liée et les déplacements induits par l'éloignement de la zone.

Certaines options d'aménagement (dimensionnement des bandes inconstructibles le

4 Conformément à l'avis de l'ANSES du 12 juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisés dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières.

long des routes, coefficient d'imperméabilisation plafonné à 70 % des sols pour chaque îlot aménagé, etc.) auraient pu être justifiées plus clairement, en fonction des contraintes réelles du milieu physique ou tenant à la protection des personnes et en fonction de leurs impacts sur les enjeux environnementaux

L'évolution envisagée de la réglementation d'urbanisme (plan local d'urbanisme de Poupry) nécessaire pour que le projet « Villeneuve 2 » puisse se concrétiser est correctement présentée dans l'étude d'impact (p. 66 et s.).

V. Résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique (p. 217 et s.) qui présente assez fidèlement la plupart des enjeux environnementaux de l'aire d'étude, même si certains d'entre eux auraient mérité de l'être de façon plus explicite, par exemple la spécificité du contexte hydrologique.

Toutefois, ce document ne fait pas allusion au projet « Villeneuve 2 » en tant que tel, ni à ses incidences sur l'environnement, celles-ci étant abordées dans le cadre général de la ZAI.

L'absence d'incidence du projet sur l'état de conservation du site Natura 2000 « Beauce et vallée de la Conie » aurait mérité d'être affirmée.

VI. Conclusion

L'étude d'impact est d'une qualité moyenne. En effet, la présentation de la tranche « Villeneuve 2 » est réalisée d'une manière elliptique, de même que l'articulation entre cette tranche et les autres parties de la ZAI dont la réalisation est passée ou future, ainsi que sur les aménagements annexes (sur le réseau routier notamment).

La justification des choix d'aménagement aurait mérité d'être davantage argumentée afin de mieux démontrer comment l'environnement est pris en compte.

L'autorité environnementale recommande que l'évaluation des impacts du projet « Villeneuve 2 » sur le trafic routier, le bruit et la pollution de l'air soit étayée sur la base d'un diagnostic et de projections davantage chiffrés et actualisés, individualisant clairement les interactions entre les impacts propres du projet et ceux liés au restant de la ZAI ou à d'autres établissements, et identifiant les lieux sensibles pour lesquels la prise de mesures de réduction d'impact est prioritaire.

Le dossier méritera de démontrer que la réalisation du projet ne créera pas d'engorgement ni de blocage du trafic routier et permettra de manière aisée l'accès des secours et l'évacuation des personnes en cas d'incident ou d'accident.

LE SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR
LES AFFAIRES EUROPÉENNES

~~Claude FLEUTIAUX~~

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	+	La faune et la flore sont correctement prises en compte. Bien que la plantation de végétaux indigènes soit préconisée par principe, la palette végétale présente plusieurs espèces exotiques et/ou horticoles.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	+	L'absence d'incidence significative du projet sur l'état de conservation des milieux naturels proches et du site Natura 2000 le plus proche (« Beauce et vallée de la Conie ») est correctement argumentée.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	+	L'absence d'incidence significative du projet sur la trame verte et bleue est argumentée de manière satisfaisante.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables) et lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	+	L'analyse portant sur les thématiques de l'énergie et du climat est réalisée de manière proportionnée aux enjeux, et donne lieu à des mesures adaptées sur le plan de la production d'énergie à partir de sources renouvelables ainsi que des économies d'énergie. Une quantification des émissions de gaz à effet de serre à partir des différents postes (transports, chauffage, réfrigération, etc.) aurait toutefois été utile.
Sols (pollutions)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Air (pollutions)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Les risques naturels sont appréhendés de manière proportionnée aux enjeux.
Risques technologiques	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Les modalités de traitement des déchets sont étudiées de manière proportionnée à l'enjeu.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	+	Le dossier mériterait d'évaluer l'impact du projet sur la pérennité des exploitations agricoles, et par rapport au recours éventuel à des aménagements fonciers, agricoles et forestiers en cas d'échanges de terrains menés à titre compensatoire.
Patrimoine architectural, historique	E	+	La prise en compte des éléments de patrimoine architectural et historique est correctement argumentée.
Paysages	E	+	Le paysage est abordé d'une manière adaptée.
Odeurs	ABS	+	Les nuisances olfactives potentiellement induites par le projet auraient mérité d'être étudiées.
Émissions lumineuses	E	+	Le dossier prévoit des mesures adaptées pour limiter les nuisances dues à l'éclairage.
Trafic routier	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Santé, sécurité et salubrité publique	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Bruit	E	++	Cf. corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	++	Cf. corps de l'avis.

* **Étendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'information

** **Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné