



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 parc commercial
de la société Bugnidis
à Bugnicourt (59)**

n°MRAe 2020-4992

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 19 janvier 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de parc commercial de la société Bugnidis à Bugnicourt dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénéé et Hélène Foucher, MM. Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq et Philippe Gratadour.

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 de permis de construire a été transmis complet le 19 novembre 2020 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 R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 4 décembre 2020 :

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

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.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par la société Bugnidis, consiste en la construction d'un parc commercial de 38 585 m² sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Tuilerie à Bugnicourt (59).

Celui-ci se composera de cinq bâtiments : un Leclerc Drive avec huit pistes de retrait, un restaurant et trois autres consacrés à des commerces divers (équipement de loisirs, cuisine, auto, beauté, etc.). La surface de plancher des cinq bâtiments s'élève à 13 372 m². Le projet comprend des voiries et un parking de 296 places. Les travaux seront réalisés de 2021 à 2024 en trois phases.

Ce projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas en raison de la consommation foncière, des enjeux de biodiversité et des impacts liés à l'augmentation du trafic.

Le dossier d'étude d'impact traite de l'ensemble des thématiques environnementales, mais présente des lacunes sur la biodiversité, les nuisances pour la population (notamment le bruit) et sur l'estimation des émissions de gaz à effets de serre.

Concernant la biodiversité, le projet s'implante sur une friche prairiale bordée d'arbres et d'arbustes. L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences cumulées sur l'avifaune, de compléter les mesures de réduction et de démontrer que ces mesures seront suffisantes pour atteindre un impact résiduel faible.

Concernant les nuisances sonores, le projet est situé à 50 mètres des habitations. L'autorité environnementale recommande de présenter une étude acoustique informant sur l'évolution du niveau sonore induit par le trafic routier en période travaux et exploitation.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, des mesures de réduction sont évoquées dans la présentation du projet (plantation de 274 arbres, toitures végétalisées, couverture en panneaux solaires). L'autorité environnementale recommande de présenter une analyse détaillée des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet (construction, trafic routier et poids lourds, aménagements, perte de terre agricole, travaux, etc.) et des mesures pour les réduire..

Les 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.

