



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale (MRAe) de Normandie  
sur le projet d'extension du parc  
d'activités des Rives de l'Odon  
sur les communes de Verson et Mouen (Calvados)  
présenté par la communauté urbaine de Caen la Mer**

N° : 2020-3495

Accusé réception de l'autorité environnementale : 18 février 2020

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

# PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 14 février 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis sur le projet d'extension du parc d'activités des Rives de l'Odon, situé sur les communes de Verson et Mouen, dans le Calvados, et porté par la communauté urbaine de Caen la Mer.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été examiné par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Conformément à l'article 7 de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures, les délais de traitement des avis sur projets de l'autorité environnementale, qui n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020, sont suspendus. Ainsi, ces avis ne sont pas réputés émis à l'issue du délai de deux mois prévu à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. Ces dispositions s'appliquent au présent avis, la MRAe ayant été saisie le 14 février 2020.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 16 avril 2020 par audioconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la DREAL de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : *Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et François MITTEAULT.*

Était présente sans voix délibérative : *Marie-Claire BOZONNET.*

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)<sup>1</sup>, chacun des membres 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.

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

**Il est rappelé 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 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 améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier d'enquête publique.**

<sup>1</sup> Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

## **SYNTHÈSE DE L'AVIS**

Le projet d'extension du parc d'activités des Rives de l'Odon (PARO) s'inscrit en continuité de la première tranche existante, réalisée entre 2003 et 2005. Porté par la communauté urbaine de Caen la Mer, il doit compléter de 17 ha l'offre de foncier économique et mettre en valeur un secteur situé aux portes de l'agglomération caennaise et le long de l'autoroute A84. Le projet inclut également l'aménagement d'une aire de covoiturage qui s'est installée spontanément en bordure du site.



Figure 3 : Emprise approximative du projet – Fond de plan : Géoportail

Sur la forme, l'étude d'impact réalisée est claire et bien illustrée. Elle contient globalement les éléments attendus et satisfait dans son organisation à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Si elle manque de précision sur le type d'activités économiques attendues, elle permet une bonne compréhension du projet global, de ses enjeux ainsi que des mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les impacts.

Sur le fond, les enjeux prioritaires concernent l'examen de scénarios alternatifs ayant une moindre conséquence sur la consommation d'espace agricole, l'impact sur la biodiversité du site, la gestion des eaux pluviales et potables, le trafic routier et les mobilités alternatives aux déplacements individuels motorisés. Il est à noter que la présence de l'autoroute A84 en bordure du projet génère des enjeux spécifiques relatifs au paysage, à la pollution atmosphérique et au bruit.

L'autorité environnementale recommande tout particulièrement au maître d'ouvrage d'être beaucoup plus précis quant au type d'activités attendues et aux caractéristiques de la phase d'aménagement du site, d'actualiser en conséquence l'évaluation des impacts du projet et corollairement d'adapter les mesures issues de la démarche « éviter-réduire-compenser », notamment au regard des enjeux de préservation du foncier agricole et de la biodiversité présente sur le site, typique de plaines calcaires, ainsi qu'au regard du schéma de cohérence territoriale de Caen-Métropole. En l'absence de compléments sur les activités attendues, une actualisation de l'étude d'impact sera nécessaire au stade des autorisations ultérieures.

Elle formule également des recommandations sur plusieurs autres points indispensables à la conduite d'une véritable démarche d'évaluation environnementale, en insistant sur l'importance :

- de consolider l'étude de l'état initial de l'environnement sur certaines thématiques (étude de la faune en période hivernale, qualité de l'air, qualité des sols et valeur agronomique, état du trafic et des infrastructures routières) ;

- de construire des scénarios alternatifs raisonnables permettant de dégager le scénario le moins impactant sur l'environnement et la santé humaine, notamment au regard de l'objectif de limitation de l'artificialisation des sols ;
- de préciser les choix retenus en matière d'insertion paysagère du projet ;
- de justifier le maintien des fonctionnalités liées aux éléments de la trame verte existante et de préciser la nature (choix des espèces) et la structuration des haies amenées à être créées (organisation des strates végétales);
- d'apporter les éléments ayant permis d'évaluer le dimensionnement de l'aire de covoiturage et de mieux la connecter, ainsi que l'ensemble du parc, aux réseaux cyclable et de transport en commun ;
- de conforter la prise en compte des enjeux liés à la réduction des consommations énergétiques et au développement des énergies renouvelables, notamment à travers le cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales ;
- de mieux étayer les impacts sur la qualité de l'air et le bruit ;
- de revoir et compléter le résumé non technique afin qu'il joue son rôle à destination du public.

## **AVIS DÉTAILLÉ**

### **1 - Présentation du projet et de son contexte**

Le parc d'activités des Rives de l'Odon (PARO), situé sur les territoires des communes de Mouen et de Verson, est un projet initié par l'ancienne communauté de communes des Rives de l'Odon qui regroupait trois communes situées aux portes de l'agglomération caennaise (Mouen, Tourville-sur-Odon et Verson). Ce parc a été conçu comme une zone d'activités économiques. Situé aux portes de Caen, aux abords d'une aire urbaine de plus de 400 000 habitants, et bénéficiant d'une bonne desserte routière (échangeur avec l'autoroute A84, proximité du boulevard périphérique), il prévoit de capter des flux importants.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, la communauté de communes a fusionné avec la communauté d'agglomération de Caen la Mer, elle-même devenue communauté urbaine au 1<sup>er</sup> janvier 2017. La gestion du parc d'activités et son projet d'extension relèvent depuis de la compétence de Caen la Mer, maître d'ouvrage.

Actuellement, le parc d'activités s'étend sur plus d'une trentaine d'hectares sur sa partie réalisée. Il est situé entre les bourgs de Verson (3 668 habitants en 2017 selon l'INSEE) et Mouen (1 623 habitants en 2017). Il accueille des activités artisanales et du commerce spécialisé. A distance de cette partie existante, une aire de covoiturage « spontanée » et non-aménagée s'est constituée au nord-est du secteur, à proximité immédiate de l'échangeur.

23 hectares du projet initial restent non-réalisés, sur les 47 hectares initialement prévus. Ils sont situés sur la partie nord du secteur, en bordure de l'autoroute A84. Ils sont actuellement dévolus à la grande culture et accueillent des espaces de prairies maillées de quelques haies. Une partie du site est également occupée par un ancien verger actuellement abandonné. Ce secteur fait le lien entre la première phase du PARO et le parc d'activités de la Mesnillière situé à l'est, l'ensemble formant un périmètre de plus de 80 ha. A l'ouest, cette séquence de zones d'activités est close par une plate-forme de Chronopost et par la déchetterie de Mouen.

La partie non réalisée du PARO était initialement destinée à un projet à vocation commerciale regroupant plusieurs surfaces de vente grand public. Sa non-réalisation a mené à une réorientation du secteur appuyée par une étude rendue en juillet 2017 (non transmise à l'autorité environnementale). L'objectif est désormais d'attirer de « *nouvelles activités de type industries, surfaces de vente spécialisées, de moyennes et grandes dimensions* ». Il est également prévu d'aménager et d'agrandir à 60 places l'aire de covoiturage pour encourager ce mode de déplacement.

« *L'objectif de l'aménagement est d'apporter une image de marque et de renforcer la dynamique économique locale* » selon le dossier du pétitionnaire.

La demande de permis d'aménager déposée par Caen la Mer, dans le cadre de laquelle s'inscrit la présente évaluation environnementale, porte sur le lotissement d'activités (travaux d'espace public, délimitation des lots privés) et sur la création d'une aire de covoiturage de 60 places. Le projet a une emprise totale de 17,07 ha. Il comprend 14 lots d'une surface moyenne de près de 9 000 m<sup>2</sup>. Le parti d'aménagement a été déterminé de façon à préserver les haies existantes et les espaces verts correspondant à l'emprise d'une ancienne voie ferrée (« coulée verte »).

Le projet prend en compte la proximité de l'A84 dans la mesure où une relation visuelle est pleinement recherchée : l'ambition du pétitionnaire est de faire du parc une « vitrine » depuis l'autoroute.

## 2 - Cadre réglementaire

### 2.1 - Procédures relatives au projet

La perspective d'urbanisation du secteur, planifiée par les plans locaux d'urbanisme (PLU) de Verson et Mouen, s'est traduite par un premier projet d'aménagement commercial, dont l'évaluation environnementale a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 28 juillet 2010.

Suite à sa non-réalisation, la vocation du secteur a été réorientée vers des activités plus artisanales et industrielles. L'adaptation en conséquence des documents d'urbanisme s'est traduite par des révisions allégées des PLU de Verson et de Mouen (recul des bandes d'inconstructibilité de 35 à 50 m contre 100 m précédemment, modification du règlement du zonage ...). Dans le cadre d'examens au cas par cas, deux décisions de non soumission à évaluation environnementale de ces révisions ont été rendues par l'autorité environnementale le 4 juillet 2019.

Le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale, conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (CE) et sa rubrique 39.b concernant les « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>. » Le projet est également concerné par la rubrique 41.a du même article, qui prévoit un examen au cas par cas pour les projets d'« aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus », mais la rubrique 39.b emporte soumission systématique à évaluation environnementale.

Par la suite, les diverses constructions et aménagements qui seront amenés à s'implanter dans le parc d'activités devront préalablement faire l'objet de demandes d'autorisations d'urbanisme afin que soit examinée leur conformité aux règles générales d'occupation du sol en vigueur, ainsi que le cas échéant d'autorisations au titre de la législation sur les installations classées pour l'environnement (ICPE). Afin que les incidences du projet sur l'environnement soient appréhendées dans leur globalité (article L. 122-1 du code de l'environnement), il conviendra alors, si elles n'ont pu être complètement identifiées, ni appréciées au stade de la « première autorisation » (en l'espèce le permis d'aménager du lotissement d'activités), et/ou en cas d'évolution notable des incidences du projet <sup>2</sup>, d'actualiser l'étude d'impact objet du présent avis. Dans ce cas, un nouvel avis de l'autorité environnementale devra être sollicité. Comme le prévoit l'article R. 431-16 (a et b) du code de l'urbanisme, l'étude d'impact, éventuellement actualisée, sera un élément constitutif du dossier à joindre à la demande de permis de construire.

**L'autorité environnementale rappelle que les futurs aménagements et constructions qui seront implantés dans le parc d'activités des Rives de l'Odon devront donner lieu, chaque fois que nécessaire, à une actualisation de l'étude d'impact faisant l'objet du présent avis. Un nouvel avis de l'autorité environnementale devra être sollicité sur ces éventuelles actualisations.**

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000<sup>3</sup> susceptibles d'être impactés est également requise en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

Compte tenu de la surface des parcelles agricoles exploitées (supérieure à 5 ha) impactées par le projet, celui-ci nécessite également la mise en place de mesures compensatoires visant à corriger ses effets négatifs par des actions positives favorables au secteur agricole. La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 prévoit en effet la réalisation d'une étude d'impact sur l'économie agricole, notamment pour les projets soumis de façon systématique à évaluation environnementale. Le contenu d'une telle étude est précisé par l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Enfin, le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, il doit également faire l'objet d'une « étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération » (article L. 300-1 du code de l'urbanisme).

2 Extrait de l'article L. 122-1-1 du CE : « En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, le maître d'ouvrage peut consulter pour avis l'autorité environnementale ».

3 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## 2.2 - Avis de l'autorité environnementale

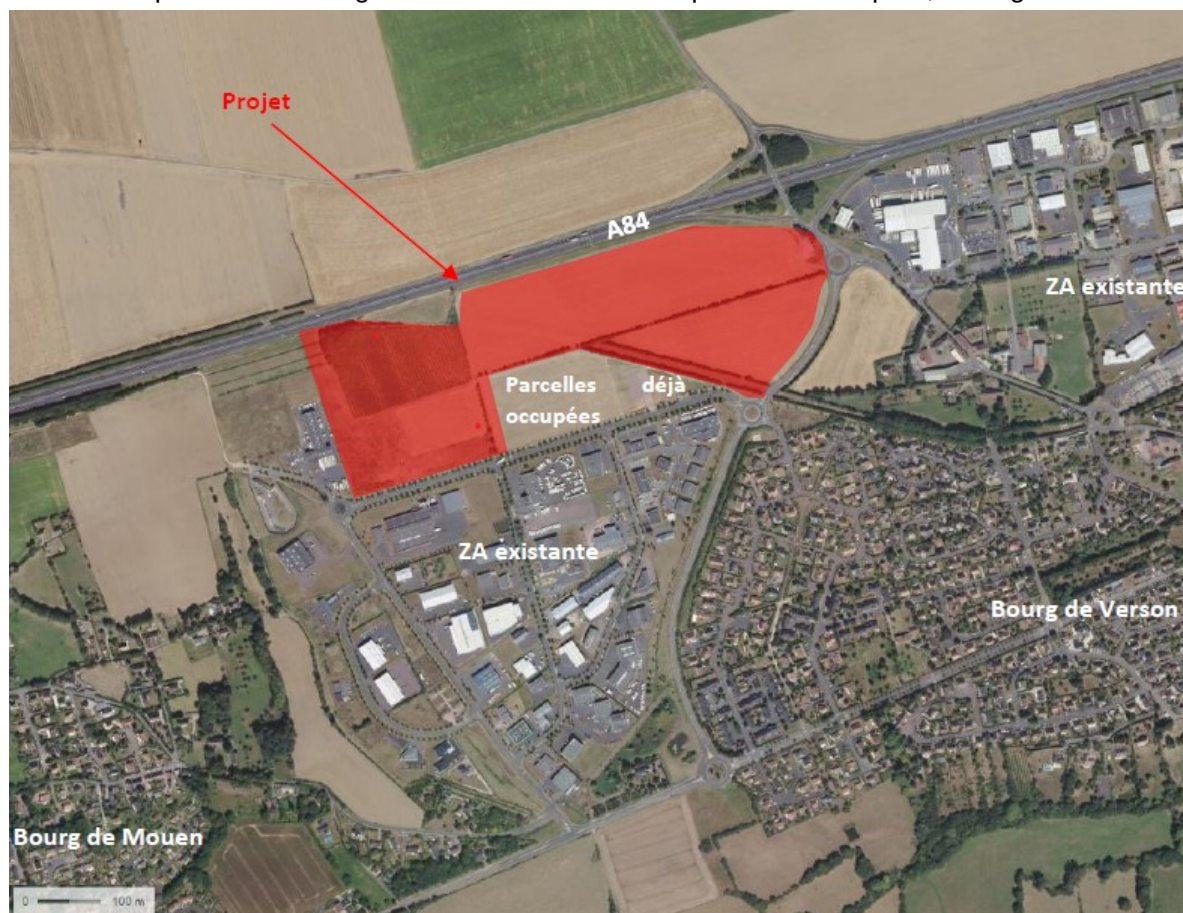
Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé " étude d'impact " et sur la réalisation des consultations prévues.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact, ainsi que sur les incidences sur la santé humaine. Il est élaboré en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension par le public du projet et de ses éventuelles incidences et à lui permettre le cas échéant de contribuer à leur amélioration.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale est inséré dans les dossiers des projets soumis à enquête publique (ou le cas échéant, à participation du public par voie électronique). Enfin, conformément à l'article L. 122-1.VI du même code, le maître d'ouvrage met à disposition du public « la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 ».

## 3 - Contexte environnemental du projet

Le PARO s'inscrit dans la continuité bâtie de l'agglomération caennaise, sur les communes de Verson et Mouen. Ces deux communes se sont développées dans l'axe de la vallée de l'Odon, affluent de l'Orne, et se situent respectivement à 7 et 9 km environ du centre de Caen. L'A84 suit également cet axe nord-est/sud-ouest, à environ 1,5 km de distance de l'Odon. Le site du PARO, dans sa globalité, constitue schématiquement un triangle équilatéral d'un peu plus d'un kilomètre de longueur entre l'A84, le bourg de Verson et celui de Mouen. La majeure partie du parc (30 ha) est déjà urbanisée et occupée par des entreprises ; 3 ha supplémentaires sont en passe de l'être selon le pétitionnaire. Les 17 ha restant font l'objet de la demande de permis d'aménagement et se situent sur la partie nord du parc, le long de l'A84.



Source : dossier d'étude d'impact

Sans disposer d'une biodiversité remarquable, le site constitue un mélange intéressant de milieux avec la présence à la fois de grandes cultures, haies, prairies et vergers. S'agissant de la trame verte, le site est concerné par des linéaires de haies plutôt ouverts et des restes d'espaces boisés (un bosquet, un ancien verger). L'emprise de l'ancienne voie ferrée Caen-Vire constitue également une pénétrante jusqu'au cœur du site. Ce maillage, dans un contexte urbain faisant pression sur le milieu, constitue un espace de transition entre le paysage de la vallée de l'Odon (vallonnée, sillonnée de bras d'eau et de ripisylves et occupée par des prairies humides) et le plateau ouvert de grandes cultures intensives situé au nord, au-delà de l'autoroute. Les visites de terrain confirment une flore de terrains calcaires secs, voire de friche, dont quelques espèces rares ou assez rares.

