



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'extension de la zone industrielle Est
à Tilloy les Mofflaines et Saint Laurent Blangy (62)**

n°MRAe 2020-5026

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 2 février 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de zone d'aménagement concerté, extension de la zone industrielle Est, à Tilloy les Mofflaines et Saint Laurent Blangy dans le département du Pas-De-Calais

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

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 7 décembre 2020, pour avis, à la MRAe Hauts-de-France.

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 18 décembre 2020 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

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

La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) projette l'extension de la zone Industrielle Est sur une emprise d'environ 48,5 hectares, dont environ 4,3 hectares pour la route d'accès, occupée par des espaces cultivés, sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines, Saint-Laurent-Blangy et Feuchy dans le département du Pas-de-Calais.

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique n°39 b) de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement (« travaux, constructions et opérations d'aménagement » sur un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares).

L'étude d'impact est à compléter.

Le projet a été défini en lien avec le projet de déviation Est d'Arras, projet qui a été abandonné. L'autorité recommande donc d'analyser d'autres variantes du projet.

L'autorité environnementale recommande, comme elle l'a fait dans son avis rendu sur la révision du SCoT de l'Arrageois¹, de démontrer que les besoins en foncier estimés au titre des activités économiques répondent aux besoins réels du territoire compte-tenu de la consommation d'espace qu'elle induit, notamment au regard des disponibilités existantes sur les parcs d'activités du territoire et par une analyse des potentialités de friches mobilisables sur le territoire.

Le site étant en entrée de ville, il aura un impact important sur le paysage et les perceptions depuis la RD939 notamment. L'étude paysagère est à préciser. Des photomontages sont à produire afin de démontrer l'absence d'impact sur le patrimoine remarquable et de démontrer que les aménagements paysagers projetés assureront une bonne intégration du projet.

Concernant la biodiversité, le projet s'implante en grande majorité sur des parcelles cultivées et sur quelques prairies, qui correspondent à un habitat naturel d'intérêt communautaire. L'étude écologique a par ailleurs identifié dans l'emprise des aires de repos d'espèces protégées d'oiseaux. Ces habitats naturels vont être détruits sans que l'évitement n'ait été envisagé. Elle est à reprendre et à compléter, notamment concernant les inventaires des chauves-souris et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels.

Le projet induira une augmentation du trafic de poids lourds et de véhicules légers, mais les méthodes utilisées sont insuffisantes pour apprécier les effets au-delà de la proximité immédiate du projet et ainsi aucune estimation des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques émis par le trafic routier induit par le projet n'a été réalisée. Les mesures prévues ne visent qu'à réduire l'augmentation attendue du trafic, sans que leur effet n'ait été quantifié et aucune mesure de compensation n'a été envisagée.

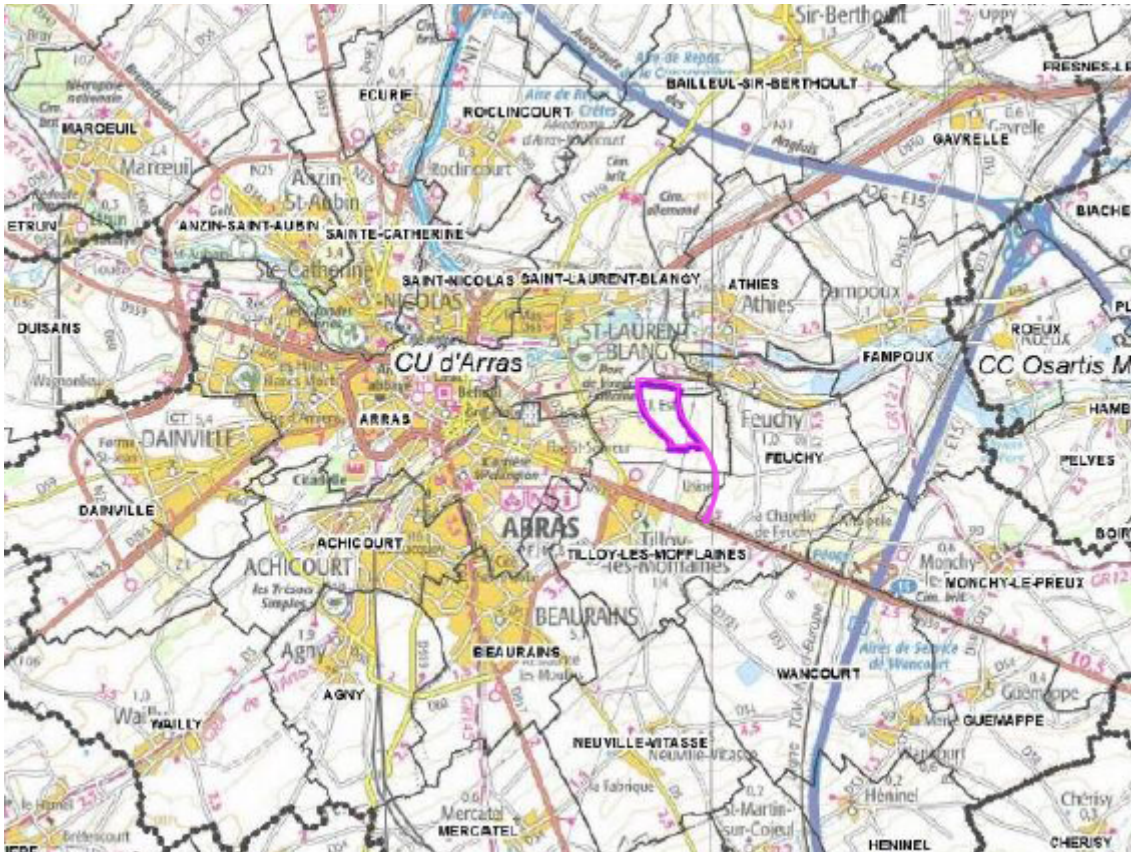
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