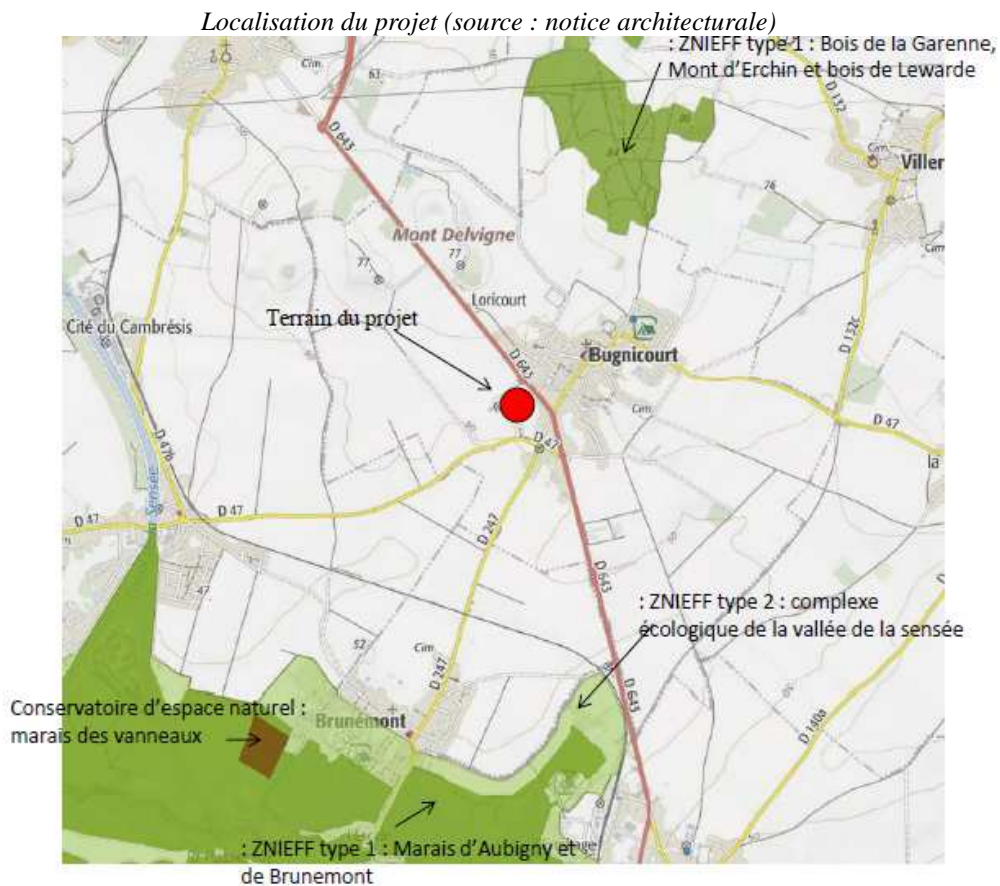
Avis détaillé

I. Le projet de parc commercial à Bugnicourt

Le projet, porté par la société Bugnidis, consiste en la construction d'un parc commercial de 38 585 m² sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Tuilerie à Bugnicourt (59).

La commune appartient à la communauté d'agglomération du Douaisis. Elle est située à 12 km de Douai, 16 km de Cambrai, 31 km d'Arras et 32 km de Valenciennes. Elle recense 1 030 habitants en 2017.

Le projet s'implante sur une friche prairiale, bordée d'arbres et d'arbustes, en bordure de la route RD 643, sur une surface de 38 585 m².



Le projet se composera de cinq bâtiments : un Leclerc Drive avec huit pistes de retrait, un restaurant et trois autres consacrés à des commerces divers (équipement de loisirs, cuisine, auto, beauté, etc.). Il comprend des voiries et un parking de 296 places.

Selon le tableau page 26 de l'étude d'impact, les surfaces se répartissent comme suit :

- surface de plancher des cinq bâtiments : 13 372 m² ;
 - surfaces dédiées aux stationnements (parking, cheminement piétons et voiries) : 14 724 m² ;
- pour une surface globale au sol des bâtiments, parkings, voiries, cheminement de 28 096 m², soit 72 % de la surface du terrain.

Une toiture de type végétalisée est prévue sur 4 318 m² de la toiture des bâtiments A, B et D. Celle-ci sera réalisée avec un tapis de sédum ou autre de même type, plantes nécessitant très peu d'entretien (notice architecturale, partie « espaces verts »). Des panneaux photovoltaïques sont prévus sur la toiture du bâtiment C.

Les travaux sont projetés de 2021 à 2024, et seront réalisés en trois phases :

- phase 1 : le bâtiment C avec ses abords, pour 2021 ;
- phase 2 : les bâtiments B et D avec leurs abords, pour 2022 / 2023 ;
- phase 3 : les bâtiments E et A avec leurs abords, pour 2023 / 2024.



description du site (source : notice architecturale)

Le projet attend 250 000 visiteurs par an, soit une moyenne de 720 véhicules par jour, qui viendront s'ajouter à la circulation déjà engendrée par les activités existantes.

Les bâtiments seront raccordés au réseau d'eau et assainissement de la commune. La gestion des eaux pluviales se fera à la parcelle par le biais de bassins d'infiltration enterrés sous les parkings. Les bassins enterrés récupéreront en direct les eaux pluviales de toiture.

Le dossier a été soumis à évaluation environnementale par décision du 16 septembre 2020, après examen au cas par cas, au motif notamment de la consommation d'espace et de l'augmentation du trafic routier, susceptibles d'incidences cumulées avec les autres projets de la ZAC sur la qualité de l'air et la biodiversité.

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.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels (dont Natura 2000), aux nuisances, 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, présenté en page 9 à 14 de l'étude d'impact, est très succinct. Pour une meilleure information du public, il devrait faire l'objet d'un fascicule séparé. Présenté essentiellement sous forme de tableaux, il ne décrit pas le projet, ni dans sa conception, ni sa localisation vis-à-vis des enjeux de territoire. Il n'y a aucun schéma ou cartographie permettant de localiser ou comprendre le projet.

Les éléments de l'état initial sont très synthétiques et les informations que l'on y trouve sont lacunaires. À titre d'exemple, les espèces protégées inventoriées sur le site du projet ne sont pas citées. Les enjeux et les incidences sont identifiés comme nuls ou faibles, sans explications. Les mesures d'évitement ou de réduction ne sont pas évoquées. Cette manière de présenter les résultats conduit à un exposé d'informations brutes incomplètes et nuit à la compréhension et à la transparence du dossier.