Le site ne constitue pas un réservoir de biodiversité selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Basse-Normandie. Il est situé à cheval entre deux zones repérées, l'une en tant que zone bâtie, l'autre en tant que « secteur à biodiversité de plaine ». Il est à noter que l'agence d'urbanisme Caen Normandie Métropole (AUCAME), a mené un travail fin, sans portée réglementaire, de définition de la trame verte sur l'agglomération caennaise. Elle identifie sur le site davantage d'éléments que le SRCE, notamment le verger, considéré comme « zone d'intérêt écologique structurante de la trame verte ».

Concernant l'avifaune, le pétitionnaire a identifié 29 espèces d'oiseaux sur le terrain, dont six menacées dans la région en tant que nicheurs, parmi lesquelles plus particulièrement le Bruant jaune, une espèce considérée comme en danger. Pour ce qui est du reste de la faune (amphibiens et reptiles, mammifères, lépidoptères, orthoptères), le maître d'ouvrage indique qu'il n'y a pas d'enjeu particulier rencontré. Il est à noter que les visites confirment que les haies, la coulée verte issue de l'ancienne voie ferrée et le bassin pluvial à proximité immédiate du projet concentrent une partie de la richesse floristique et faunistique.

Le site n'est pas immédiatement situé près d'un secteur d'inventaire ou soumis à une protection réglementaire : la ZNIEFF<sup>4</sup> de type II la plus proche, celle du « bassin de l'Odon », est située à 1,5 km et celle de la « vallée de l'Orne » à 5 km. Le marais de Fleury-sur-Orne, ZNIEFF de type I, est à 5,5 km. Les sites Natura 2000 les plus proches sont à environ 12 km.

Aucun élément de la trame bleue, présence avérée ou présomption de présence de zone humide notamment, n'a été repéré sur le site. Le site n'est pas non plus concerné par un périmètre de protection de captage d'eau potable, le plus proche étant situé à 4 km, ni par un risque de remontée de nappe phréatique. L'infiltration des eaux par les sols est plutôt bonne grâce à un sol dominé par des formations calcaires.

Au titre du classement sonore des infrastructures routières, l'autoroute A84 est classée en catégorie 1 et la départementale 147a en catégorie 3. De ce fait, la réglementation prévoit une zone affectée par le bruit respectivement de 300 mètres et 100 mètres qui s'étend de part et d'autre des infrastructures classées, dans laquelle les bâtiments à construire sont soumis à une isolation acoustique renforcée. Par ailleurs, le passage de lignes électriques à haute tension à l'extrémité sud-ouest du site le grève d'une servitude d'urbanisme.

Le site n'est pas concerné par un périmètre de monument historique. Un diagnostic archéologique a été réalisé sur l'ensemble du site, conformément à l'arrêté pris par la direction régionale des affaires culturelles. Au dépôt de l'étude d'impact, les résultats de ce diagnostic n'étaient pas communiqués.

#### 4 - Analyse de la complétude et de la qualité des documents

Le dossier d'étude d'impact transmis à l'autorité environnementale comprend les parties suivantes :

- la description de l'état initial de l'environnement ;
- la présentation du projet et des scénarios alternatifs ;
- l'analyse des effets du projet ;
- la compatibilité avec les plans et programmes existants ;
- l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets ;
- l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 ;
- les mesures de la séquence « éviter-réduire-compenser » ;
- un résumé non-technique de l'étude d'impact.

Une étude acoustique et vibratoire est également jointe.

4 ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique, le type I correspondant aux « secteurs de grand intérêt biologique ou écologique » et le type II caractérisant les « grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes ».

Formellement, l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale reprend l'ensemble des éléments attendus listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à l'exception notable des conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone. Elle est de bonne qualité rédactionnelle et comporte des illustrations qui en facilitent la compréhension.

**L'état initial de l'environnement** est relativement complet et clair. Il fait état de l'ensemble des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ou susceptibles de l'affecter en retour. Concernant l'étude de la faune et de la flore, celle-ci s'appuie sur sept visites réalisées entre mars et septembre 2018. Elle ne comprend cependant pas d'étude en période hivernale. De même, d'autres thématiques mériteraient d'être développées : la qualité de l'air (notamment de par la proximité de l'A84), la qualité des sols et leur valeur agronomique, l'état du trafic routier et des infrastructures routières impactées par le projet.

***L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement sur certaines thématiques (étude de la faune en période hivernale, qualité de l'air, qualité des sols et valeur agronomique, état du trafic et des infrastructures routières), compléments indispensables à la conduite d'une bonne démarche d'évaluation environnementale.***

**La description du projet** précise les aménagements attendus sur le secteur, y compris pour l'aire de covoiturage, l'organisation des lots et les éléments naturels conservés ou recréés. Elle est cependant assez sommaire et évasive sur les activités attendues sur le site qui ne sont pas décrites avec précisions. Il n'est pas clairement énoncé si la collectivité souhaite accueillir uniquement des artisans et des commerces spécialisés, comme sur la première tranche du parc, si elle souhaite conserver une orientation commerciale plus « grand public » comme sur la première version du projet, voire si l'implantation de certaines industries ou des activités logistiques sont possibles. L'analyse du fonctionnement des zones d'activités environnantes peut servir d'appui pour évaluer le type d'entreprises susceptibles de s'installer dans le secteur. Il manque également des précisions sur les caractéristiques de la phase correspondant aux travaux d'aménagement (durée, trafic poids-lourds, etc).