¹ Avis MRAe n°2018-3166 du 12 mars 2019

Avis détaillé

I. Le projet d'extension de la zone industrielle Est à Tilloy les Mofflaines et Saint Laurent Blangy.

La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) projette l'extension de la zone Industrielle Est sur une emprise d'environ 48,5 hectares, dont environ 4,3 hectares pour la route d'accès, occupée par des espaces cultivés, sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines, Saint-Laurent-Blangy et Feuchy dans le département du Pas-de-Calais.



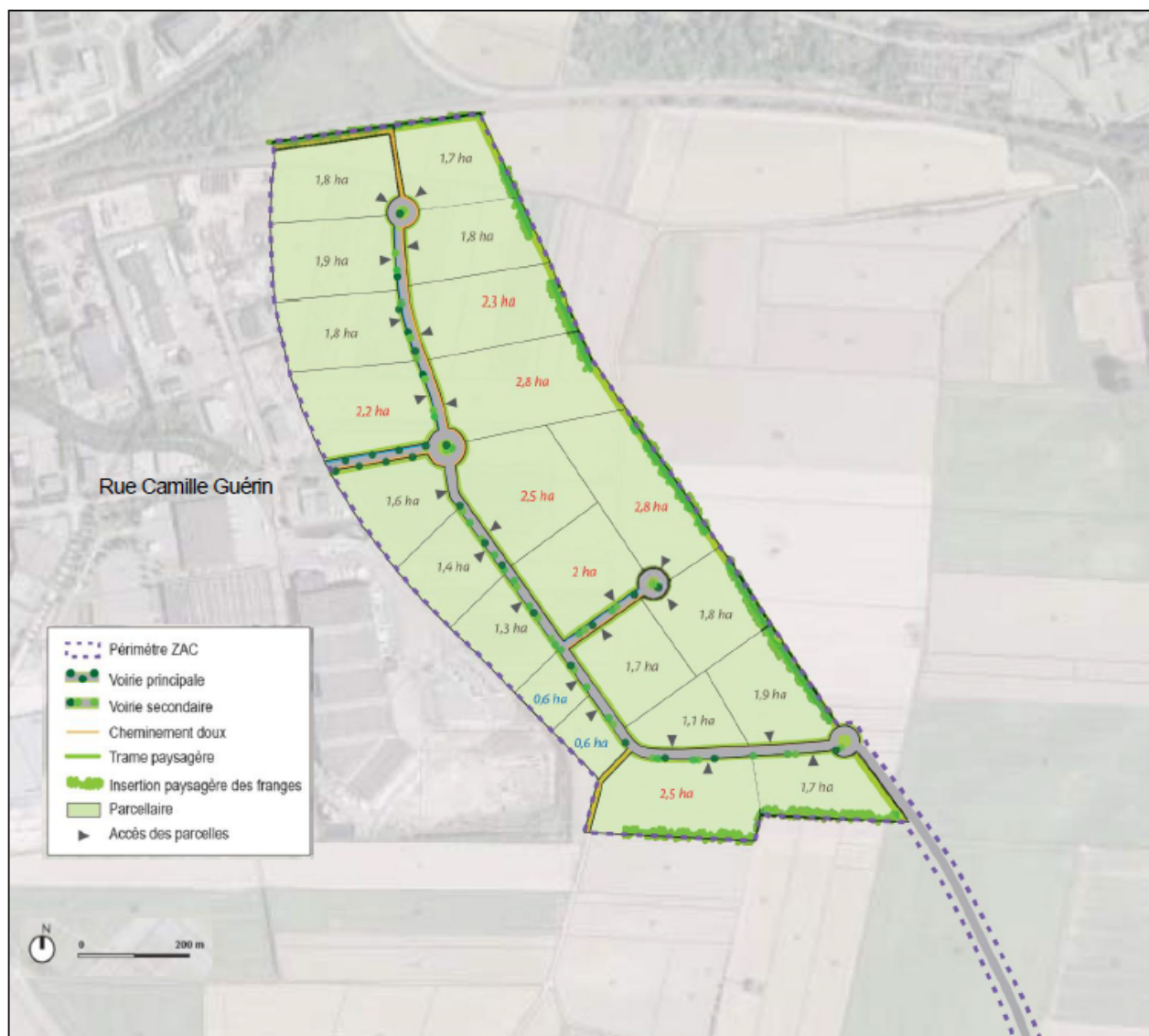
Localisation du projet entouré en violet (source : étude d'impact page 46)

Ce projet est réalisé dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), dont la création a été décidée par délibération du 22 février 2018 du Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine d'Arras.

