



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités
sur les communes de Nœux-les-Mines
et Mazingarbe (62)
*étude d'impact du 18 juin 2021***

n°MRAe 2021-5708

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 12 octobre 2021 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités à Nœux-les-Mines et Mazingarbe dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Patricia Corrèze-Lénée, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Valérie Morel et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, 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.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 16 août 2021, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7-III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 27 août 2021 :

- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*
- le préfet du département du Pas-de-Calais.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets 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 ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société de distribution Nœuxoise (société Leclerc) consiste à créer une zone d'activités « Loisinord 2 », d'une superficie d'environ 18,8 hectares, à Nœux-les-Mines et Mazingarbe, destinée aux activités logistiques et sur une petite partie aux activités commerciales. Le site est essentiellement occupé de cultures, d'espaces en friche, d'un boisement au sud, de petits bosquets d'ornement et d'arbres d'alignement en périphérie, et est implanté dans la zone tampon du Bassin minier, bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

Ce projet va induire une artificialisation de sols agricoles et naturels et générer un trafic important source de pollution atmosphérique et de gaz à effets de serre. Le projet ne prend pas en compte les objectifs nationaux, régionaux et locaux définis dans la loi climat résilience, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, et le plan climat-air-énergie territorial. Il est nécessaire de poursuivre la démarche d'évaluation environnementale en privilégiant par exemple l'utilisation de friches et des modes alternatifs à la route.

Les incidences du projet sur le patrimoine minier classé de l'Unesco, et notamment le site classé, le terrier T042 sont insuffisamment traitées, notamment au regard de la disparition du seul espace agricole encore ouvert dégagant des vues et perspectives sur le terrier et potentiellement depuis la voie ferrée et l'autoroute A26, autoroute vitrine du bassin minier. En outre, aucune réflexion n'a été menée concernant le positionnement et la volumétrie des bâtiments, leur traitement architectural permettant de s'assurer que la silhouette du terrier ne sera pas banalisée par la vision conjointe des fronts bâtis projetée.

Concernant l'expertise écologique, si la démarche « éviter, réduire, compenser » semble avoir été mise en oeuvre, elle mérite d'être reprise plus clairement dans l'étude d'impact en démontrant que les mesures de compensation sont adaptées au regard des habitats détruits. Concernant le diagnostic zones humides, celui-ci ne respecte pas les dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides, ne permettant pas de conclure à l'absence de zones humides sur le secteur de projet.

L'étude d'impact doit être complétée d'une quantification des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi que de perte des capacités de stockage de carbone par la végétation et les sols, Elle devra définir des mesures et démontrer leur efficacité à réduire et compenser les impacts du projet sur la qualité de l'air.

Enfin, concernant l'analyse des effets cumulés, il convient de la compléter par la prise en compte du projet de plateforme logistique de Linkcity.

L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet d'aménagement d'une zone d'activités à Nœux-les-Mines et Mazingarbe

Dans la perspective de son développement économique, la société de distribution Nœuxoise (société Leclerc) souhaite créer une zone d'activités, d'une superficie d'environ 18,8 hectares, sur le territoire des communes de Nœux-les-Mines et Mazingarbe, dans le Pas-de-Calais.

Plan de situation du site d'implantation du projet (source : étude d'impact page 29)



La zone d'activités projetée est située entre la route départementale 937E1 et la voie ferrée (ligne Dunkerque-Arras). Le site est directement desservi par la RD937E1 et la rue Léon Blum et situé à la sortie de l'autoroute A26.

Il est essentiellement occupé de cultures, d'espaces en friche, d'un boisement au sud, de petits bosquets d'ornement et d'arbres d'alignement en périphérie.

Le projet comprend :

- deux macro-lots divisibles : un macro-lot logistique au sud et un macro-lot à vocation petite et moyenne entreprise et services, sur des surfaces respectivement de 134 732 m² et de 29 134 m² ;
- la viabilisation du site : des réseaux souterrains raccordés aux réseaux existants ;

- la réalisation d'une voie d'accès, de desserte et son raccordement à la voirie existante, sur une surface de 2 490 m² de voie douce et de 6 090 m² de voirie ;
- la création d'espaces verts et notamment une prairie destinée à la gestion des eaux pluviales, sur une surface de 19 830 m².

Chacun des îlots pourra recevoir plusieurs bâtiments et pourra être redécoupé en plusieurs lots selon les besoins.

Projet d'aménagement de la zone d'activités (source : étude d'impact page 29)



Ce projet relève d'un avis de l'autorité environnementale, au titre de la rubrique n°39 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, qui soumet les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels, aux risques naturels, aux nuisances sonores, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré.

Cependant, celui-ci mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet. En outre, il ne fait pas l'objet d'un fascicule séparé.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet et, pour une meilleure information du public, de le présenter dans un fascicule séparé.

II.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'analyse de l'articulation du projet avec les plans locaux d'urbanisme des communes de Nœux-les-Mines et Mazingarbe est présentée page 140 de l'étude d'impact.

Le projet de zone d'activités est permis par les documents d'urbanismes concernés.

La compatibilité avec le plan climat-air-énergie territorial de l'agglomération de Béthune (PCAET) et avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est affirmée sans analyse.

Un des objectifs du SRADDET (page 153) est de privilégier les plates-formes logistiques et les implantations aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier), afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux. Or la desserte de la ZAC, dont l'objet principal est la logistique, est uniquement routière, alors même que la ZAC borde une voie ferrée. Cet objectif n'est donc pas pris en compte, ce qui aura un impact sur le climat et la qualité de l'air.

Un des objectifs du PCAET est de réduire la dépendance énergétique aux hydrocarbures et les émissions de gaz à effet de serre du transport.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'un raccordement multimodal de la ZAC et des exigences pour les entrepôts qui s'implanteront.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée page 143 de l'étude d'impact. Les projets sont recensés page 143, ceux situés à plus de 10 kilomètres du site d'étude ne sont pas étudiés. L'étude d'impact fait référence au projet de plateforme logistique nord-est, porté par la société Linkcity et au projet connexe Retail park¹, situé en face du secteur projeté de l'autre côté de la RD973E1.