L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de le compléter :

- *en y apportant des schémas, plans, cartographies ;*
- *en améliorant la présentation de l'état des lieux, des enjeux, et des mesures d'évitement et de réduction par des informations précises.*

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

L'articulation du projet avec les plans, programmes et autres projets est présentée dans le paragraphe 10 (page 126 de l'étude d'impact). Elle porte notamment sur le plan de prévention de l'atmosphère (PPA) du Nord-Pas-de-Calais, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Douaisis, le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bugnicourt, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Sensée.

Concernant la compatibilité avec le SDAGE et le SAGE, celle-ci est assurée par la gestion des eaux et l'absence de zone humide sur le site du projet, vérifiée par une étude de la flore et de la pédologie (en annexe de l'étude d'impact).

L'analyse de l'articulation du projet avec d'autres projets existants est présentée page 120 de l'étude d'impact. Seul un projet de retournement de prairie sur la commune de Fressain, identifié sur le site internet de la DREAL et devant faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, est indiqué. Il conviendrait d'étudier les impacts cumulés du projet avec les autres entreprises présentes sur la ZAC et d'autres projets prévus sur cette ZAC en lien avec l'augmentation de trafic et l'artificialisation des espaces. Or, l'étude de trafic présentée en annexe de l'étude d'impact (page 401 du fichier informatique) ne porte que sur la capacité des carrefours et pas sur les incidences induites par ce trafic.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les impacts cumulés des projets prévus sur la ZAC de la Tuilerie en lien avec le trafic induit et l'artificialisation des espaces.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification des choix est présentée page 122 de l'étude d'impact.

Elle rappelle que le SCoT du grand Douaisis identifie la ZAC d'intérêt communautaire et que l'implantation d'équipements commerciaux doit permettre la repolarisation du territoire, et limiter les déplacements des habitants. Cependant, le dossier n'étudie pas le contexte d'implantation de ces équipements supplémentaires et ne démontre pas que les déplacements seront effectivement limités.

Aux chapitres 4.8 et 4.9 de l'étude d'impact (page 80), le scénario entre l'absence ou la présence du projet est présenté succinctement. Dans le chapitre 8.2 de l'étude d'impact (page 122), les variantes proposées reposent essentiellement sur l'implantation des différents bâtiments. Aucune évaluation environnementale de ces variantes n'est réalisée.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et ses conséquences, la destruction d'espèces protégées et de leurs habitats naturels, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, de préservation des secteurs à enjeux écologiques forts, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement¹ et objectifs de développement.

¹ consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

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

La ZAC de la Tuilerie, déjà ancienne (2006), prévoit l'urbanisation de 11 hectares de friches agricoles. La zone du projet d'une surface de 38 585 m² (3,8 hectares) induira l'artificialisation de plus de 28 000 m² soit 72 % de la surface du terrain. Au paragraphe 3.5.4 de l'étude d'impact (page 26), il est précisé que les places de parkings représentent 7 991 m² de surface pour 296 places.

Le site est occupé par une friche prairiale qui va être artificialisée, et des impacts sont à prévoir.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface d'environ 2,8 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols et de leurs capacités de stockage du carbone, une modification des écoulements d'eau et, d'une manière générale, une disparition de services écosystémiques².

Ces impacts de l'artificialisation sur les services écosystémiques ne sont pas étudiés directement. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire l'imperméabilisation ne sont pas étudiées. La végétalisation des toitures est envisagée en partie mais sans évaluer la compensation qu'elle représente.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier des mesures de réduction des impacts, notamment sur les pertes de capacité de stockage du carbone par les sols .*

II.4.2 Milieux naturels, biodiversité et sites Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet à Bugnicourt est une ancienne terre agricole qui, par délaissement, a évolué vers une friche prairiale bordée de fourrés et d'arbustes.

Six zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistiques (ZNIEFF) de type I sont présentes dans un rayon d'environ 4 km (« Bois de la Garenne, Mont d'Erchin et bois de Lewarde », « Marais d'Aubigny et de Brunemont », « Carrière de Cantin », « Bois du Quesnoy » à Oisy-le-Verger, « Marais d'Arleux, de Palluel, de Saudemont, d'Ecourt Saint-Quentin, de Rumaucourt et d'Oisy-le-Verger », « Marais de la Sensée entre Aubigny-au-bac et Bouchain »).

² Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.