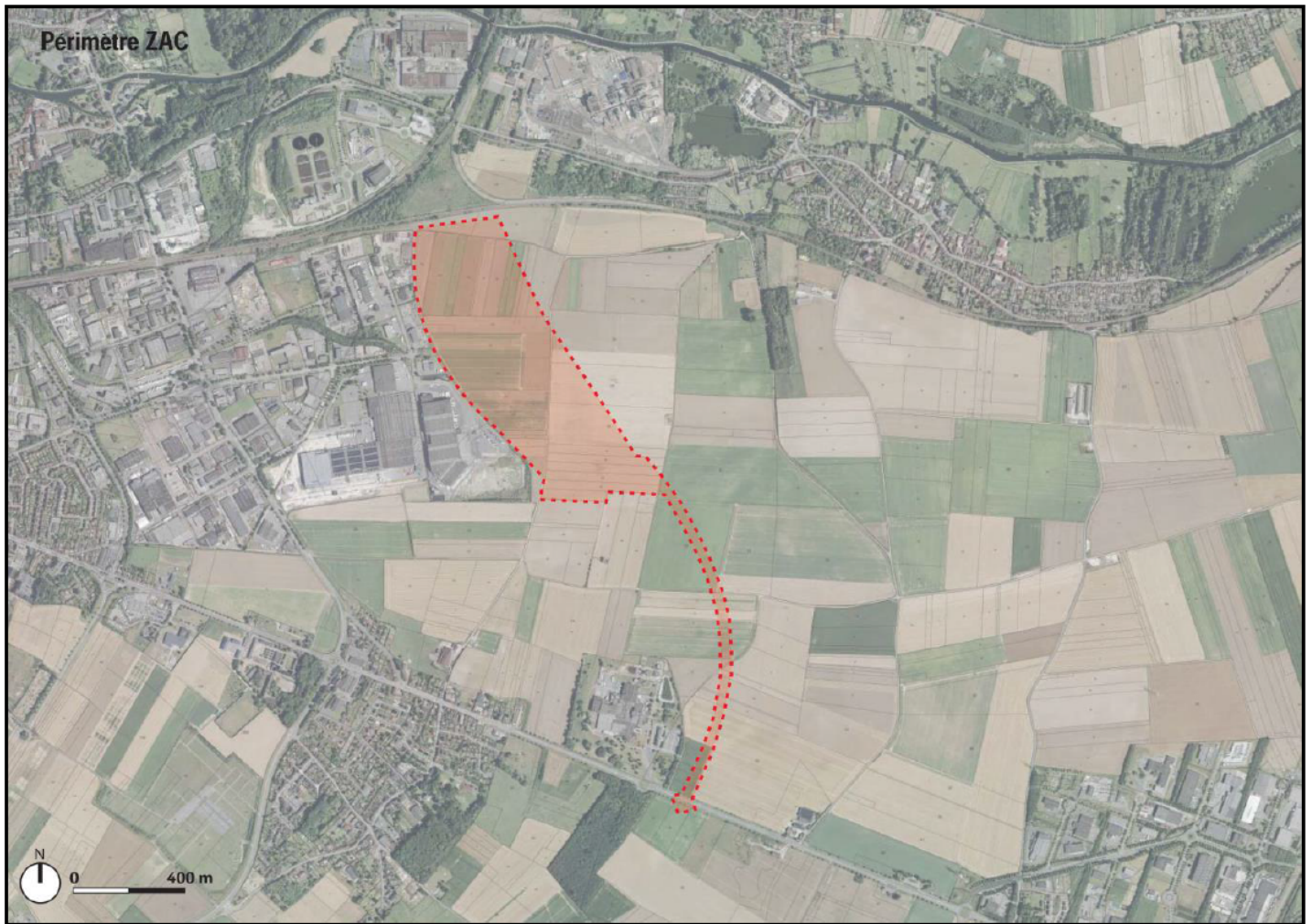
Le parc d'activités actuel de la zone Industrielle Est se situe sur les communes d'Arras, St-Laurent-Blangy et Tilloy-lès-Mofflaines. Il accueille depuis 1970 une centaine d'entreprises d'activités variées et environ 2 000 emplois. Le projet d'extension de la zone concerne des entreprises dont la nature n'est pas connue et a pour objectif d'accueillir environ 1 200 emplois.

Les parcelles proposées sont de taille variable, de 6 000m² à 2,8 hectares, permettant de s'adapter à la demande. Une route sera créée pour raccorder la zone industrielle à la route RD939 (axe Arras-Cambrai).