Cette analyse mérite d'être complétée, notamment au sujet du bruit, de la qualité de l'air et du climat (cf. paragraphe II.4.5 et II.4.6).

¹ Retail park : expression anglaise consacrée pour désigner un parc d'activités commerciales. Le Retail park se définit comme un ensemble commercial à ciel ouvert comprenant au minimum 5 unités locatives pour une surface globale supérieure à 3 000 m² de surface construite.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des impacts cumulés du projet avec les projets environnants, notamment avec la plateforme logistique Linkcity sur les nuisances sonores, le climat et la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude justifie de la création de la zone d'activités par la nécessité de répondre aux besoins en matière de développement économique. Le secteur dans lequel s'inscrit le projet est identifié au schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Artois, approuvé en février 2008 et en cours de révision² comme un site préférentiel de développement économique : « il renforce et pérennise le pôle d'activités existant sur Nœux-les-Mines tout en restant à proximité des zones résidentielles, selon les objectifs de développement prévus au SCoT » (étude d'impact page 22).

L'implantation du projet est justifiée comme répondant à plusieurs critères, notamment d'aménagement et de desserte : le site bénéficie d'un effet vitrine depuis le giratoire, la RD937E1 à l'ouest et la rue Léon Blum et est directement desservi par la RD937E1 à l'ouest et la rue Léon Blum au nord et situé à la sortie de l'autoroute A26.

Selon l'étude, le projet a fait l'objet d'évolutions significatives. Quatre scénarios sont présentés, pages 34-39 de l'étude d'impact, reposant notamment sur l'optimisation de la surface constructible, sur l'organisation et la répartition du programme d'aménagement...

N'est jointe aucune analyse des disponibilités foncières existantes des parcs d'activités du territoire intercommunal, alors qu'elle aurait permis d'étudier les possibilités de solution alternative au secteur de projet retenu, notamment en termes de localisation moins impactante sur l'environnement. Aucune analyse des friches disponibles pouvant répondre aux besoins d'installations de nouvelles activités n'a été réalisée. En outre, aucune recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que les besoins en foncier au titre des activités économiques projetées répondent aux besoins réels du territoire, compte-tenu de la consommation d'espace qu'elle induit, notamment au regard d'une analyse corrélée des projets en attente et des disponibilités foncières existantes sur les parcs d'activités et des potentialités de friches mobilisables sur le territoire intercommunal ;*
- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse de solutions alternatives au projet retenu en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux, en prenant notamment en compte les résultats des analyses de disponibilités foncières, et en étudiant des alternatives en termes de consommation d'espace et de recours au mode de transport routier afin de minimiser les impacts sur l'environnement.*

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera sur près de 19 hectares d'espaces agricoles et naturels.

L'artificialisation des sols qui résultera des aménagements prévus, et notamment l'imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une altération du paysage, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols et une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques³.

Les enjeux des extensions de zones commerciales viennent d'être rappelés par l'article 215 de la loi climat et résilience⁴ qui fixe un principe général d'interdiction de création ou d'extension de surfaces commerciales qui entraînerait une artificialisation des sols, sauf si le porteur de projet démontre que le projet de surface commerciale répond à des critères dérogatoires.

Aucun principe d'aménagement n'est préconisé afin de réduire les impacts de l'imperméabilisation à l'intérieur du site (développement d'espaces verts autour des bâtiments, et d'une partie des toitures), la création de parkings perméables, la mutualisation des parkings...

Les impacts de la consommation d'espace, et de l'imperméabilisation des sols qui en résulte, sur la biodiversité, le paysage, la gestion des eaux de pluie, la fixation du carbone atmosphérique et plus globalement consécutifs à la perte des services écosystémiques qu'ils rendent, ne sont pas abordés.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *pour les sols qui seront artificialisés, d'analyser l'impact du projet sur la perte de services écosystémiques, comme par exemple pour le stockage de carbone, et de proposer des mesures permettant de réduire ces impacts et les compenser.*

II.4.2 Paysage

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet s'inscrit, selon l'atlas des paysages du Nord Pas-de-Calais, dans un paysage d'interface, les paysages miniers.

³ Services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

⁴ Loi n°2021-1104 du 22/08/2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

Le site est au cœur de la zone tampon du « Bassin minier du Nord-Pas de Calais », bien inscrit depuis 2012 au patrimoine mondial de l'Unesco et à proximité du site classé 62SC38, les « Terrils du bassin minier Nord-Pas de Calais », à proximité des terrils T042, aménagé depuis en base de loisirs Loisinord (stade de glisse) et T036. Il est à l'interface entre un paysage minier (présence de terrils) et un paysage agricole en entrée de commune. Il convient également de noter la présence du site classé, le terril T045, « nouvelles usines de Nœux », situé sur la commune de Labourse, en limite communale de Nœux-les-Mines.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage

L'étude d'impact fait une analyse du paysage pages 58-61 et du patrimoine classé Unesco pages 95-96. L'analyse est complétée d'un ensemble de points de vue, dont la localisation est cartographiée page 61, depuis et vers le secteur de projet et depuis les voies d'accès (rue Léon Blum, RD937E1), permettant d'identifier le paysage dans lequel s'inscrit le secteur de projet (pages 58-60).

L'étude conclut, page 60, par une identification des enjeux paysagers, notamment l'intégration du projet dans le paysage minier et agricole et la préservation du point de vue sur le terril de glisse de Loisinord, image de marque de la commune de Nœux-les-Mines.

Cependant, l'analyse n'est pas plus approfondie. Aucune représentation ni analyse des perspectives visuelles, points, cônes de vue n'ont été réalisées vers et depuis le terril T042, le plus proche du secteur de projet, vers et depuis les terrils T036 et T045, mais également depuis les axes de découverte (axes routiers, voie ferrée, sentiers de randonnée...), les sites touristiques.

