



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de requalification et d'extension  
de l'ensemble commercial de Raismes et Petite-Forêt (59)**

n°MRAe 2018- 2573

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts de France s'est réunie le 31 juillet 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de requalification et d'extension de l'ensemble commerce de Raismes Petite-Forêt situé dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Valérie Morel, Agnès Mouchard, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\* \*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant 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 transmis pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 5 juin 2018 :*

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*

*Par délégation que lui a donné la MRAe lors de sa séance du 31 juillet 2018, le membre permanent Président de séance, après consultation des membres, 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. 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

La société Immochan, avec les communautés d'agglomération de la porte du Hainaut et de Valenciennes, envisage de moderniser et d'étendre le pôle commercial de Raismes et Petite-Forêt, en lien avec le redimensionnement de la route départementale 70 et de l'échangeur n°7 de l'autoroute A23 qui desservent le site.

La modification de l'échangeur n°7 de l'A23 a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 24 juin 2015. Les travaux sont aujourd'hui terminés. Le doublement de la capacité de la route départementale 70 n'a, quant à lui, encore fait l'objet d'aucune procédure, bien qu'il soit programmé par le département du Nord.

Dans son avis du 24 juin 2015, l'autorité environnementale signalait que la modification de l'échangeur constituait le sous-projet d'un projet global, au même titre que l'extension du pôle commercial Raismes et Petite-Forêt et que le réaménagement de la route départementale 70. Il était ainsi attendu que l'étude d'impact porte sur ces trois sous-projets. Or l'étude d'impact présentée ne s'attache qu'aux incidences prévisibles de la phase 1 de l'extension, et n'aborde ni la phase 2, ni le réaménagement de la route départementale 70. L'autorité environnementale rappelle la nécessité d'étudier les incidences de l'ensemble du projet en incluant dans l'analyse toutes les phases et le réaménagement de la route départementale 70.

La localisation du site, en entrée d'agglomération, desservi essentiellement par l'A23 et la route départementale 70, impose au projet de répondre à deux enjeux majeurs : le paysage et la qualité de l'air. En outre, la faible urbanisation du secteur, qui comprend espaces agricoles, zones d'activité et quartiers résidentiels isolés, induit une attention particulière aux incidences de l'extension de l'artificialisation sur les services écosystémiques rendus par les espaces agricoles consommés (portant par exemple sur la ressource en eau ou la biodiversité ordinaire), ainsi qu'en termes de nuisances sonores.

L'étude d'impact remise dans le dossier de permis de construire, datée de mai 2018, est de bonne qualité, le résumé non technique est clair et présente bien les incidences prévisibles, en distinguant les phases chantier et le fonctionnement à terme, ainsi que les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives.

L'étude d'impact doit cependant être complétée pour prendre en compte la transition ou l'inclusion paysagère des quartiers d'habitation limitrophes au sud du site.

Dans l'ensemble, les solutions que le projet met en œuvre pour réduire les impacts environnementaux et relatifs à la santé sont insuffisants. L'autorité environnementale recommande notamment :

- d'enrichir les mesures visant à réduire la part modale de la voiture par la prise en compte de la ligne de bus rapide prévue par le plan de déplacements urbains du Valenciennois pour desservir la zone commerciale, ainsi que par la mise en œuvre d'un plan de mobilité interentreprises pour les salariés du site ;
- de prévoir un dispositif spécifique pour la récupération des eaux de toiture ;
- de mettre en place un plan de gestion adapté pour l'excavation et d'évacuation hors site des terres

polluées identifiées dans l'étude de sols.

Ces recommandations 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 de l'autorité environnementale

Le projet de requalification et d'extension de l'ensemble commercial de Raismes et Petite-Forêt situé dans le département du Nord est soumis à étude d'impact au titre des rubriques suivantes :

- 6)a° [Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente],
- 39 [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>],
- 41)a° [Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus] ;

Le présent avis porte sur la version de mai 2018 de l'étude d'impact figurant dans le dossier de demande de permis de construire. Cette demande d'autorisation porte sur la première phase de la zone d'aménagement commercial de type 2, telle que détaillée dans le schéma de cohérence territorial (SCoT) du Valenciennois.

### **I. Le projet de requalification et d'extension de l'ensemble commercial de Raismes, Petite-Forêt**

Le projet de requalification et d'extension de l'ensemble commercial de Raismes et Petite-Forêt consiste en la modernisation du pôle commercial périphérique le plus important de l'agglomération valenciennoise.