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique n°39 b) de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement (« travaux, constructions et opérations d'aménagement ») sur un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares).



plan d'aménagement (source étude d'impact p 14)



Périmètre de l'opération d'extension de la ZAC (source : rapport de présentation page 3)

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'espaces, au paysage, aux milieux naturels et aux sites Natura 2000, à la ressource en eau, 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 est présenté pages 9 et suivantes de l'étude d'impact. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact et est illustré de manière satisfaisante.

Cependant, il mériterait de faire l'objet d'un fascicule à part pour favoriser son appropriation par le public et il devra être actualisé suite à la prise en compte des compléments recommandés par l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule à part afin de favoriser son appropriation et de l'actualiser, après avoir complété l'étude d'impact selon les recommandations faites.

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

L'articulation du projet avec les documents d'urbanisme est présentée au paragraphe 8 « compatibilité avec les différents documents d'urbanisme » (pages 178 et suivantes de l'étude d'impact). Celle avec les autres plans programmes figure aux paragraphes 6 « milieu urbain » (page 119), 8.2 (pages 179 et suivantes) et 2.6 « dispositions législatives » (page 64) de l'étude d'impact.

Le projet est concerné par les documents d'urbanisme suivants : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté Urbaine d'Arras et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la CUA à 39 communes. Son emprise est en zone 1AUEm du PLUi, « zone à urbaniser à vocation économique prévue pour des activités mixtes en dehors des commerces de détail et des services » et en zone agricole pour son accès à la RD 939. Le dossier indique qu'« une modification du document d'urbanisme sera nécessaire pour la bretelle d'accès depuis la RD 939 située en zone A » et que « l'OAP sera également amenée à évoluer suite à l'abandon du projet de déviation est » (page 178 de l'étude d'impact).

Il est concerné également par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de l'entreprise CECA-Arkema de Feuchy (étude d'impact pages 127 et 155). Dans cette partie du périmètre du PPRT, tous les projets nouveaux sont autorisés à l'exception des établissements recevant du public de catégories 1, 2 et 3, et ceux difficilement évacuables (école, crèche, hôpital, ...) et le PPRT n'impose pas de prescriptions particulières dans cette zone.

Concernant les autres plans-programmes, la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin Artois-Picardie est assurée par la gestion des eaux usées et pluviales et l'absence de zones humides sur l'emprise de projet.

L'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondation du bassin Artois-Picardie n'est pas mentionnée. Il convient de le prendre en compte.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude par l'analyse de l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois-Picardie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée au paragraphe 9 (page 180) de l'étude d'impact. Aucun projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact ou ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale n'y est recensé. Or, des avis récents de l'autorité environnementale ont été rendus sur des projets localisés dans la communauté urbaine d'Arras :

- avis MRAe n°2018-2940 du 2 janvier 2019 sur le projet de la société Gazeley Arras Common Parts, de construction d'une plateforme logistique à Athies (62) ;
- avis MRAe n°2020-4320 du 27 mars 2020 sur le projet de la société Kloosterboer d'implanter une unité de stockage et de distribution de produits réfrigérés à Bailleuil-Sire-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy (62).

L'étude d'impact de ce dernier mentionnait que le futur entrepôt Kloosterboer était susceptible de générer des impacts pouvant se cumuler avec ceux des autres sites de la zone d'activités Actiparc-Magnaparc. Une analyse des impacts cumulés, notamment sur la consommation d'espace, le trafic routier et les incidences sur la qualité de l'air, est à présenter.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des sites implantés sur la zone d'activités Actiparc-Magnaparc, dont le projet de la société Kloosterboer, ainsi que ceux du projet d'entrepôt à Athies, en détaillant notamment les effets cumulés sur la consommation d'espace, le trafic routier et la qualité de l'air.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification du projet est présentée page 41 et suivantes de l'étude d'impact.

L'extension de la zone industrielle est envisagée car celle-ci ne dispose plus de possibilité foncière. Cette extension s'insère dans un projet de territoire de la CUA qui vise à mobiliser environ 200 hectares nouveaux et à développer des pôles d'activités pour créer de nouveaux emplois.

Les trois scénarii proposés portent uniquement sur l'aménagement de l'emprise du projet. Ils ont été développés en prenant en compte les thématiques suivantes : organisation urbaine, trame paysagère, trame parcellaire et gestion de l'eau et des réseaux. Le scénario n°3 a été retenu en vue d'optimiser le foncier (en fonction du réseau viaire servant à la fois de système de gestion des eaux avec les noues et aussi d'espace paysager). Il a ensuite évolué pour intégrer une voie d'accès à la route RD939 qui reprend le tracé envisagé pour la déviation Est d'Arras. L'abandon de ce projet aurait dû conduire à la reprise des réflexions sur ce secteur, tant sur la forme de la ZAC que sur son raccordement aux voiries existantes.

L'autorité environnementale recommande de présenter des variantes portant aussi sur l'emprise du projet et son raccordement aux voiries existantes.