Un parti paysager de la zone d'activités est présenté page 9 et illustré page 10 de l'étude d'impact. Selon l'étude, « le projet doit s'intégrer dans un maillage boisé⁵, de terrils et de corridors miniers tout en préservant les vues sur la plaine agricole ». Le plan paysager prévoit différentes ambiances végétales de strates herbacées, arbustives et arborées et notamment une ambiance paysagère de façade et une ambiance paysagère autour des terrils mais le principe de ces ambiances et leur composition n'est pas détaillée. Il est indiqué que plus de 1 000 m² seront aménagés en massif arbustif d'essences locales en façade de la RD937 et 150 arbres de haute tige et cépée⁶ seront implantés sur le site. Le parti paysager semble reposer sur une approche à la parcelle sans relation au grand paysage et aucun photomontage permettant de visualiser le parti paysager projeté n'est réalisé.

Les incidences sur le patrimoine minier classé Unesco sont très succinctement traitées page 138. L'étude conclut que « le projet devra s'intégrer dans ce contexte historique et tenir compte des vues remarquables depuis les existants et depuis l'intérieur de la zone » et que « les aménagements paysagers permettront l'intégration qualitative du projet dans le paysage minier du secteur et préservera les vues sur les terrils alentours. », sans plus de justification. Les mesures à prendre sont à indiquer.

5 Un bois a été aménagé en même temps que le stade de glisse, dans les années 90 puis, scindé en 2 avec la création de la RD937E1 vers 2005.

6 Cépée : arbre à plusieurs troncs sortant d'une même souche, d'une hauteur d'1m-1,50m qui apporte du volume


En outre, le projet s'inscrit entre un bois (aménagé en même temps que le stade de glisse, selon l'étude) et le projet de plateforme logistique Linkcity, situé de l'autre côté de la rue Léon Blum. L'urbanisation du secteur de projet conduira ainsi à la fermeture du seul espace agricole encore ouvert dégageant des vues et perspectives sur le terril et potentiellement depuis la voie ferrée et l'autoroute A26, autoroute vitrine du Bassin minier et compromettra ainsi la perception à distance de ce terril.

Or, selon l'étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables 2015⁷, page 79, ce projet s'inscrit dans un des espaces ouverts (« parvis agricole ») identifié par cette étude à protéger et valoriser, dégageant des vues sur plusieurs terrils, les terrils T042, T036 et T045 (cf ; cartographie ci-dessous).

Carte « orientation 1 : pour un patrimoine minier durable présent et lisible dans les paysages du bassin minier » de l'étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables 2015

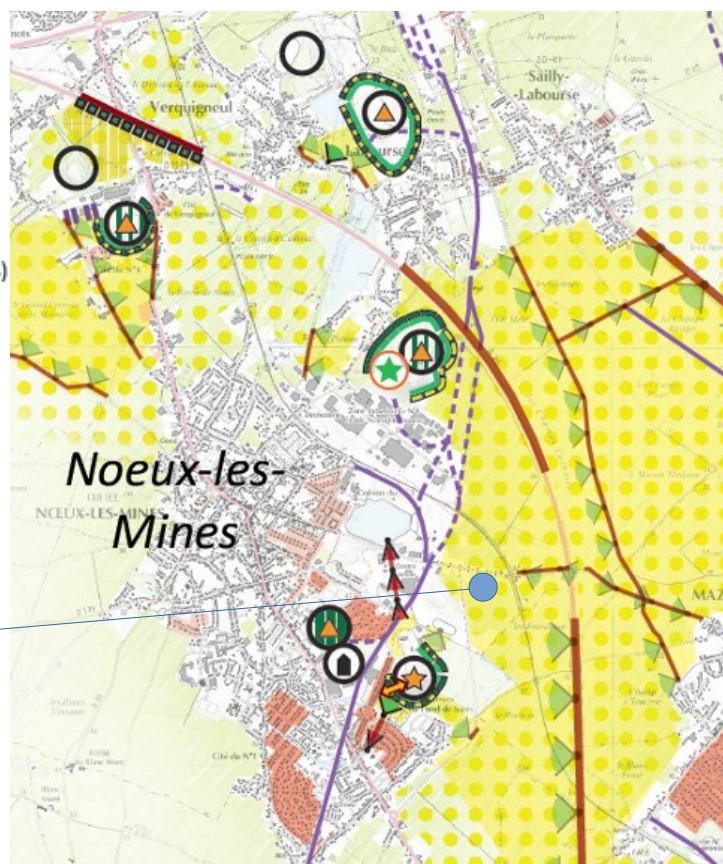
1.1.1 Protéger durablement et valoriser les « parvis » et « esplanades » agricoles inscrivant les grands repères miniers dans les paysages

-  Terril constituant un signal majeur dans les paysages
-  Terril constituant un signal discret dans les paysages
-  Terril constituant un signal remarquable dans les paysages
-  Autre terril présentant un intérêt paysager, mais sans effet signal dans les paysages

 Espaces ouverts à protéger et valoriser, dégageant des vues sur un ou plusieurs terrils ou chevalements (depuis des espaces et itinéraires publics)

1.4.1 Préserver ou retrouver des continuités visuelles et physiques entre les terrils et les « grands paysages » à caractère naturel ou agricole

 Grands paysages agricoles et ouverts (plaines cultivées)



Projet ZAC

⁷ étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables

<https://www.missionbassinminier.org/wp-content/uploads/Etude-paysages-miniers-phases-1-et-2-2015.pdf>

Selon cette étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables, les espaces ouverts (« parvis » et « esplanades » agricoles ou d'autre nature) qui dégagent des vues à distance sur les terrils sont particulièrement stratégiques pour permettre la perception de ces derniers dans les paysages. Grâce à ces espaces ouverts, les grands éléments miniers constituent des points de repère marquants et des témoignages privilégiés de l'histoire minière. L'étude conclut à la nécessité du maintien durable de ces espaces ouverts qui conditionne la perception de ces grands repères miniers dans les paysages du Bassin minier. L'étude mentionne également la nécessité de préserver les itinéraires, routes et autoroutes, voies ferrées... offrant des vues sur les éléments repères miniers.