Le site actuel occupe 38 hectares et représente 60.000 m<sup>2</sup> de surface de planchers. Le projet consiste à étendre, dans une phase 1, le foncier à vocation commerciale sur 18 hectares supplémentaires, actuellement à vocation agricole, pour atteindre 56 hectares et une surface de planchers de 130.000 m<sup>2</sup>.

Il est prévu de réaménager l'ensemble des espaces non bâtis par des éléments végétaux sur 8,5 hectares, par des stationnements et des voies internes, non seulement pour les poids lourds et les voitures, mais aussi pour les transports en commun, les piétons et les vélos. L'implantation d'une gare routière au cœur du site est à noter. Les espaces de stationnement augmentent quant à eux de 30 % pour atteindre environ 4 000 places.

Le réseau viaire est localement réaménagé pour faire face à l'accroissement de la fréquentation du site, avec, outre le doublement de la capacité de la route départementale 70, le réaménagement de la rue Évariste Galois.

Une phase 2, dont le programme n'est pas arrêté, prévoit l'aménagement de la façade est de la rue Évariste Galois sur une superficie supplémentaire d'environ 9 hectares, dont la vocation est actuellement agricole.

Le site d'implantation du projet est bordé par :

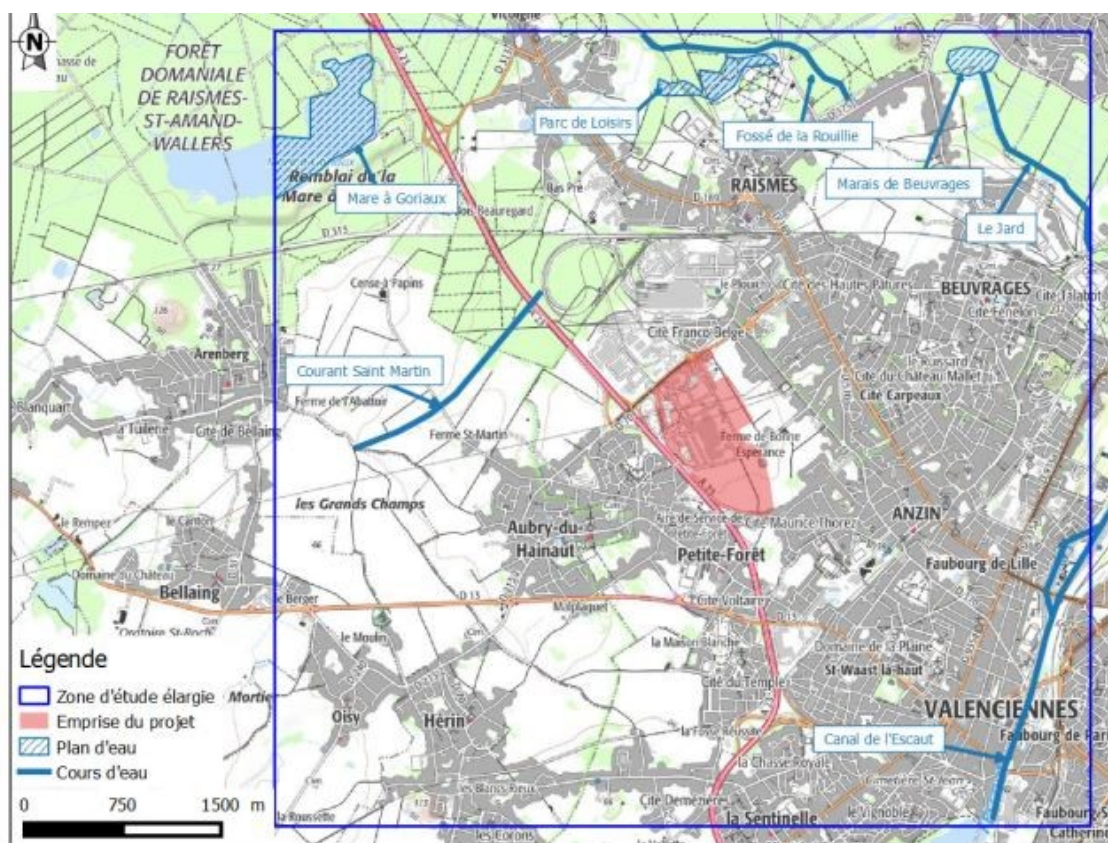
- le parc d'activités Lavoisier, au nord, et la route départementale 70 ;

- des parcelles agricoles, au sud, et la cité de logements Maurice Thorez ;
- l'autoroute A23 et le quartier résidentiel Jacques Duclos, à l'ouest ;
- des parcelles agricoles, la ferme de la Bonne espérance puis la commune de Beuvrage, à l'est.