Cependant, l'étude apporte très peu d'éléments quant aux éventuelles activités susceptibles de s'installer ou de s'étendre sur ce secteur. Elle ne fournit pas d'éléments chiffrés précis démontrant la nécessité d'extension du parc : besoins d'extension d'entreprises installées, projets en attente... et justifiant le nombre d'hectares mobilisés selon les projets et activités projetés.

Or l'étude d'impact détaille (page 116) les disponibilités des parcs d'activités du territoire et indique que les disponibilités foncières sur le territoire sont d'environ 30 hectares. Il est par ailleurs précisé que « depuis 2009, la CCI observe un ralentissement des commercialisations et des demandes en surfaces moins importantes », pouvant être liée à un manque d'offre.

De plus, il existe des bâtiments vacants, à vendre ou à louer dans les parcs existants. Ces derniers n'ont pas été recensés. En outre, aucune analyse des friches disponibles pouvant répondre aux besoins d'installation de nouvelles activités n'a été réalisée.

L'autorité environnementale recommande, comme elle l'a fait dans son avis rendu sur la révision du SCoT de l'Arrageois², de démontrer que les besoins en foncier estimés au titre des activités économiques répondent aux besoins réels du territoire compte-tenu de la consommation d'espace qu'elle induit, notamment au regard des disponibilités existantes sur les parcs d'activités du territoire et par une analyse des potentialités de friches mobilisables sur le territoire.

Les enjeux environnementaux ne sont pas pris en compte pour justifier du scénario retenu (cf. paragraphe II.4.3. ci-dessous). En effet, les habitats présents sur le secteur de projet sont utilisés comme zone de stationnement pour certains oiseaux protégés. Des prairies à l'habitat d'intérêt communautaire vont être détruits sans que l'évitement n'ait été envisagé.

Le dossier n'étudie pas non plus le recours à des modes de transport alternatif à la route, qui va générer des émissions importantes de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse de scénarios alternatifs au projet retenu en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux, en étudiant notamment des alternatives en termes de surface occupée et imperméabilisée.

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 foncière

Le projet s'implantera sur 48,5 hectares, dont 4,3ha pour la route d'accès au site depuis la RD939.

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

Or, ces impacts ne sont pas étudiés, et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings ou leur mutualisation.

² Avis MRAe n°2018-3166 du 12 mars 2019

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements ou de la végétalisation.*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est en limite de zone industrielle avec des ouvertures sur la vallée de la Scarpe, la voie ferrée au nord et le plateau agricole au Sud-est.

Le site étant en entrée de ville, il aura un impact important sur le paysage et les perceptions depuis la RD939. Il créera une nouvelle limite d'urbanisation, avec une nouvelle frange urbaine. L'étude d'impact souligne (en fin de page 84), l'importance d'intégrer le projet dans son environnement.

Concernant le patrimoine, on note la présence de quatre sites classés (le « domaine de Vaudry-Fontaine » à Saint-Laurent-Blangy à environ 1 km, les places d'Arras, la place Jean Moulin et la place Victor Hugo à Arras) et un site inscrit (le site urbain d'Arras), de multiples monuments historiques dont le beffroi (à 3 km) et la citadelle (un peu plus de 4 km), inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco et plusieurs lieux de mémoire (nombreux cimetières militaires, notamment à proximité directe du site de projet).

Une vigilance particulière est également attendue sur le triangle des lieux de mémoire formé par le mémorial canadien de Vimy (à moins de 10 km), le Mont-Saint-Eloi et la nécropole Notre-Dame-de-Lorette.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

Les incidences sur le paysage et le patrimoine bâti sont traitées très succinctement.

Aucun inventaire exhaustif du patrimoine n'a été réalisé, ce qui amène l'étude d'impact à indiquer en page 171, que « le projet n'est concerné par aucun monument historique protégé et qu'aucun impact n'est attendu ».

Aucune analyse de l'impact du projet sur les sites classés ou lieu de mémoire n'est réalisée.

Or, s'agissant du Beffroi, l'étude d'impact signale page 77 qu'« on aperçoit cette haute tour blanche depuis le site de projet » sans plus de détail. De même, il est indiqué que « Le cimetière national de Notre-Dame de Lorette offre une vue vers le sud en direction d'Arras. Le site de projet sera possiblement visible ».

Plusieurs simulations visuelles du projet auraient pu être réalisées afin de montrer l'impact visuel par exemple sur la nécropole de Notre Dame de Lorette, le mémorial canadien de Vimy, le beffroi et la citadelle d'Arras.

En l'absence d'état initial correct, l'autorité environnementale ne peut par conséquent se prononcer sur la prise en compte du patrimoine.

Le projet propose la création d'une trame verte sur les pourtours non bâtis, avec un traitement des franges paysagères à l'est et au sud du site d'extension, ainsi que la réalisation d'un maillage paysager le long des voiries et en frange est du site.

Cependant, aucune analyse paysagère aboutie n'a été faite sur ce projet.

Le dossier indique par exemple en page 82, qu'une « réflexion est à mener sur la perception de la frange sud de l'extension » sans développer cette réflexion.

Cette frange sud offrant une perméabilité visuelle depuis la RD939 (entrée Est d'Arras) est en effet située sur un point haut.