Ces éléments de l'étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables sont peu repris dans l'étude d'impact du projet de la ZAC, De plus, cette dernière n'apporte aucun élément concernant le positionnement et la volumétrie des bâtiments (afin de maintenir les cônes de vue), le traitement architectural (adapté à une perception conjointe avec les éléments miniers, notamment s'harmoniser à la couleur sombre de ces derniers) d'autant plus que ces bâtiments s'inscrivent sur les limites urbanisées des espaces agricoles depuis lesquels s'ouvrent des vues sur le terril. Or, ces éléments bâtis ont une grande importance dans la qualité des vues sur les grands éléments miniers, la silhouette de ces derniers pouvant être banalisée par la vision conjointe de fronts bâtis trop hétérogènes ou encore être masquée, tout ou partiellement, par les volumes de bâtiments.

Les incidences sur le patrimoine minier classé Unesco sont donc très insuffisamment traitées au regard des enjeux locaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse paysagère, à l'échelle du grand paysage et de la parcelle accueillant le projet ;*
- *d'une identification des perspectives visuelles, points, cônes de vue vers et depuis les terrils T042, T036 et T045 et depuis les axes de découverte, notamment la RD937E1, l'autoroute A26 et la rue Léon Blum afin de préserver des dégagements visuels sur les terrils ;*
- *de définir des dispositions concernant le positionnement et la volumétrie des bâtiments, leur traitement architectural et traitant la covisibilité du front bâti avec le terril T042 afin de préserver la silhouette de ce dernier ;*
- *d'une justification des aménagements paysagers prévus au regard de la préservation de vues et perspectives sur le terril T042.*

II.4.3 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet s'inscrit entre deux corridors écologiques de type « terrils » et en bordure d'un espace naturel relais de type forêt identifié au projet de schéma régional de cohérence écologique selon l'étude d'impact page 66.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels

Une expertise faune-flore, dont la pagination est à consolider, est présentée en annexes. Elle repose sur la réalisation d'inventaires dont le calendrier est présenté respectivement pages 10 et 11 de l'expertise.

Concernant la flore, l'étude précise (page 55 non marquée) que deux inventaires ont été réalisés les 11 octobre 2020 et 3 mai 2021 qui ne semblent pas correspondre aux dates pré-indiquées en page 11. Il convient de mettre en concordance les données de l'étude d'impact relatives aux dates d'inventaires.

Habitats naturels et flore

Huit habitats sont recensés et cartographiés respectivement pages 38 et 40 de l'expertise écologique. On note en particulier la présence de prairies, fourrés, boisements, friches et zones rudérales.

Concernant la flore, 86 espèces végétales ont été identifiées, dont une espèce caractéristique de zone humide identifiée, la Renoncule rampante. Aucune espèce protégée ni d'intérêt patrimonial n'est recensée. La liste des espèces végétales rencontrées sur le site est présentée pages 56-58. Aucune cartographie ne permet de localiser ces espèces.

Une espèce exotique envahissante est présente sur le site d'étude, la Renouée du Japon, dont la localisation est cartographiée page 59

Les impacts sur l'habitat et la flore sont analysés pages 76-78 et cartographiés page 77.

L'étude conclut à des impacts très faibles sur les habitats et la flore.

Pourtant selon l'étude page 76, les travaux induiront le défrichage partiel du boisement (près d'1,4 ha), une altération des fourrés et la fauche et le terrassement des autres habitats. Or, ces habitats abritent des espèces protégées et/ou d'intérêt patrimonial (oiseaux, chauves-souris) au regard des inventaires réalisés (cf. ci-dessous).

L'étude ne peut donc conclure à un impact très faible sur les habitats ; d'autant qu'il convient, en outre, de réétudier le caractère humide de l'ensemble du secteur de projet (cf. ci-dessous).

En effet, un diagnostic de zones humides a été réalisé et est présenté en annexe. Une première étude a été réalisée sur une surface de 16 hectares et complétée sur la parcelle voisine de 4 hectares afin de caractériser l'ensemble du secteur de projet.

52 sondages ont été réalisés : 39 sondages les 17 et 18 juillet 2019 et 23 complémentaires le 24 septembre 2020. Leur localisation est cartographiée pages 12 et 16. Les fiches descriptives des sondages complémentaires sont présentées en annexe 2, page 17 et suivantes. Cependant, les fiches des premiers sondages réalisés ne sont pas jointes.

Selon le diagnostic, sur les 59 sondages réalisés, 35 sondages sont indéterminés : les sondages ont rencontré des remblais en surface, notamment de la craie. 27 d'entre eux ont atteint la profondeur nécessaire à l'identification et aucun de ces sondages n'est caractéristique de zone humide.

Or, il s'avère que sur ces 27 sondages réalisés, la profondeur de 14 de ces sondages ne va pas au-delà de 70 cm de profondeur (page 22). Concernant les 13 autres sondages, la fiche descriptive n'est pas jointe, ne permettant pas de vérifier la profondeur atteinte. Les sondages pédologiques réalisés ne répondent donc pas au protocole de terrain précisé à l'arrêté du 24 juin 2008 préconisant la

réalisation de sondages à une profondeur de 120 cm. Selon le diagnostic, « c'est l'examen approfondi des 50 premiers centimètres du sol qui est déterminant pour confirmer ou infirmer qu'un sol est caractéristique d'une zone humide. », laissant supposer que les 13 autres sondages n'ont pas été réalisés à une profondeur de 120 cm. Cet argument ne peut être entendu au regard de la réglementation.

En outre, il convient de rappeler que ces sondages doivent être réalisés hors période de sécheresse, soit en dehors des mois de juillet et août.