Quatre sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 15 km :

- trois zones spéciales de conservation (ZSC – directive « habitats ») : FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » à 13,1 km, FR3100506 « Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » à 14,4 km, FR3100507 « Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe » à 13,7 km ;
- une zone de protection spéciale (ZPS – directive « oiseaux ») : FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » à 11,3 km.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude écologique est présentée en annexe II de l'étude d'impact (page 227 du fichier informatique). Elle est partiellement reprise dans l'étude d'impact.

L'état initial de l'environnement et les études de terrain se sont limitées strictement à l'aire du projet. Les prospections ont été réalisées en mai et juillet pour l'ensemble de la faune (28 mai et 2 juillet 2020), et en mai pour la flore (page 238 du fichier informatique). À noter l'absence d'inventaire pour les chiroptères, alors qu'il est indiqué que deux espèces peuvent utiliser le site comme secteur d'alimentation.

Les prospections pour l'avifaune nicheuse sont tardives et l'amplitude des observations est restreinte. En effet, par exemple, pour le Bruant jaune potentiellement nicheur sur la zone, le début de la période de reproduction commence en début de printemps, de même pour la linotte mélodieuse. Les dates d'observation ne permettent donc pas de maximiser les contacts sonores et visuels avec ces espèces. De plus, la localisation et le nombre de points d'écoute ne sont indiqués ni dans l'étude d'impact, ni dans l'étude en annexe. La liste des espèces contactées et la localisation des espèces protégées sont présentées dans l'annexe II de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial en réalisant des inventaires dès février pour l'avifaune nicheuse et des inventaires des chiroptères.

L'étude écologique a permis d'identifier quatre stations d'espèces protégées de flore (Ophrys abeille) sur le site, dont trois en bordure de la route RD946 et une au nord du site.

Pour l'avifaune, on dénombre 14 espèces recensées sur ou à proximité du site, dont neuf sont protégées au niveau national (la Linotte mélodieuse, le Bruant jaune, la Fauvette grisette, le Busard Saint-Martin, le Martinet noir, le Moineau domestique, le Héron cendré, l'hirondelle rustique et la Bergeronnette grise) et trois nicheuses probables sur le site : la Linotte mélodieuse, le Bruant jaune, la Fauvette grisette.

À noter que le Busard Saint-Martin est inscrit également à l'annexe I de la directive « Oiseaux » et que trois espèces sont inscrites au livre rouge national : la Linotte mélodieuse et le Bruant jaune dans la catégorie vulnérable et l'Alouette des champs (non protégée), quasi menacée.

L'étude d'impact ne fait que très peu le lien entre ces données et les espèces et les habitats pouvant être rencontrés dans les ZNIEFF et sites Natura 2000 situés à proximité du site (page 286 du fichier informatique). L'étude écologique en annexe (page 272 du fichier informatique) évoque une

possible fonctionnalité dans la trame verte « forêts » des continuités écologiques, mais cette fonctionnalité n'est pas analysée.

Il n'y a pas d'analyse sur les liens possibles entre le site du projet, son environnement proche ou les espaces naturels identifiés dans l'état initial. Au final, le site est étudié seul et sans réflexion sur sa fonctionnalité écosystémique. Son intérêt dans un ensemble plus complexe n'étant pas analysé, il est difficile de se prononcer sur le niveau d'enjeux de ce site en tant que tel.

Pourtant, les enjeux sont identifiés paragraphe 4.3.3.8 (page 59) de l'étude d'impact, comme moyens à faibles. Le niveau d'enjeux est manifestement sous évalué pour les espèces d'oiseaux protégées pour lesquelles la destruction ne peut être considérée comme un enjeu moyen ou faible, surtout lorsqu'elles sont identifiées comme vulnérables au niveau national ou régional, comme pour la Linotte mélodieuse ou le Bruant jaune.

L'autorité environnementale rappelle que l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des espèces protégées sur le territoire national interdit la destruction de ces espèces, mais également de leurs habitats, c'est-à-dire de leurs sites de nidification, de repos et d'alimentation.

En conséquence, l'autorité environnementale recommande :

- *de qualifier de forts les enjeux pour les espèces protégées ;*
- *d'étudier le rôle écosystémique qui peut être joué par le site du projet au regard de sa position géographique vis-à-vis des sites naturels remarquables qui l'entourent.*

L'évaluation des impacts sur les milieux naturels est présente dans l'étude d'impact au paragraphe 6.1.9 (page 89). Elle reprend les conclusions et les propositions de mesures de réduction de l'étude écologique en annexe (page 329 à 351 du fichier informatique). Les incidences directes et indirectes sont bien identifiées et résumées dans un tableau détaillé (pages 90, 91 et 92 de l'étude d'impact).