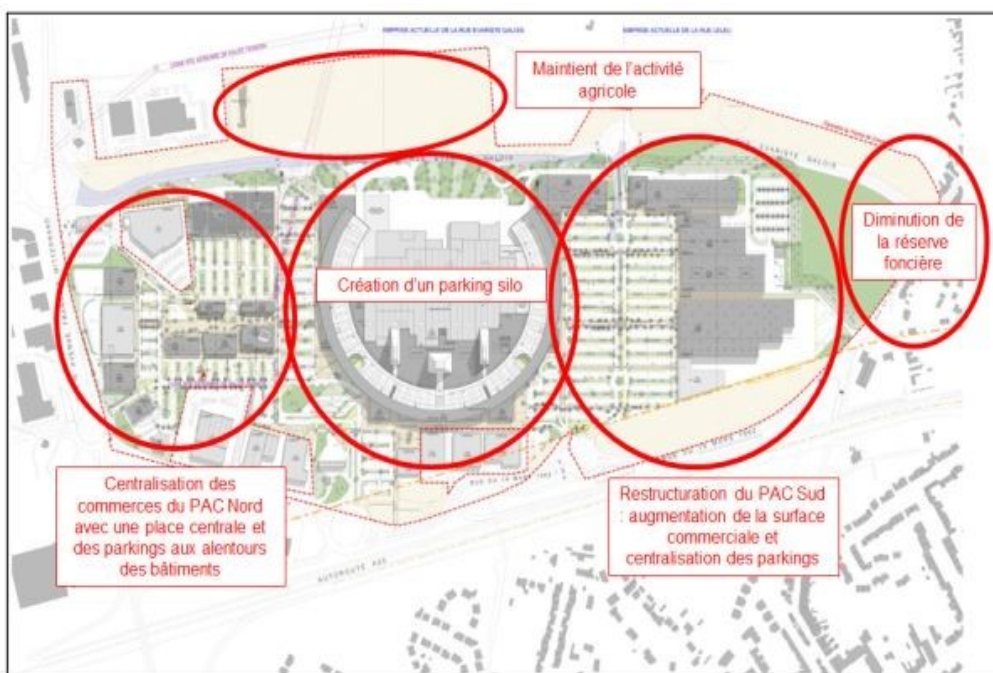
Dans un avis du 24 juin 2015<sup>1</sup>, l'autorité environnementale signalait que la modification de l'échangeur constituait le sous-projet d'un projet global, au même titre que l'extension du pôle commercial de Raismes et Petite-Forêt et que le réaménagement de la route départementale 70. Il était ainsi attendu que l'étude d'impact porte sur ces trois sous-projets. Or l'étude d'impact de mai 2018, objet du présent avis, ne s'attache qu'aux incidences prévisibles de la phase 1 de l'extension, et n'aborde ni la phase 2, ni le réaménagement de la route départementale 70.

*Dans la mesure où les incidences de la modification de l'échangeur ont été étudiées en 2015, l'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact porte sur les incidences de l'ensemble du projet commercial dans ses phases 1 et 2, ainsi que sur celles du réaménagement de la route départementale 70.*

Source : étude d'impact de mai 2018



<sup>1</sup>Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de modification de l'échangeur n°7 de l'autoroute A23 (59) n°Ae 2015-27 adopté lors de la séance du 24 juin 2015, Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable



## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

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

L'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à l'insertion paysagère et architecturale, la mobilité et les déplacements, la gestion des eaux, les nuisances et l'énergie, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

L'étude d'impact reprend les éléments définissant le contenu de l'étude d'impact cités dans l'article R.122-5 du code de l'environnement.

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

L'articulation du projet avec les plans et programmes ainsi qu'avec les autres projets connus est analysée à partir de la page 54 de l'étude d'impact.

Le projet, dans sa phase 1, est conforme aux prescriptions du SCoT du Valenciennois. De même, il s'implante dans les zones à vocation économique (UE) et dans les zones à urbaniser qui ont vocation à compléter l'offre commerciale (1AUcl) du Plan Local d'Urbanisme en vigueur de Petite-Forêt.

L'étude d'impact présente de façon claire et synthétique, à partir de la page 149, les autres projets connus ainsi qu'une analyse de leurs effets cumulés sur ce projet : le contournement nord de Valenciennes<sup>2</sup> ainsi que le doublement de la capacité de la route départementale 70 au droit de la zone commerciale, qui est bien analysé sous l'angle des effets cumulés avec l'extension du pôle commercial, mais qui ne l'est pas sous l'angle de ses incidences propres.