Enfin, une espèce caractéristique de zone humide est identifiée, la Renoncule rampante. L'expertise indique page 60 que « les espèces caractéristiques de zones humides présentent un recouvrement trop faible pour permettre de caractériser une zone humide selon la flore. ». Cependant, l'étude ne cartographie pas cette espèce ni ne précise le nombre d'individus recensés. En outre, les inventaires de la flore (mai et octobre) ne répondent pas à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des zones humides (août-septembre).

En l'état actuel des données et des insuffisances des sondages réalisés, il ne peut être conclu à l'absence de zones humides sur le secteur de projet.

L'autorité environnementale recommande de :

- *réétudier le caractère humide de l'ensemble du secteur de projet reposant sur une analyse du critère pédologique et de végétation, dans le respect des dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides ;*
- *requalifier le niveau d'impact sur les habitats au regard des résultats de cette analyse et des espèces protégées et/ou d'intérêt patrimonial (oiseaux, chauves-souris) identifiées au sein de ces habitats*
- *le cas échéant, après analyse des fonctionnalités des zones humides qui seraient impactées, les mesures pour les éviter ou à défaut réduire et compenser les impacts.*

Sur la faune

Les inventaires ont permis de recenser (pages 61-70 de l'étude faune-flore) :

- 35 espèces d'oiseaux nicheurs, dont 23 espèces sont protégées. 9 espèces d'intérêt patrimonial sont recensées. Parmi ces dernières, on note la présence d'une espèce protégée et vulnérable, le Bruant jaune, une espèce en danger, la Tourterelle des bois, une espèce vulnérable, l'Alouette des champs et deux espèces quasi menacées au plan régional, la Perdrix grise et le Verdier d'Europe ;
- 3 espèces d'insectes de la famille des papillons ;
- une espèce de chauve-souris, protégée, la Pipistrelle commune ;
- le Chevreuil européen et le Lièvre d'Europe.

La localisation de ces espèces est cartographiée pour les oiseaux et les chauves-souris respectivement, pages 65 et 68.

On note la présence d'habitats de nidification sur le secteur de projet :

- le boisement et les milieux semi-ouverts situés au sud-est et abritant respectivement la Tourterelle des bois, le Verdier d'Europe et le Bruant jaune ;
- les milieux ouverts au centre du secteur, l'Alouette des champs, la Perdrix grise et le Bruant jaune.

La Pipistrelle commune est elle identifiée en « chasse/transit » sur le secteur de projet, notamment au droit du boisement et des milieux semi-ouverts.

Les impacts sur la faune sont analysés page 79 et suivantes. L'étude conclut :

- concernant les oiseaux à :
 - x un impact fort pour le Bruant jaune et la Tourterelle des bois ;
 - x un impact modéré pour l'Alouette des champs, la Perdrix grise et le Verdier d'Europe ;
- concernant les chauves-souris, à un impact modéré pour la Pipistrelle commune ;
- concernant les autres espèces faunistiques, à un impact faible.

Comme vu précédemment, les travaux induiront le défrichage partiel du boisement (près d'1,4 ha), une altération des fourrés et la fauche et le terrassement des autres habitats.

L'étude prévoit une mesure d'évitement (page 87) : la préservation d'une partie du boisement et de milieux semi ouverts, identifiés comme habitats de nidification, notamment du Bruant jaune. L'étude précise que ces espaces seront pérennisés sur le long terme par la mise en place d'une gestion adaptée⁸.

Le projet prévoit également des mesures de réduction en phase chantier pages 88-92.

L'autorité environnementale recommande que soient proscrits les travaux :

- *sur les éléments boisés entre début mars et fin juillet pour les oiseaux (soit hors période de nidification) et entre novembre et février pour les chauves-souris (soit hors période d'hibernation) ;*
- *sur les emprises non boisées, emprises au sol, hors période de nidification des oiseaux ; afin d'assurer le bon déroulement du cycle biologique de ces espèces.*

Enfin, plusieurs mesures d'accompagnement sont prévues, présentées pages 93-108 :

- plantation d'une haie multistrates (Ac2), dont la localisation est cartographiée page 95 ;
- plantations de feuillus (Ac3) ;
- réalisation d'une prairie semi-herbacée (Ac4), sur une surface de 3193 m², de type prairie fleurie dont la localisation est cartographiée page 103 ;
- conservation et maintien d'un habitat semi-ouvert (Ac5) ;
- traitement des espèces exotiques envahissantes (Ac6).

Ces mesures peuvent impacter les vues dégagées sur les terrils.

⁸ Le maintien de cet habitat semi-ouvert nécessite deux actions complémentaires :

- la coupe des arbustes isolés de moins de 2 m de haut à raison d'une fois tous les 3 ans ;
- la réalisation d'une fauche autour des arbustes conservés. Cette fauche sera réalisée de manière mécanique et aura lieu fin juillet/août à raison d'une fois tous les deux ans.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer les préconisations de l'étude paysagère dans la définition de certaines mesures en faveur de la biodiversité, comme les haies qui peuvent altérer des perspectives visuelles ouvertes sur les terrils.

Selon l'étude d'impact, « les travaux vont nécessiter le défrichage d'espaces arbustifs et arborés, secteurs susceptibles d'abriter des espèces protégées. Des mesures sont à mettre en place pour garantir la présence de ces espèces sur le site ». Il est ainsi prévu la réalisation d'une plantation de feuillus (Ac3) (essences mésophiles locales et variation des strates des différentes plantations). L'étude précise « qu'un suivi pendant 55 ans de la reprise de la végétation contractualisé avec l'entreprise réalisant les plantations est recommandé. » Cependant, aucun contrat concernant l'entretien de cet espace et la pérennité de ce dernier n'est joint.