**L'analyse des effets du projet** pâtit de ces insuffisances car il manque un certain nombre d'éléments pour évaluer tant la période d'aménagement que la période de fonctionnement du projet : trafic engendré, émission de pollutions, consommation d'eau potable, déchets ... Il s'agit d'éléments sensibles dans un contexte de proximité de zones d'habitat et de zones d'activités importantes (30 ha sur la partie déjà réalisée, autant sur le parc de la Mesnillière) qui partageront pour partie les mêmes réseaux et infrastructures.

***L'autorité environnementale recommande de préciser davantage le type d'activités attendues sur le site en s'appuyant notamment sur l'expérience des zones d'activités existantes, ainsi que les caractéristiques de la phase d'aménagement du site. Elle recommande également de compléter en conséquence l'analyse des effets du projet. En l'absence de compléments sur les activités attendues, une actualisation de l'étude d'impact sera nécessaire au stade des autorisations ultérieures.***

**Les scénarios alternatifs** sont peu étudiés au-delà du scénario zéro (c'est-à-dire absence de réalisation du parc) : seul un scénario présentant une variante dans l'organisation intérieure de la voirie et dans le découpage des lots est décrit. Il n'est pas envisagé de scénarios alternatifs qui permettraient de mieux prendre en compte notamment les mobilités (usages potentiels de la coulée verte, impact du trafic routier) ou de mieux étudier les différents types d'activités à accueillir (industriel, artisanal, tertiaire ...), à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Il n'est pas présenté de scénario de substitution pour éviter l'urbanisation du site en priorisant l'accueil d'entreprises sur d'autres parcs d'activités (le dossier, p. 41, fait état de 97,5 ha de surfaces disponibles sur l'ensemble de l'agglomération) ou sur des surfaces vacantes (il n'est pas fait état d'un phénomène de saturation des zones d'activités). Quant aux objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Caen-Métropole et des PLU, notamment en matière de création d'emplois, le dossier n'explore pas d'autres pistes pour y répondre.

***L'autorité environnementale recommande de construire des scénarios alternatifs raisonnables explorant les possibilités d'accueil d'entreprises sur d'autres secteurs ou sur du foncier économique existant ainsi que des variantes dans les activités accueillies ou l'organisation interne de la zone, dans le cadre d'une véritable démarche d'évaluation environnementale permettant de dégager le scénario le moins impactant sur l'environnement et la santé humaine.***

**La cohérence avec les plans et programmes existants** mériterait un examen plus détaillé. Le contenu des documents d'urbanisme est rappelé dans leurs grandes lignes. Le contenu du SCoT de Caen-Métropole dans sa nouvelle version, approuvé en octobre 2019, était connu à la fin de la rédaction de l'étude d'impact.



Il aurait mérité d'être évoqué, notamment ses prescriptions relatives à la gestion des espaces déjà urbanisés destinées à conduire les choix en matière d'urbanisation nouvelle.

***L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la cohérence du projet avec le SCoT de Caen-Métropole, en particulier ses prescriptions et recommandations en matière de limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles, notamment au détriment de zones d'activités économiques.***

**L'analyse des effets cumulés du projet** prend en compte les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale depuis 2017 dans un rayon de 5 km. Elle conclut à l'absence d'effet cumulé.

**L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000** est présentée de façon succincte aux pages 79-80 mais suffisante pour être conforme à l'article R. 414-23 du code de l'environnement et pour conclure à l'absence d'incidence sur les sites les plus proches.

**Les mesures de la démarche « éviter-réduire-compenser »** sont présentées synthétiquement de la page 80 à la page 84, auxquelles il faut cependant ajouter les mesures présentées aux pages 71 et 72. D'une manière générale, il existe une confusion entre les trois termes, dès lors que la plupart des mesures dites « compensatoires » des pages 71 et 72 sont en réalité des mesures d'évitement et de réduction de l'impact du projet. L'amélioration de l'aire de covoiturage est également une action positive en matière de limitation d'émission de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique. L'autre point positif présenté, la création d'emplois, est de nature économique et n'est pas susceptible d'améliorer le bilan environnemental du projet. De même, en matière de biodiversité, le pétitionnaire met en avant un certain nombre de points positifs, mais il ne montre pas que ceux-ci sont de nature à compenser la biodiversité actuellement présente sur le site :

- le maintien et la création de haies constituent un marqueur important du projet mais l'évaluation de l'impact positif de ces aménagements est difficile en l'absence d'un descriptif des essences utilisées et de la typologie des haies ;
- à l'inverse, résumer la biodiversité du site à celle de parcelles de grandes cultures intensives et uniformes est réducteur, au regard des résultats de l'étude faune flore (présence de haies, bosquets, vergers, prairies) ;
- le pétitionnaire n'indique pas comment il compte compenser les effets sur les espèces identifiées sur le site, et notamment les oiseaux nicheurs des milieux ouverts ;
- la volonté de créer des zones humides par le biais de noues, si elle est positive, peut poser question dans la mesure où le secteur n'en comporte aucune actuellement.

Sur ces questions relatives à la biodiversité, les éléments avancés ne permettent pas de démontrer qu'aucune mesure compensatoire n'est nécessaire, comme le pétitionnaire l'affirme.

En outre, aucune mention n'est faite de l'étude d'impact sur l'économie agricole et des mesures compensatoires à prévoir pour l'application des dispositions de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

La non-communication du cahier des charges de cession de terrain de la zone d'activités ne permet pas d'apprécier les prescriptions environnementales destinées aux entreprises.