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'étude d'impact ne justifie le choix retenu que par la présentation de deux plans directeurs, l'un réalisé aux alentours de 2014 et celui, présentant le projet actuel, daté de mars 2017. Cependant, les raisons de l'abandon du premier au profit du second ne sont pas abordées.

*L'autorité environnementale recommande d'étayer la justification de l'abandon du précédent plan directeur, au regard des incidences prévisibles sur l'environnement.*

### **II.4 Résumé non technique**

Le résumé non technique reprend de façon claire et détaillée les impacts du projet sur l'environnement à l'aide de schémas et de tableaux synthétiques qui facilitent la compréhension.

Il reprend également les mesures de la séquence éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

---

<sup>2</sup>Avis de l'autorité environnementale émis en juillet 2012, [https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_ae\\_contournement\\_nord\\_valenciennes.pdf](https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_contournement_nord_valenciennes.pdf)



## **II.5 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.5.1 Insertion paysagère et architecturale**

À travers la modernisation de l'ensemble commercial, le projet présente une forte identité paysagère, qui répond aux exigences d'une entrée d'agglomération de qualité. Les annexes du dossier de permis de construire jointes à l'étude d'impact permettent en outre de bien apprécier le parti architectural du projet. Le choix des essences végétales est également mis en avant, avec une explication détaillée des aménagements paysagers dans le respect de l'identité architecturale du parking silo.

La proximité de l'extension de la zone avec les quartiers d'habitation n'est cependant pas abordée. Or celle-ci doit pouvoir être appréciée en termes de transition ou d'inclusion paysagère.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le volet intégration paysagère et architecturale du projet en précisant ses relations avec les quartiers d'habitat au sud du projet.*

### **II.5.2 Mobilité et déplacements**

Le site d'implantation du projet possède les caractéristiques fonctionnelles d'une entrée d'agglomération commerciale des années 1970 : desserte autoroutière directe (A23) et liaison structurante avec l'agglomération et son périurbain par route départementale (route départementale 70). Cette vocation routière est destinée à s'amplifier avec la création du contournement nord de Valenciennes en prolongement de la route départementale 70. Les impacts du projet en termes de qualité de l'air constituent à ce titre un enjeu important.

L'étude présente une analyse approfondie des incidences du projet sur les émissions de polluants atmosphériques et conclut à une augmentation de 30 % en moyenne de l'ensemble des polluants. L'enjeu est ainsi confirmé par l'étude d'impact, et le projet en tient compte : un certain nombre de mesures visent à réduire cet impact négatif.

La saturation du réseau routier est diagnostiquée dans l'étude de trafic. La mesure envisagée consiste à réaménager la rue Évariste Galois. Un tel réaménagement semble se justifier au regard de la desserte de la future phase 2, mais l'étude d'impact ne prend pas en compte le réaménagement à long terme de l'ensemble du secteur, voiries comprises. Tant que ces éléments ne seront pas éclaircis il est difficile d'estimer les impacts du réaménagement de la rue Évariste Galois.

La croissance de la fréquentation du pôle commercial est envisagée par le projet comme une opportunité de réduire la part modale de la voiture. C'est un point très positif qui mérite d'être souligné, même si les résultats attendus restent modestes (réduction de 94 % à 90 % de la part modale liée à la voiture). Les aménagements majeurs sont à ce titre :

- la création d'une gare routière au cœur du pôle commercial ;
- la création de pistes cyclables et de mails piétonniers, reliés notamment par la passerelle sur l'A23 aux zones résidentielles de Petite-Forêt.

Le projet ne prévoit en outre qu'une augmentation de 29 % des places de stationnement en dépit du doublement des surfaces commerciales. Cependant ni la connexion avec la ligne de bus rapide prévue, ni la possibilité d'un plan de mobilité interentreprises ne sont examinées.

*L'autorité environnementale recommande de mettre en œuvre l'ensemble des dispositions*

*permettant de réduire la part modale de la voiture, notamment par la prise en compte de la ligne de bus rapide prévue par le plan de déplacements urbains du Valenciennois pour desservir la zone commerciale, ainsi que par la mise en œuvre d'un plan de mobilité interentreprises pour les salariés du site.*

### **II.5.3 Ressource en eau (quantité et qualité)**

Deux nappes principales sont recensées au droit du site étudié : la nappe de la craie du Valenciennois et la nappe des sables du Landénien d'Orchies. La vulnérabilité de ces nappes est classée « moyenne » au droit du parc d'activités commerciales sud alors qu'elle est classée « très forte » au droit du centre commercial et du parc d'activités commerciales nord.