Si la démarche « éviter, réduire, compenser » semble avoir été mise en oeuvre, cette démarche mérite d'être reprise plus clairement dans l'étude d'impact, et avec des engagements dans sa mise en oeuvre. En outre, si l'étude indique précisément, page 76, les surfaces d'habitat impactées par le projet, il conviendrait de préciser pour chacun de ces espaces quelle mesure est prévue en compensation de cette atteinte. En outre, il convient de préciser les surfaces initiales de ces habitats.

L'autorité environnementale rappelle que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures, pour compenser dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet. Ces mesures doivent être précisément définies (localisation, caractéristiques de l'espace, engagement du maître d'ouvrage, partenariat, calendrier, modalités de gestion de l'espace et suivi) et effectives pendant toute la durée des atteintes.

L'autorité environnementale recommande de compléter la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur les habitats naturels :

- *en justifiant clairement que les mesures de compensation sont adaptées au regard des habitats détruits (compensation qualitative : fonctionnalité équivalente de ces espaces);*
- *en joignant les éléments permettant de garantir la mise en oeuvre et la pérennité des mesures.*

Le niveau d'impact, après mise en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation est évalué de faible à très faible sur l'ensemble de ces espèces.

Concernant les corridors écologiques de type « terril » et l'espace naturel relais type « forêt », l'étude conclut à un impact modéré du projet sur ces milieux et à un impact résiduel faible compte-tenu des mesures « éviter, réduire, compenser » prises.

L'étude d'impact précise, page 143, dans l'analyse des impacts cumulés, que le secteur de projet et le projet de Retail park contribueront au renforcement écologique des corridors écologiques par la plantation d'arbres, d'arbustes et de semis de prairies fleuries d'espèces indigènes et la mise en place de milieux pierreux favorables aux espèces animales terrestres de terrils. La localisation de ces mesures de renforcement est cartographiée page 144.

Il conviendrait que cette réflexion intègre le projet de plateforme logistique Linkcity et d'étudier les fonctionnalités, avec notamment l'objectif de restaurer les corridors à l'est et au sud du secteur de projet. Dans ce cadre, il est souhaitable d'étudier le renforcement des plantations prévues à l'est et au sud, par la mise en place de prairies et empierrement plus favorables aux corridors de type terrils.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier la fonctionnalité des corridors et d'intégrer aux réflexions le projet de plateforme logistique Linkcity ;*
- *d'étudier le renforcement des plantations prévues à l'est et au sud, par la mise en place de prairies et empierrement plus favorables aux corridors de type terrils.*

II.4.4 Risques naturels et miniers

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet se trouve à proximité du terril 43C, concerné par un plan de prévention des risques miniers (PPRM) du Béthunois approuvé le 17/11/2017. Le terril est classé en zone B2b du plan, soit concerné par un aléa « tassement faible » (étude d'impact pages 92 et 107).

Selon le règlement du PPRM page 40 (repris page 106 de l'étude d'impact), les conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation des projets autorisés sont prises en compte uniquement si les objectifs de performance suivants sont garantis, pour la zone B2b :

- « les constructions, extensions, installations et équipements techniques doivent être conçus pour résister à des tassements différentiels d'amplitude centimétrique à décimétrique dans la mesure où ceux-ci ne fragilisent pas la stabilité de l'existant vis-à-vis du risque minier et n'auront pas d'impact sur l'aléa » ;
- la gestion et l'évacuation des eaux traitées et pluviales éviteront tout impact sur l'aléa et tout problème de stabilité de l'existant vis-à-vis du risque minier.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques naturels et miniers

Les impacts sur les risques naturels sont analysés page 125. L'étude indique que le maître d'ouvrage devra s'assurer des qualités mécaniques des sols et de leur réelle aptitude à supporter le projet par des sondages et analyses adéquats.

Pour les risques miniers, l'étude indique qu'« il conviendra de s'assurer par des études de sols de l'absence de risques miniers pour les futurs aménagements ». Cependant, il conviendrait d'anticiper la réalisation de ces études de sols afin d'éviter l'accentuation de ce risque et de prendre en compte en amont de la conception du projet les mesures préconisées.

L'autorité environnementale recommande de proposer, conformément au règlement du plan de prévention des risques miniers, des préconisations en matière de conception des bâtiments et de gestion et d'évacuation des eaux traitées et pluviales afin d'éviter d'accentuer le risque minier.

II.4.5 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Mobilité

La circulation et les déplacements sont traités page 97 de l'étude d'impact. Les modes alternatifs au transport routier sont présentés page 99.

Le site d'implantation du projet est desservi par la route départementale RD937E1 et la rue Léon Blum. La connexion du projet se fera sur le giratoire existant entre la RD937 et la rue Léon Blum par la branche déjà existante actuellement en impasse.

On note à proximité du site :

- l'autoroute A26 ;
- une gare desservie par les lignes Dunkerque/Arras, Hazebrouck/Arras et Calais ville/Arras, située à environ un kilomètre du secteur de projet, desservie par le bus ;
- une seule ligne de bus (ligne 24 entre Hersin-Coupigny et Beuvry) qui compte un bus toutes les heures de 6 h à 19h30 (étude de circulation page 16) ;
- une aire de covoiturage à Labourse, desservie par le bus en cinq minutes depuis l'arrêt « Loisinord ».

Concernant les modes doux, le seul aménagement existant en bordure de site est porté par la RD937 comportant une bande cyclable par sens.

Selon l'étude d'impact, la part modale de la voiture pour les déplacements au motif « domicile-travail » est d'environ 82 % et on relève une part faible des transports en commun (de 3 à 5 %).

Le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SM TAG) a adopté le 20 décembre 2018 un plan de déplacement urbain 2019-2030 (PDU)⁹. La révision de l'actuel schéma cyclable, de 2013, est engagée.

Qualité de l'air

La qualité de l'air et le climat sont traités page 51 de l'étude d'impact.

Le Pas-de-Calais est concerné par un plan interdépartemental de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 27/03/2014.

- ### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Mobilité

Les impacts sur le trafic routier sont étudiés page 137 de l'étude d'impact. Une étude de circulation est jointe en annexe, réalisée en juin 2019.