Cependant, les incidences cumulées par espèce ne sont pas analysées. Par exemple, le niveau global de l'incidence en phase chantier pour la Linotte mélodieuse qui va subir une destruction d'habitat de nidification, d'alimentation et des perturbations dues au bruit et aux poussières n'est pas analysé.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences sur l'avifaune par une analyse des effets cumulés des différentes incidences, en période travaux et exploitation, par espèces et, en particulier, pour les espèces protégées, vulnérables et/ou quasi menacées.

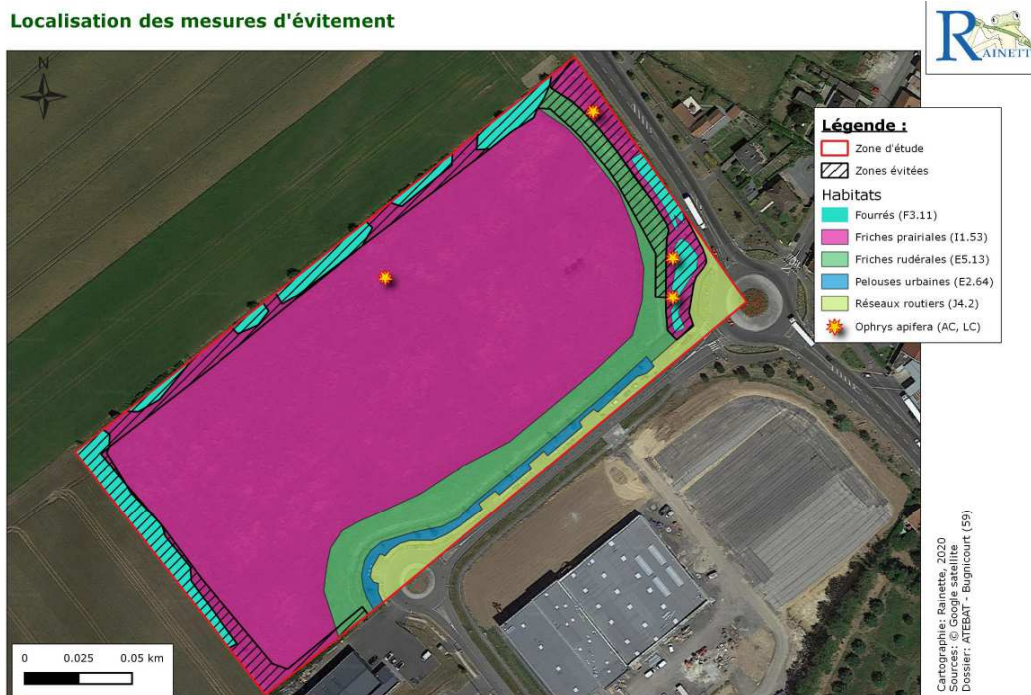
➤ Prise en compte de l'environnement

Les mesures prévues sont présentées au paragraphe 6.1.9.11 (page 97) de l'étude d'impact et détaillées dans l'étude écologique de l'annexe II (pages 342 à 350 du fichier informatique).

La mesure d'évitement proposée consiste à éviter une frange de fourrés et de friches prairiales en périphérie de site, et d'y ajouter des essences d'arbustes d'origine locale. Cette mesure permet de maintenir la totalité des fourrés, 9 % de la friche prairiale et 22 % de la friche rudérale³ et d'éviter quatre des six pieds de l'espèce protégée floristique d'Ophrys abeille.

³ Espace rudéral : milieu modifié à cause de l'activité ou de la présence de l'homme (zones résidentielles ou d'activités, aires de stationnement, pelouses rudérales des parcs, etc)

Localisation des mesures d'évitement



source étude écologique annexe II de l'étude d'impact (page 343 du fichier informatique)

Cette mesure principale s'accompagne de mesures de réduction de la pollution lumineuse, d'un calendrier phasant les travaux hors période sensible pour les espèces, de mesures limitant le risque de pollution, etc.

Cependant, compte tenu de l'aspect résiduel des habitats détruits (friche prairiale) et du dérangement qui sera induit par l'activité qui existera sur la zone (circulation, bruit, lumière, pollution), et sans précision technique et vrai calendrier de travaux permettant de vérifier la pertinence et l'efficacité de ces mesures, il est difficile de se prononcer sur le caractère suffisant des réductions envisagées et sur les incidences résiduelles effectives listées dans le tableau page 98 à 99 de l'étude d'impact.