Par ailleurs, il convient de justifier que les aménagements projetés, haies, arbres, permettront de créer un masque végétal suffisant, aux différentes phases de croissance des arbres, par rapport aux voies de communication routières et à l'espace agricole environnant, tout en maintenant quelques percées visuelles permettant de reconstituer des perspectives sur les grandes étendues agricoles.

De plus, les essences retenues pour la constitution de cette trame verte ne sont pas précisées, et aucune vue aérienne projetée ne permet de visualiser que ces aménagements permettront une bonne intégration paysagère du secteur de projet.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'état des lieux du patrimoine et d'analyser l'impact du projet sur les sites classés, les sites mémoriaux d'Arras et leurs environs, et de joindre des vues aériennes projetées afin de visualiser l'impact du projet et depuis et vers ces sites ;*
- *de justifier que les aménagements projetés, haies, arbres, permettront de créer un masque végétal suffisant, par rapport aux voies de communication routière et à l'espace agricole environnant ;*
- *de réaliser des photomontages ou vues aériennes permettant de visualiser que ces aménagements permettront une bonne intégration paysagère de la zone d'aménagement concertée ;*
- *de préciser les essences retenues pour la composition des haies bocagères et arborées prévues.*

II.4.3 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en grande majorité sur des parcelles cultivées et sur quelques prairies de fauche. Aucun site Natura 2000 n'est présent dans un rayon de 20 km autour du projet.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I la plus proche « Marais de Biache-Saint-Vaast et Saint-Laurent-Blangy » est à 460 m du projet, et la ZNIEFF de type 2 la plus proche « Vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry-en-Artois » est à 600 m. Une continuité écologique est identifiée au niveau de la vallée de la Scarpe à environ 700 m.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Flore et milieux naturels :

Une étude de caractérisation des zones humides a été réalisée sur le critère floristique et pédologique (page 58 de l'étude d'impact). Elle conclut que la zone d'emprise du projet ne comprend pas de zone humide.

Les inventaires floristiques ont été réalisés au cours de deux investigations de terrain les 9 mai et 9 juin 2017. Ils ont permis de relever 66 espèces végétales, dont le Bleuets, espèce patrimoniale « rare » et « en danger » en Nord-Pas-de-Calais, qui proviendrait « probablement » d'une « prairie fleurie » non spontanée (étude d'impact page 91).

Au Nord-Ouest de la zone de projet, deux prairies de fauche permanentes sont présentes correspondant à l'habitat d'intérêt communautaire (annexe 1 de la Directive « Habitats ») 6510 « Prairies maigres de fauche de basse altitude » et présentant un intérêt moyen, selon l'étude d'impact (page 93).

Aucune mesure n'est proposée pour éviter, réduire ou compenser les impacts sur cet habitat naturel d'intérêt communautaire et sur l'espèce végétale patrimoniale.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels sur l'habitat d'intérêt communautaire et l'espèce végétale patrimoniale présents dans l'emprise du projet.

Concernant les continuités écologiques, l'étude d'impact (page 88) mentionne que le schéma régional de cohérence écologique du Nord-Pas-de-Calais identifie la limite Nord du projet comme un « espace à renaturer » de type « bande boisée ».

Le projet prévoit la constitution d'une « trame paysagère » mais n'analyse pas la cohérence de cet aménagement avec les continuités écologiques locales à restaurer.

L'autorité environnementale recommande d'analyser la cohérence du projet avec la préservation des continuités écologiques locales.

Concernant l'avifaune, les inventaires ont été réalisés lors des périodes de migration post-nuptiale (27 octobre 2016), d'hivernage (18 janvier 2017), de migration pré-nuptiale (27 mars 2017) et de nidification (26 avril et 30 mai 2017). Ils ont permis d'identifier 38 espèces, dont 14 espèces patrimoniales et 26 espèces protégées en France.

L'étude d'impact (page 168) indique que deux espèces patrimoniales (Alouette des champs et Perdrix grise) nichent sur la zone du projet et que « des habitats similaires favorables sont présents à proximité immédiate de la zone d'étude. »

La cartographie permettant de localiser les résultats des inventaires est absente, alors que des cartes sont annoncées pages 88, 90 et 100 de l'étude d'impact³. De plus, le pré-diagnostic écologique joint en annexe est celui du projet de déviation est d'Arras, qui ne couvre pas l'aire d'étude du présent projet.

L'autorité environnementale recommande de présenter la cartographie des inventaires et de joindre le diagnostic écologique du projet.

Le site du projet est identifié comme un lieu de repos (hivernage) pour un certain nombre d'espèces d'oiseaux (Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pipit farlouse, etc), lesquelles sont des espèces protégées.

Or, l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur le territoire national précise dans son article 3 que la destruction l'altération ou la dégradation des sites des aires de repos des animaux est interdit.