9 PDU 2018 version approuvée : <https://www.smt-artois-gohelle.fr/la-mobilite-sur-le-territoire/revision-du-plan-de-deplacements-urbains/>

Schéma piéton – synthèse pour le site de Loisinord : <https://www.smt-artois-gohelle.fr/wp-content/uploads/2018/09/Sch%C3%A9ma-pi%C3%A9ton.pdf>

Elle analyse le fonctionnement actuel des circulations à proximité du site, avec un trafic moyen jour ouvré (TMJO) sur la RD937 sud (branche E) de 6 273 véhicules/jour avec une part de poids lourds de 5,6 %.

L'étude évalue le trafic induit par le projet de zone d'activités, cumulé au trafic induit par le projet de Retail park et le trafic interne prévisionnel entre l'hypermarché existant et le Retail park. Le trafic global engendré est estimé à un TMJO sur la RD937 de 8 147 véhicules/jour, tous sens confondus avec une part de poids lourds de 7,1 %.

L'étude conclut à une augmentation de 29,9 % du trafic sur la RD937 au sud de la rue Léon Blum par rapport à la situation initiale (21,7 % par rapport à la situation avec le Retail park).

Cependant, l'impact du projet sur le trafic induit rue Léon Blum n'est pas analysé. Or, l'analyse du giratoire montre que ce sont les branches connectées à cette rue qui sont les plus impactées ; une aire de gens du voyage est installée le long de cet axe. Il conviendrait d'évaluer le trafic moyen jour ouvré et la part de poids lourds sur cette voie.

Par ailleurs, l'étude ne prend pas en compte le trafic engendré par les activités du projet de plateforme logistique, porté par la société Linkcity. L'étude d'impact indique que « les impacts cumulés pouvant être identifiés concerneraient principalement les déplacements, toutefois, l'éloignement des sites garantira la fluidité des trafics engendrés par ces projets ». Or, le projet de plateforme est situé en face du secteur de projet de l'autre côté de la rue Léon Blum. Les activités de l'entrepôt vont induire un trafic depuis cette zone d'approvisionnement vers les zones de distribution. Ceux-ci vont venir s'ajouter à ceux générés par les activités de la zone commerciale projetée, notamment sur la rue Léon Blum mais également sur les axes routiers et autoroutiers situés à proximité, notamment l'autoroute A26 qu'il convient d'étudier.

En outre, il conviendrait que l'étude de circulation soit complétée d'une analyse du trafic routier se reportant sur l'autoroute A26. En effet, le projet s'inscrit dans un secteur où la circulation est dense avec une part de poids lourds importante : 16 % sur l'autoroute A26 selon les cartes régionales de trafics annuels de l'année 2018 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France relatives au recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France¹⁰.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude de circulation d'une analyse du trafic induit rue Léon Blum, compte-tenu notamment de la présence le long de cet axe d'une aire de gens du voyage ;*
- *de reprendre l'étude de circulation en la complétant d'une analyse du trafic engendré par les activités du projet de plateforme logistique, porté par la société Linkcity ;*
- *d'analyser le cumul des flux générés par l'entrepôt de la société Linkcity depuis cette zone d'approvisionnement vers les zones de distribution à ceux générés par les activités de la zone commerciale projetée et par le projet de Retail park, sur les principales voies proches et l'autoroute A26 située à proximité ;*

10 Cartes de trafics annuels tous véhicules et poids lourds : <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafic-annuels>

- *d'analyser le trafic reporté sur l'autoroute A26, notamment la part de poids lourds au regard de la part de poids lourds de 16 % déjà importante sur l'A26 et de la nécessité d'évaluer des impacts de ce trafic sur la qualité de l'air (cf. ci-dessous).*

Concernant les modes doux, selon l'étude d'impact page 101, l'enjeu principal du site est la création d'un maillage de modes doux permettant de renforcer leur usage.

Concernant le niveau de services des transports en commun, l'arrêt le plus proche de la ligne 24 est l'arrêt « Loisinord ». Cet arrêt est situé à environ 600 mètres à pied pour rejoindre l'entrée de la future zone d'activités. L'étude d'impact indique que la création d'un arrêt de bus à proximité du site est indispensable. Cependant, elle n'apporte aucune garantie quant à la création de cet arrêt, qui ne semble pas envisagé par le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMTAG), ni dans le PDU.

Concernant les deux roues, le seul aménagement existant en bordure du site est porté à l'ouest par la RD937 comportant une bande cyclable par sens. Dans le schéma directeur cyclable du SMTAG (cartographie SMTAG 2019 page 99), cet aménagement sera complété par la création de pistes cyclables sur la rue Léon Blum au nord du site. Le maillage serait ainsi renforcé et permettrait notamment de rejoindre la gare plus aisément pour les cyclistes.

En outre, il est prévu, selon le plan travaux PA8.2 relatif au secteur de projet, des itinéraires dédiés aux déplacements doux : un cheminement piéton ainsi qu'une voie mixte piétons-cycle. Cependant, aucun cheminement intérieur aux deux macro-lots n'est prévu.

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que les aménagements prévus afin d'améliorer la desserte de la zone d'activités (création d'un arrêt de bus dans le cadre de l'aménagement du Retail park et de pistes cyclables rue Léon Blum) seront effectivement réalisés (engagement des maîtres d'ouvrage) ;*
- *d'intégrer des voies cyclables et cheminements piétonniers à l'intérieur de la zone d'activité quels que soient les scénarios d'aménagement des deux futurs îlots et de présenter les engagements à les réaliser.*

Concernant les stationnements à l'intérieur de la zone d'activités, l'étude d'impact indique qu'ils seront gérés au sein de chaque lot. Aucune information n'est donnée quant à la création de stationnements et leur nombre à l'intérieur de la zone d'activité et des deux macro-lots. Selon l'étude d'impact page 31, une aire d'emprise de quatre mètres de large pour le stationnement longitudinal à la chaussée pour poids lourds est prévue comprenant deux places, pour éviter le stationnement le long des voies.