De plus, la période de sensibilité maximale de l'avifaune se déroulant d'avril à septembre, un phasage des travaux est nécessaire si l'on veut s'assurer de la non destruction directe ou indirecte des espèces et nichées de l'avifaune.

Malgré une phase chantier sur plusieurs années, il n'y a pas de distinction entre les incidences en phase chantier et en phase exploitation, ni de calendrier de l'ouverture des différents bâtiments (échelonnés ou non), qui pourraient induire des incidences cumulées des deux phases.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures de réduction par un phasage des travaux permettant d'éviter la destruction d'espèces et nichées d'avifaune et de démontrer que ces mesures seront suffisantes pour atteindre un impact résiduel faible.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences Natura 2000

L'étude d'impact recense les sites Natura 2000 dans le périmètre de 20 km autour du projet et renvoie vers l'étude d'incidence simplifiée, jointe en annexe 2 du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, qui figure en annexe I de l'étude d'impact (cf. page 217 du fichier informatique).

Cette étude ne porte que sur le site Natura 2000 le plus proche, la ZPS « vallée de la Scarpe et de l'Escaut » à 11,4 km du projet. Elle n'est pas basée sur l'aire d'évaluation⁴ de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 présents alentours.

L'autorité environnementale recommande de conduire l'évaluation sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 km autour du projet et sur lesquels ce dernier peut avoir une incidence :

- *en référençant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données ;*
- *en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ;*
- *en complétant le cas échéant les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.*

II.4.3 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le parc d'activités où s'implante le projet de parc commercial est desservi par la RD 643 qui relie Douai à Cambrai. Cette route départementale est classée comme étant source de nuisance sonore. Les habitations les plus proches sont situées en bordure de cette route, à 50 m du projet (page 75 de l'étude d'impact).

Les principales sources de bruit du site seront dues au trafic lié à l'activité du parc (chargement et déchargement des camions de transport de marchandises). Le trafic routier généré par le projet est estimé à 720 véhicules légers /jour et environ 8 camions par jour du lundi au vendredi pour les livraisons (pages 108 et 109 de l'étude d'impact).

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

L'étude d'impact aborde l'état initial sur le bruit dans le chapitre 4.2.7. Cependant, les informations fournies sont lacunaires puisqu'il n'apparaît pas que la route RD 643 est déjà source de nuisances pour la population située le long de cet axe routier. Le dossier précise que le niveau sonore observé le long de la RD 643 est de 70 à 80 dB(A) selon le tronçon.

Les incidences en termes de bruits et vibrations sont développées au chapitre 6.1.5 (page 87) pour la phase travaux et 6.2.6 (page 108) pour la phase exploitation. L'analyse des incidences est rapide et

⁴ aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

incomplète. Pour la phase chantier, le dossier certifie que les travaux n'engendreront pas de hausse de plus de 5 dB le jour, conformément à la réglementation en vigueur. Pour la phase d'exploitation, aucune mesure n'est donnée sur l'augmentation possible induite par la hausse du trafic routier. Les effets cumulés du bruit généré à la fois par le trafic existant et les travaux et/ou exploitation (si chevauchement des deux phases) ne sont pas analysés.

Le bruit est un important enjeu de santé publique, car il a des conséquences néfastes sur la santé et le bien-être de la population. En 2018, l'Organisation Mondiale de la Santé⁵ recommande fortement dans ses lignes directrices sur le bruit dû au trafic routier « de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) Lden⁶, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé ».

L'autorité environnementale recommande :

- *de présenter une étude acoustique informant sur l'évolution du niveau sonore induit par le trafic routier en période travaux et exploitation ;*
- *d'analyser les effets cumulés avec les niveaux sonores existants et prévisibles ;*
- *de fournir les données en dB Lden (qui permettent définir le niveau sonore (sur 24h avec majoration selon des périodes horaire) afin qu'une comparaison avec les recommandations de l'OMS soit possible.*

II.4.4 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune de Bugnicourt est couverte par les plans de protection de l'atmosphère du Nord Pas-de-Calais et de Lens-Bethune-Douai.