***L'autorité environnementale recommande de compléter la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) d'une description des haies qui sont amenées à être créées sur le site (essences, détail des aménagements), des résultats de l'étude d'impact et des mesures prévues en matière d'incidences sur l'économie agricole et du contenu du cahier des charges de cession de terrain. Elle recommande de justifier les mesures relatives à la biodiversité afin de déterminer la nécessité ou non de mesures compensatoires.***

**Le résumé non-technique de l'étude d'impact** est constitué de quatre pages relativement claires mais brèves. Il est situé en toute fin de l'étude d'impact et ne fait pas l'objet d'une pièce distincte. Il ne permet pas au public d'appréhender les raisons qui poussent à la réalisation du projet (en dehors d'un « besoin foncier économique » énoncé au tout début), ni les activités qui seront accueillies et leurs impacts, y compris sur des sujets très concrets comme la circulation attendue ou les risques de pollution.

Il ne comporte pas de photographie ou de plan permettant de situer le site d'implantation du projet dans son environnement proche, ce qui oblige le public à se référer à l'étude d'impact.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non-technique d'éléments susceptibles d'améliorer la compréhension du projet par le public, et particulièrement les motivations de la collectivité, les besoins identifiés des acteurs économiques, les activités attendues et leurs impacts. Elle recommande également l'ajout de photos et de plans.**

## **5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet**

Comme le précise l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale vise à décrire et à apprécier les éventuelles incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les différents facteurs que sont : la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.

Sans prétendre à l'exhaustivité, les observations qui suivent portent sur ceux d'entre eux identifiés par l'autorité environnementale comme présentant un enjeu eu égard au contexte environnemental et à la nature du projet.

### **5.1 - Artificialisation des sols, consommation d'espace agricole et enjeux paysagers**

Le projet, qui prévoit l'urbanisation de 17 ha, fait suite à la réalisation de la première tranche du PARO à partir des années 2000, l'ensemble constituant un secteur de développement prévu de longue date.

Pour autant, la justification du projet d'un point de vue économique est peu développée et ne tient pas compte des phases précédentes dans l'analyse des impacts du projet. Il aurait été utile, par exemple, de s'appuyer sur le remplissage des zones d'activités adjacentes et de faire état de leur saturation, si tel est le cas. Cette justification est nécessaire dans la mesure où la limitation de l'artificialisation des sols et celle de la consommation d'espaces agricoles sont devenues des priorités en matière de lutte contre le changement climatique, le morcellement des habitats et des milieux, et leur corollaire, l'effondrement de la biodiversité.

En outre, le dossier ne comporte pas d'élément sur la qualité agronomique des terres agricoles qui seront artificialisées par le projet. Le pétitionnaire considère que le projet « *n'est pas de nature à avoir d'incidence sur la géologie, ni sur la pédologie* » en dehors de « *quelques travaux de terrassement très superficiels* » (p. 63). L'impact sur la pédologie semble minimisé dans la mesure où l'on sait que la durée nécessaire pour qu'un sol se développe d'un centimètre en épaisseur peut varier d'une cinquantaine d'années à plusieurs siècles. La préservation des sols devient d'autant plus nécessaire qu'ils constituent un véritable système écologique et un réservoir de biodiversité et que ces derniers se renouvellent sur un pas de temps long. Il en ressort que l'impact des aménagements sur les sols ne peut être correctement qualifié.

**L'autorité environnementale recommande de préciser la situation des zones d'activités voisines (niveau de saturation, caractérisation des besoins...) et d'identifier les alternatives au projet retenu au regard de son impact important sur l'artificialisation des sols (17 hectares de foncier au total) compte tenu de la nécessité de limiter cette artificialisation et la consommation d'espaces agricoles. L'autorité environnementale recommande d'intégrer la qualité agronomique des sols dans la description de l'état initial.**

L'étude d'impact décrit bien le contexte paysager du point de vue de l'A84 qui constitue l'enjeu majeur en matière d'insertion paysagère. Elle s'appuie sur la description des « séquences paysagères » traversées par l'autoroute de Mouen à Bretteville-sur-Odon (soit 6 km environ). Le secteur est actuellement celui d'un milieu ouvert depuis l'A84 dans un contexte de plateau de grande culture assez anthropisé typique de la plaine de Caen. En approche de Caen, il précède une séquence de zone d'activités (celle des Mesnillières). Ce travail intéressant met bien en valeur le risque que court le projet de créer un linéaire continu de plus de 2 km de zones d'activités en approche d'agglomération, concourant à la banalisation des paysages.

Le contenu du dossier n'est pas très clair, voire contradictoire, sur le mode d'aménagement choisi en matière d'insertion paysagère. L'« effet vitrine », tel que recherché par le pétitionnaire, semble mettre en avant cet effet de linéaire de zones d'activités. La plantation de haies décrite p. 59 pour « *agrémenter la façade commerciale visible depuis l'A84* », selon un maillage très serré d'après le plan, pose la question du devenir de cette visibilité après plusieurs années de croissance de la végétation. Le dossier ne précise pas comment il est prévu de traduire l'ambition d'une « *transition avec le grand paysage ouvert* ». Pour la gestion des constructions, le pétitionnaire s'appuie sur un cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères, techniques et environnementales se voulant exigeant, sans démontrer en quoi son contenu est suffisant. Enfin, il est à noter que l'étude acoustique réalisée recommande, pour limiter l'impact du bruit de l'A84, de privilégier les zones de stockage et de livraison en bordure d'autoroute, c'est-à-dire les zones *a priori* les moins qualitatives.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact de précisions sur le mode d'aménagement retenu en matière d'insertion paysagère, notamment sur la façon dont le pétitionnaire compte traduire à la fois son ambition d'un « effet vitrine » d'un linéaire de zone d'activités et d'une transition avec le grand paysage ouvert. Elle recommande également l'ajout d'éléments sur les constructions attendues visibles depuis l'autoroute ainsi qu'une description du contenu du cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères, techniques et environnementales.**

## **5.2 - Préservation de la biodiversité**

L'étude faune flore a mis en avant la présence d'espèces typiques des plaines calcaires, dont certaines sont rares ou menacées dans la région (14 espèces de plantes, 6 d'oiseaux). Pour autant, le pétitionnaire en tire une conclusion relativement réductrice, considérant la biodiversité comme « quasi-nulle » (p. 60), notamment du fait de la faible diversité des habitats et de l'absence de zone humide. Il ne semble pas retenir l'existence de ces espèces, dont la présence nécessiterait une prise en compte spécifique dans l'impact du projet. Il est possible que le projet mène au réinvestissement du secteur par de nouvelles espèces, notamment avifaunes, du fait des aménagements paysagers et hydrauliques. Néanmoins, il ne s'agit pas tout à fait de la même faune que celle actuellement présente, typique des plaines et espaces ouverts.