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion sur le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture afin de réduire le recours à la voiture individuelle et la mise en place d'aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage, l'implantation de bornes de recharge de véhicules électriques, la création d'emplacements pour le stationnement des deux roues, ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises afin de contribuer à réduire le recours à la voiture individuelle.

Concernant le transport de marchandises, le seul mode de transport qui semble avoir été étudié est la route. Il convient d'ailleurs de noter que l'un des axes du plan d'action du PDU est d' « articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives », et notamment de développer le transport de marchandises par la voie d'eau et le rail pour réduire les nuisances et émissions globales de gaz à effet de serre) (fiche action 31 : promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et la voie d'eau, page 284).

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des modes de transport de marchandises alternatifs à la route, notamment au regard de la proximité de la voie ferrée.

Émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques

Les impacts sur la qualité de l'air et le climat sont étudiés page 129 de l'étude d'impact.

Nœux-les-Mines dispose d'une station de mesure de la qualité de l'air ATMO¹¹ mise en service en juin 2014. L'étude présente l'évolution des moyennes annuelles des concentrations des polluants suivants : dioxyde d'azote NO₂, ozone O₃, et poussières PM10¹². Selon l'étude, quel que soit le polluant considéré, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites fixées.

Pour les PM10, on enregistre encore des jours de dépassement de la valeur limite journalière de 3 à 6 par année et aucun dépassement du seuil d'alerte. Cependant, les concentrations des autres polluants, composés organiques volatils (COV), dioxyde de soufre (SO₂) et les particules PM2,5¹³ ne sont pas précisées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact des données relatives aux concentrations des autres polluants comme, le dioxyde de soufre SO₂, les composés organiques volatils et les particules fines PM2,5.

L'étude indique que l'agglomération de Douai-Béthune-Valenciennes est identifiée parmi les dix zones ciblées par l'Union européenne pour les infractions relatives aux dépassements des valeurs limites pour les PM10. La concentration annuelle moyenne des poussières PM10 était de 19 µg/m³ en 2018, 18,3 µg/m³ en 2019 et 17,5 µg/m³ en 2020, ce qui est très proche de la valeur de concentration réglementaire de qualité de l'air¹⁴, soit 20 µg/m³.

Selon l'étude, la mise en œuvre du projet n'engendre pas directement de pollution atmosphérique autre que celle engendrée par le système de chauffage et le trafic routier supplémentaire généré par le site (gaz d'échappement et poussières). Les rejets atmosphériques liés aux bâtiments et aux circulations seront négligeables au vu du contexte actuel, les circulations supplémentaires attendues étant limitées. Cette conclusion est surprenante au vu des objectifs de réductions attendus dans les années à venir.

11 ATMO France : réseau national des associations de surveillance de la qualité de l'air

12 PM10 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 10 µm

13 PM2,5 : matières particulaires fines dont le diamètre moyen est inférieur à 2,5 µm

14 selon l'article R.221-1 du code de l'environnement

Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques induites notamment par le trafic routier fortement émetteur de gaz à effet de serre, et notamment de poussières ne sont pas quantifiées, aucune modélisation de l'impact du projet sur la qualité de l'air au niveau local n'est réalisé.

En outre, le projet induira, de part l'artificialisation engendrée, une réduction des capacités de stockage de carbone par la végétation et les sols qu'il convient également de quantifier.

Selon l'étude page 140, plusieurs composantes du projet sont de nature à atténuer les effets du projet sur la qualité de l'air :

- aucun impact sur la fluidité du trafic n'est attendu ;
- la mise en place de circulations douces ;
- la mise en place d'espaces verts.

L'efficacité de ces mesures doit être évaluée au regard de l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et sur la réduction des capacités de stockage de carbone.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées au projet et des pertes de capacités de stockage de carbone, et notamment d'une évaluation quantitative des concentrations de ces émissions ;*
- *d'une quantification des pertes de capacité de stockage de carbone par la végétation et les sols induites par l'artificialisation du secteur de projet ;*
- *au vu des résultats, de définir des mesures permettant de le réduire et de les compenser ;*
- *de démontrer l'efficacité de ces mesures à réduire les impacts du projet sur la qualité de l'air.*

Énergies renouvelables

L'étude d'impact ne fait pas mention du développement d'énergies renouvelables sur le secteur de projet, alors que pour les actions ou opérations d'aménagement, le code de l'environnement prévoit l'obligation de réaliser une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le secteur de projet. Il conviendra d'accompagner cette étude de propositions opérationnelles concrètes et d'édicter un cahier des charges des prescriptions s'appliquant aux futurs aménageurs.

II.4.6 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon l'étude d'impact page 113, la voie ferrée et l'A26 sont classées voies bruyantes de catégorie 1¹⁵ et la RD937 est une voie bruyante, classée catégorie 3. La rue Léon Blum n'est pas soumise à un classement.

On note la présence à l'est de la future zone d'activités, de l'autre côté de la voie ferrée, d'une aire des gens du voyage le long de la rue Léon Blum.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances sonores

Les impacts du projet sur les nuisances sonores sont analysées page 139. Selon l'étude, le projet n'accueille aucune activité source de nuisances et les principales sources de nuisances sonores seront engendrées par le trafic sur les axes routiers. Elle indique que « ce trafic reste toutefois négligeable au regard du trafic et des niveaux sonores actuels ».

Cependant, le projet contribuera à une augmentation du trafic sur la rue Léon Blum et est susceptible d'engendrer des nuisances sonores pour l'aire des gens du voyage, installée le long de cette voie qu'il convient d'analyser.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse des nuisances sonores engendrées par le trafic routier sur la rue Léon Blum, compte-tenu de la présence le long de cette voie d'une aire des gens du voyage.

15 Classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur une échelle de niveaux 1 : très bruyant à 5 : peu bruyant