Les espaces agricoles représentent un puits de carbone. La destruction de ces espaces entraîne une perte de stockage du CO₂. Les zones d'activités commerciales, par l'imperméabilisation des sols, les constructions et le trafic routier qu'elles entraînent sont, de plus, génératrices de gaz à effets de serre et de pollution atmosphérique.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact aborde la qualité de l'air dans les chapitres 4.2.6 et 6.1.3 et 6.2.4 (pages 44, 56 et 106), les incidences sur le climat au paragraphe 6.2.14 (page 114).

La ZAC de la Tuilerie est desservie par le réseau de transports en communs du Douaisis "EVEOLE" et plus particulièrement les lignes 19 « Arleux-Collège Val de Sensée/ Marchiennes - Collège M.Yourcenar » (24 bus du lundi au samedi), 20 « Somain gare-lycée Pasteur/ Douai-Lycée E.Labbé » (30 bus dans la journée, du lundi au samedi en période scolaire). Ces lignes desservent également d'autres arrêts situés sur la commune ce qui peut faciliter l'usage des transports en commun par les habitants. Cependant avec une attente de plus d'une heure, voire 1h30 entre chaque bus, cette ligne représente une alternative modale limitée.

⁵ <https://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-executive-summary-2018>

⁶ Indicateur du niveau de bruit sur 24 heures, prenant en compte les différentes sensibilités entre le jour, le soir et la nuit

Le trafic routier constaté sur la RD 643 est de 13 608 véhicules/jour (en TMJA⁷) dont 1 576 poids lourds/jour (soit 11,5 % du trafic total) au nord du projet et de 14 764 véhicules TMJA/jour (en TMJA) dont 1 742 camions/jour (soit 11,8 % du trafic total) au sud du projet⁸.

Le trafic routier généré par le projet est estimé à 720 véhicules/jour. Ce calcul correspond à une estimation haute qui consiste à diviser le nombre de visiteur/an par les jours d'ouverture et donc à estimer que chaque visiteur est âgé de plus de 18 ans et vient en voiture individuelle. Cependant ce raisonnement ne traite que la question du trafic à proximité immédiate du projet. Aucune estimation des effets du projet sur les volumes de trafic sur le territoire, en véhicules.km, n'est fournie. .

Si la part des camions est importante sur cet axe, le profil de la voie est adapté pour supporter ce niveau de trafic.

Les giratoires d'accès devraient sécuriser les déplacements des visiteurs et employés.

Pour limiter l'impact du trafic routier lié aux déplacements domicile/travail des employés, il conviendrait de prévoir des mesures pour favoriser l'usage de solutions alternatives à la voiture individuelle.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des effets du projet sur les volumes de trafic sur le territoire, en véhicules.km, et le cas échéant par la recherche de mesures permettant de les réduire.

L'étude sur la pollution atmosphérique en phase chantier est succincte, celle en phase exploitation extrapole les teneurs en benzène et dioxyde d'azote (NO₂). En phase exploitation, les teneurs mesurées en trois points placés au niveau des zones d'habitations les plus proches de la RD 643 extrapolent une augmentation du trafic routier de 20 %. Les teneurs ainsi calculées restent sous les niveaux réglementaires de bonne qualité de l'air. L'autorité environnementale n'a pas de remarques sur ce point.

En ce qui concerne la prise en compte du climat, le dossier d'étude d'impact ne présente pas de réel bilan du projet. Un tableau présenté dans le dossier pour la commission départementale de l'aménagement commercial (CDAC) est repris, mais aucune conclusion ne vient compléter celui-ci.

Des mesures évoquées dans la présentation du projet (plantation de 274 arbres, toitures végétalisées, couverture en panneaux solaires) ne sont pas évoquées dans les mesures de réduction.

Aucun bilan des incidences cumulées (construction, imperméabilisation de terre agricole, trafic) et des mesures de réduction n'est présenté.

Enfin d'autres mesures pouvant réduire les incidences auraient pu être proposées afin d'améliorer le bilan carbone du projet et son adaptation au changement climatique, avec par exemple des parkings avec ombrières avec panneaux photovoltaïques, moins de places de parkings, des parkings sur plusieurs niveaux, etc.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse détaillée

⁷ TMJA : trafic moyen journalier annuel

⁸ Carte de recensement de la circulation dans les Hauts de France en 2017-DREAL

des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet (construction, trafic routier et poids lourds, aménagements, perte de terre agricole, travaux, etc.) et une présentation claire des mesures qui seront mises en place pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le réchauffement climatique.