Aucune mesure d'évitement de ces aires de repos d'espèces d'oiseaux protégées et/ou menacée n'est présentée. Seules des mesures de réduction sont succinctement proposées en page 169 de l'étude d'impact. Elles consistent en la réalisation des travaux de débroussaillage en dehors de la période de nidification et dans le suivi éventuel par un écologue afin d'éviter toute destruction involontaire lors des travaux.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels liés à la destruction des aires de repos d'espèces d'oiseaux protégées.

Concernant les chauves-souris, il est indiqué en page 105 de l'étude d'impact, qu'une session nocturne au détecteur d'ultrasons a été réalisée sans précision sur la date de cette prospection ni le protocole utilisé. En l'état, l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur la pertinence de l'inventaire effectué.

L'autorité environnementale recommande de préciser les dates et méthodologie de réalisation de l'inventaire chauve-souris.

Selon l'étude, la Pipistrelle commune, espèce protégée quasi-menacée, a été contactée et elle utilise ce territoire en tant que zone de chasse et de déplacement.

L'étude d'impact (page 169) propose de limiter l'éclairage nocturne pour limiter le dérangement des chauves souris.

³ À la place des cartes il est mentionné « Erreur ! Source du renvoi introuvable ».

➤ Prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

Malgré l'identification d'une espèce patrimoniale de flore, d'un habitat naturel d'intérêt communautaire et d'une aire de repos d'espèces protégées d'oiseaux, l'étude d'impact qualifie le niveau d'enjeux sur cet espace au maximum de moyen (pour l'habitat de prairie de fauche) et de faible pour les enjeux oiseaux, chauve-souris et flore. Le niveau d'enjeux est manifestement sous-évalué, la présence d'espèces protégées ou patrimoniales devant logiquement conduire à qualifier l'enjeu de fort.

Il découle de cette sous-évaluation des enjeux, une absence de mesures d'évitement, de réduction des impacts, voire de compensation.

L'évitement n'a pas été recherché et les travaux réalisés conduiront à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique (prairies de fauche), sans que cela n'ait été étudié suffisamment, et sans que l'étude ne démontre que les quelques mesures définies permettront de compenser l'ensemble des fonctionnalités détruites.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer l'impact du projet sur la biodiversité et les milieux naturels et de définir des mesures d'évitement des impacts, à défaut de réduction et en dernier lieu de compensation.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est présentée page 169 de l'étude d'impact. Elle conclut sommairement à l'absence d'impacts, du fait de la distance des sites Natura 2000 à plus de 20 km, ce qui est recevable.

II.4.4 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe en limite des zones à enjeu « eau potable » définie par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie. L'enjeu eau potable est important sur ce secteur. La vulnérabilité de la nappe de la craie est moyenne à forte, due à l'absence de recouvrement de la nappe libre.

La présence de routes à fort trafic peut être à l'origine d'une pollution diffuse en métaux lourds par exemple.

Par ailleurs, le projet est en zone d'aléa de remontée de nappe sur la frange ouest, ce qui peut rendre difficile la gestion des eaux.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Le projet prévoit une collecte des eaux usées et pluviales en séparatif (étude d'impact page 39).

Concernant les eaux pluviales, le réseau viaire servira de support à la gestion des eaux pluviales par la création noues⁴ arborées et arbustives (étude d'impact page 39).

Les eaux du domaine public (trottoirs, chaussée, stationnements, accès) seront collectées par ces noues plantées. Au niveau des giratoires, les eaux de ruissellement seront collectées via des ouvrages de collecte (avec décantation et filtres à cassette dimensionnés pour une pluie d'occurrence 20 ans), et acheminées vers des ouvrages d'infiltration enterrés composés de matériaux drainants.

Les eaux du domaine privé seront infiltrées sur chaque parcelle et ne pourront être rejetées dans les noues longeant la voirie, conformément aux documents d'urbanisme.

Cependant le dimensionnement des noues reste à préciser, ainsi que leur entretien, pour démontrer qu'elles seront suffisantes pour absorber les eaux pluviales, notamment au niveau de la zone d'aléa de remontée de nappe.

L'autorité environnementale recommande de justifier que les noues seront de capacités suffisantes pour absorber les eaux pluviales et plus particulièrement dans la zone d'aléa de remontée de nappe.

Concernant les eaux usées, elles seront traitées par la station d'épuration d'Arras (située à Saint-Laurent-Blangy), qui présente une charge entrante déjà supérieure à sa capacité nominale (étude d'impact page 138).

La capacité de cette station d'épuration à traiter les effluents supplémentaires induits n'est donc pas démontrée.

De même, la disponibilité de la ressource en eau pour ce nouveau projet n'est pas démontrée.

L'autorité environnementale recommande de justifier la disponibilité de la ressource en eau et la capacité de la station d'épuration d'Arras à traiter les effluents supplémentaires induits.

II.4.5 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

Le secteur est couvert par le plan de protection de l'atmosphère Nord - Pas-de-Calais approuvé le 27 mars 2014. La communauté urbaine d'Arras a adopté un plan climat énergie territorial en 2017, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet

4 Noue : large fossé peu profond

de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique. Elle a arrêté le futur plan de déplacements urbains le 20 décembre 2018.