Le maintien quasi-total des haies et de la coulée verte ainsi que la création de nouvelles haies constituent un point notable du projet favorable à la biodiversité. A ce titre, le devenir et le futur mode de gestion du bosquet « à maintenir » en fond de site mériteraient d'être clarifiés dans la mesure notamment où il n'apparaît plus sur certains plans masses (p. 54 par exemple). Il est à noter également que certaines portions des haies existantes semblent vouées à être supprimées au regard des plans masses présentés, tout comme le verger, ces différents éléments étant repérés au titre de la trame verte par l'AUCAME. Dans la perspective qu'elle indique de maintenir ou recréer les fonctionnalités liées à une véritable trame verte, l'étude d'impact ne prend pas en compte la suppression de ces éléments, ni l'urbanisation entre les haies d'espaces qui sont actuellement en champs ouverts et cultures annuelles, ni les effets liés au bruit, aux vibrations, et de façon générale aux activités humaines générées par le projet. Par ailleurs, elle ne décrit pas non plus la nature des haies qui seront plantées (essences choisies, profondeur ...), au risque d'en faire davantage des interstices que des vrais milieux naturels aux réelles fonctionnalités écologiques. L'autorité environnementale rappelle que les haies ne sont pas seulement des alignements d'arbres mais des écosystèmes complexes composés de différentes strates végétales.

**L'autorité environnementale recommande de préciser l'impact du projet sur les espèces végétales et animales les plus rares ou les plus menacées et de mieux prendre en compte l'enjeu spécifique lié à la biodiversité de plaine calcaire. Elle recommande également la clarification du devenir et du mode de gestion du bosquet, des conditions de maintien de l'ensemble des haies existantes et l'apport de précisions quant aux haies amenées à être créées (choix des espèces, organisation des strates végétales).**

## **5.3 - Gestion de l'eau**

### Gestion des eaux pluviales

Le dossier d'étude d'impact décrit les règles relatives au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et au schéma d'aménagement de gestion des eaux (SAGE) (p.48-49), la méthodologie choisie pour la gestion des eaux pluviales (p. 55) et la compatibilité du projet (p. 73-74) avec ces documents de planification. Le choix d'une gestion de ces eaux sur le site lui-même permet d'en réduire l'impact. Les caractéristiques de perméabilité du sol conduisent à des vitesses d'infiltration des eaux pluviales moyennes. Elles ne sont ni trop lentes, ce qui entraînerait un ruissellement important des eaux, ni trop rapides, ce qui aurait pour conséquence de polluer les nappes d'eau souterraines. La stratégie générale de gestion des eaux à la parcelle sur les domaines privés et de gestion par les espaces verts sur le domaine public est pertinente. Le dossier aurait néanmoins mérité d'être complété par des éléments d'analyse justifiant le choix retenu de la pluie centennale et d'inscrire les modélisations dans le contexte de changement climatique (accroissement des phénomènes extrêmes). Le dossier ne précise pas non plus l'efficacité attendue du système pour les pluies plus fréquemment rencontrées. Concernant la gestion des pollutions, chroniques ou accidentelles, le dossier précise que les redans dans les noues sont suffisants pour les retenir. Cette affirmation nécessiterait d'être soutenue par une véritable démonstration. Par ailleurs, le dossier ne précise pas les modalités d'entretien des noues qui, au fur et à mesure de l'accumulation des pollutions, sont notamment susceptibles d'impact sur les sols, l'eau et la biodiversité.

**L'autorité environnementale recommande de préciser les raisons ayant amené à choisir une pluie centennale pour dimensionner les installations de gestion des eaux pluviales, de préciser le fonctionnement de ces installations lors d'événements pluviaux de période de retour plus faible, et de tenir compte du changement climatique dans les modélisations. Elle recommande aussi de préciser les modalités d'entretien des noues à redans.**

#### Gestion de l'eau potable

Le dossier d'étude d'impact ne comprend aucun élément relatif aux besoins en eau potable du projet, quand bien même il affirme à la fois (p. 68) que le secteur ne comporte « *aucun point d'eau potable* » et qu'il n'aura « *pas d'incidences sur les fonctions et usages de l'eau* ». Le manque de précision quant aux activités attendues sur le parc d'activités ne permet pas non plus de quantifier les besoins en consommation, ni d'estimer si les réseaux actuels sauront les absorber et surtout, si la ressource sera suffisante.

**L'autorité environnementale recommande l'ajout d'une quantification des besoins attendus en eau potable et des éléments montrant la capacité des infrastructures locales et de la ressource à y répondre.**

#### **5.4 - Transition énergétique, mobilités et atténuation du changement climatique**

L'autorité environnementale rappelle que les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. La stratégie nationale bas-carbone, adoptée en novembre 2015, fixe comme objectif la réduction de 29 % des émissions dues aux transports d'ici 2028 (70 % d'ici 2050). Pour parvenir à cet objectif, elle préconise notamment de maîtriser la demande de mobilité (planification urbaine, co-voiturage, télétravail), de développer les mobilités décarbonées et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, mobilités actives ...).