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage d'alimentation en eau potable et industrielle mais en avoisine un, de l'autre côté de la route départementale 70 et au nord-ouest de l'emprise du projet. Compte-tenu de la perméabilité des sols, l'étude d'impact précise qu'une gestion des eaux par infiltration partielle a été privilégiée dans le cadre de ce projet.

Il est à noter que la gestion des eaux rue Evariste Galois n'est pas identique à celle de l'ensemble du site puisqu'elle se compose uniquement de noues et de fossés d'infiltrations, du fait du dénivelé de cette voirie.

Sur le reste du site, la gestion des eaux pluviales repose sur des noues, des bassins paysagers de collecte ainsi que des systèmes de décantation puis d'infiltration des eaux de parking avant déversement dans des bassins de tamponnement prévus pour une pluie de période de retour centennale, puis rejet dans le réseau du Syndicat intercommunal d'aménagement de la région d'Anzin, Raismes, Beuvrages, Aubry-du-Hainaut, Petite-Forêt, avec un débit réglementé de 2 l/s/ha.

En revanche, l'étude d'impact ne précise pas les modalités de récupération voire la réutilisation des eaux de toiture qui auraient permis par exemple d'entretenir les espaces verts.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le volet relatif à la gestion des eaux en détaillant les dispositifs de récupération des eaux de toiture.*

### **II.5.4 Pollution et nuisances**

L'étude d'impact met en évidence la présence de terres non inertes présentant une pollution anormale notamment en HCT<sup>3</sup> avec HAP<sup>4</sup>. Elles devront faire l'objet d'une gestion spécifique en cas d'excavation et d'évacuation hors site.

Les nuisances sonores provenant du trafic accru des poids lourds et les mesures visant à les réduire ont été estimées par une étude acoustique de 2015. D'après cette étude, bien que l'état initial ait probablement changé depuis, ce sont les habitants vivant rue du 19 mars 1962 et à l'est du projet, rue Yves Leleu, qui seraient le plus impactés. Les nuisances proviennent essentiellement du trafic des poids lourds pour les livraisons. Les mesures prévues afin de les réduire sont les suivantes :

- un merlon paysager situé sur la parcelle agricole au sud du projet ;
- un capotage ou des écrans acoustiques autour des centrales de traitement d'air situés sur les toits.

Si au regard des résultats obtenus par cette étude, il apparaît qu'une réduction des nuisances sonores

---

<sup>3</sup>Hydrocarbures totaux

<sup>4</sup>Hydrocarbures aromatiques polycycliques

de 2 à 5 dB(A) soit rendue possible par ces mesures et permette d'atteindre les seuils réglementaires de l'Organisation Mondiale de la Santé, il conviendrait d'actualiser l'état initial auquel elle se réfère.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de mettre en place un plan de gestion adapté pour l'excavation et d'évacuation hors site des terres non inertes ;*
- *d'actualiser l'étude acoustique au regard de l'état initial existant.*

## **II.5.5 Énergie**

Face à la croissance notable des besoins énergétiques que le doublement des surfaces de vente induit, le porteur de projet souhaite réexaminer, dans le cadre et au-delà des obligations réglementaires en la matière, la gestion énergétique du site et la production d'énergies renouvelables.

Des objectifs clairs sont affichés : 11 % des besoins énergétiques de l'ensemble du site doivent pouvoir être couverts par la production d'énergies renouvelables (soit 1336 MWh pour une consommation totale de 12.000 MWh), et la production d'énergies renouvelables doit pouvoir être auto-consommée à hauteur de 95 %, ce qui constitue une incitation à diminuer la consommation énergétique globale tout en réalisant la transition vers les énergies renouvelables.

Le choix s'est porté sur la réalisation de panneaux photovoltaïques, réalisés en toiture sur l'un des bâtiments et sur le nouveau parking silo, ce qui est adapté au site et au type de projet. L'émission de 117 tonnes de CO2 par an pourraient être évitées par ce biais et la production d'énergie renouvelable s'élever à la hauteur des besoins moyens annuels de 534 foyers.

Le dossier présente en outre un montage opérationnel pertinent pour un site de 55 hectares occupé par de multiples enseignes : le recours à un opérateur indépendant, en charge d'une part importante l'investissement initial et du fonctionnement ultérieur moyennant un conventionnement avec les occupants du site.

*L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de poursuivre jusqu'au bout cette démarche.*