L'aménagement d'une aire de covoiturage de 60 places constitue une contribution à la baisse de ces émissions. Il aurait été cependant utile d'expliquer comment son dimensionnement a été déterminé et dans quelle mesure elle permettra de répondre aux besoins.

L'absence de données sur le trafic routier attendu ne permet pas de quantifier l'impact du projet sur ce point. Le dossier évoque une desserte en voiries automobiles excellente (présence d'un échangeur autoroutier, D147a) mais il ne donne pas de données sur leur trafic et leur potentielle saturation, nécessaire pour apprécier l'impact du projet. Les éléments avancés ne permettent donc pas de déterminer si la desserte automobile « *ne présente pas de contrainte* » (p. 51) et si l'impact sur l'A84 et la D147a sera « *infime* » (p.63). Au contraire, l'étude d'impact relative au projet antérieur d'aménagement commercial de la zone et sur laquelle l'autorité environnementale s'était prononcée en 2010 concluait à la nécessité de créer de nouveaux aménagements pour absorber le flux supplémentaire.

Le secteur présente beaucoup de potentialités en matière de mobilités alternatives à l'automobile. Le dossier présente surtout la desserte en transports en commun existante mais n'évoque pas son efficacité à desservir le site. Or, le réseau Twisto ne propose que trois bus par jour, deux sens compris, pour desservir le cœur de la zone d'activités, ce qui n'est pas de nature à constituer une véritable alternative à la voiture. La coulée verte et les différentes pistes cyclables existantes dans le secteur sont un autre vecteur de développement des mobilités alternatives à l'automobile. Le pétitionnaire prévoit ainsi un cheminement piétons/cycles au cœur de la zone du parc. Il ne décrit cependant pas de quelle façon il compte réaliser les connexions avec le réseau existant, par exemple avec la D675, de manière à proposer un véritable réseau sécurisant pour les futurs utilisateurs de la zone. Enfin, il ne semble pas prévu de connexion entre l'aire de covoiturage, isolée au nord-est du site, ni avec les transports en commun, ni avec le réseau cyclable.

**L'autorité environnementale recommande, pour réduire l'impact des transports en matière d'émission de gaz à effet de serre, de préciser le trafic et les émissions attendus, de justifier le dimensionnement de l'aire de covoiturage afin de déterminer dans quelle mesure elle répondra aux besoins, de connecter celle-ci aux réseaux de transports en commun et cyclable et, d'une façon générale, de proposer des connexions de l'ensemble du parc d'activités à ces réseaux.**

Par ailleurs, le dossier ne comporte ni ne fait référence à l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, à laquelle le projet est soumis conformément à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. Une telle étude a pour objet d'analyser le potentiel de la zone en matière d'utilisation ou de production d'énergies renouvelables et de faire émerger des solutions permettant de réduire l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

Les préconisations de cette étude sont un élément important à prendre en compte dans l'élaboration du cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères, techniques et environnementales.

Enfin, le pétitionnaire rappelle simplement (p. 63) que « *la construction des bâtiments (est) soumise à la réglementation thermique RT 2012 à minima* », et qu'« *on peut espérer que les nouvelles réglementations sur les normes constructives et les niveaux à atteindre soient vite mises en place pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (réglementation environnementale RE 2020)* ». Il se borne à indiquer qu'il « *pourra favoriser les solutions vertueuses dans le cadre des cahiers des charges qui seront produits au cours de la rédaction définitive du cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales* », sans plus d'engagement ni de précision sur ce point.

***L'autorité environnementale recommande de faire état des conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone afin d'évaluer les potentialités de réduction d'émission de gaz à effet de serre, et de justifier leur prise en compte dans le cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères, techniques et environnementales.***

## **5.5 - L'air**

Le dossier reprend les éléments du schéma régional climat air énergie (SRCAE) et rappelle la bonne qualité globale de l'air dans la région caennaise. L'aménagement d'une aire de covoiturage générera des impacts positifs sur l'émission de polluants atmosphériques en encourageant ce mode de transport. Le dossier omet cependant d'évoquer l'impact de la proximité du trafic autoroutier sur la qualité de l'air du site. Il ne décrit pas non plus l'impact attendu de l'augmentation du trafic routier. Le manque de données sur les activités attendues ne permet pas d'estimer la nature (poids lourds ou véhicules légers) et de dimensionner ce trafic, ni les autres pollutions atmosphériques résultant du fonctionnement des activités économiques.

## **5.6 - Le bruit**

En matière de bruit, le dossier souligne la forte exposition aux nuisances sonores (allant de 60 à 70 dB) pour les personnes qui seront amenées à travailler ou à fréquenter le site du fait de la proximité immédiate de l'autoroute. Le pétitionnaire a néanmoins fait réaliser une étude acoustique débouchant sur un certain nombre de préconisations techniques. Toutefois, le volet de l'étude d'impact concernant la prise en compte de ces préconisations est assez succinct (p. 70), se bornant à constater qu'« *il est probable que l'impact acoustique sur les habitants des zones environnantes soit positif par l'écran que formeront les bâtiments nouvellement créés* » et à rappeler que « *les activités et installations qui viendront se positionner au sein de l'opération se doivent de respecter la réglementation en termes d'émergence sonore* ». Il indique également que les préconisations de l'étude « *ont déjà été intégrées dans la révision du PLU permettant la mise en oeuvre du projet* », en omettant de préciser si les préconisations qui relèvent directement de l'opération d'aménagement ou de la construction des bâtiments, au-delà du respect de la réglementation applicable, seront ou non suivies d'effet.

***L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores qu'envisage de mettre en oeuvre le pétitionnaire pour prendre en compte les préconisations de l'étude acoustique qui relèvent de son champ de compétence ou de celui des futurs preneurs de lots.***