Le projet est situé à proximité de grands axes routiers départementaux (RD939, RD260 et RD917) et autoroutiers (Autoroute A1 et Autoroute A26) et sera accessible par la rue Camille Guérin qui draine également l'actuelle zone industrielle Est. Il sera directement raccordé à la RD939 (axe Montreuil – Arras – Cambrai) par une nouvelle route intégrée au projet.

Dans la configuration actuelle des transports en commun, aucune ligne du réseau des Transports de l'Agglomération d'Arras (ARTIS) ne dessert directement celle-ci. Seule la ligne n°6 (arrêt ZI Est Douanes) dessert l'entrée de l'actuelle zone, mais coté Est (Arras). A noter que cette ligne dessert également la gare SNCF d'Arras, ce qui favorise l'intermodalité. Il existe néanmoins le service sur réservation « actibus » pour les actifs travaillant sur ces zones d'activités.

Des aménagements cyclables existent sur la RD 60, mais ils sont peu nombreux sur le secteur du projet. Il n'y a aucun aménagement cyclable réalisé au sein de la zone industrielle Est actuelle.

Le projet est à proximité d'un réseau routier dense et d'activités, sources de polluants. A noter que la nature des nouvelles activités envisagées n'est pas connue et ces dernières peuvent accroître les émissions de polluants.

Le projet générera de la circulation routière et de la pollution atmosphérique supplémentaire.

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

Une étude de trafic a été réalisée par Verdi en 2018 et actualisée en 2020. Elle est présentée en page 134 de l'étude d'impact. Elle se limite aux effets du projet sur les voiries à proximité immédiate. Or un projet de cette ampleur (1200 emplois) est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects sur l'ensemble du réseau de voirie de l'agglomération, voire de la région.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les impacts du projet sur le trafic à l'aide de modèles de trafic à l'échelle de l'agglomération et de la région.

Cette étude indique que la part des poids lourds sur le trafic routier des dessertes (RD 939 et 60) est important et d'un peu plus de 10 %.

L'augmentation du trafic de poids lourds et véhicules légers induit par le projet n'est pas indiquée.

Un nouveau carrefour giratoire sera créé au sud du site afin d'alléger le trafic supplémentaire sur d'autres giratoires, cependant, ceux-ci continueront à avoir des problèmes de congestion à certaines heures. Or aucune modification de ces aménagements ne pourra se faire au vu de leur emprise.

Les solutions proposées consistent à améliorer la desserte en transport en commun du site, à favoriser le covoiturage, le vélo et la marche à pied et à modifier le fonctionnement du giratoire G1 en créant un tourne-à-droite et en instaurant un fonctionnement par feux sur le G3.

Les augmentations de trafic que va générer le projet ne sont pas clairement indiquées. Il n'est pas démontré que les solutions proposées pour améliorer le fonctionnement des giratoires auront un impact positif sur les problèmes de circulation rencontrés.

Concernant le développement des transports en commun sur le site de l'extension, et du covoiturage, aucune preuve de la future mise en œuvre de ces perspectives n'est apportée.

La voie principale de l'extension et ses axes secondaires proposeront un aménagement de voie mixte (piétons, cycles), mais sans inter connexion avec les alentours. De plus il n'est pas prévu de séparation entre les piétons et les vélos par l'aménagement de voies cyclables dédiées.

Aucune réflexion n'est menée sur la possibilité de raccordement au réseau ferroviaire pour le transport de marchandises, alors que la ZAC est proche d'une voie ferrée et qu'une voie ferrée abandonnée traverse la zone industrielle existante.

L'extension de la ZI Est conduira à une augmentation du trafic, et des nuisances induites (qualité de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre), même avec les mesures de réduction décrites, or le dossier ne comporte aucune étude de mesures de compensation telles que, par exemple, le développement d'un réseau cyclable crédible entre la ZI, existante et future et les zones d'habitat des employés

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser l'augmentation du trafic de poids lourds et véhicules légers généré par le projet, en le quantifiant;*
- *de justifier de l'efficacité du fonctionnement futur des giratoires suite aux modifications envisagées ;*
- *d'évaluer l'effet des mesures proposées pour réduire le trafic, et le cas échéant de les compléter si leur effet est insuffisant pour compenser les augmentations de trafic dues au projet.*

Qualité de l'air

L'étude mentionne en page p 163 que l'extension de la ZI Est n'accueillera pas d'activité polluante alors que la présentation du projet précise par ailleurs que la nature des activités pouvant s'installer n'est pas connue.

A minima, ce projet engendrera une pollution atmosphérique supplémentaire due aux systèmes de chauffage et au trafic routier supplémentaire induit.

Le dossier est à compléter sur la prise en compte du plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais. Le dossier renvoie simplement aux consignes des collectivités à respecter en période de pic de pollution.

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO⁵ la plus proche. celle-ci est une station périurbaine localisée à quelques kilomètres du projet à Saint-Laurent-Blangy. Pour les teneurs en particules PM10⁶, on enregistre en 2019, six dépassements du seuil d'information en 2019 (et entre 4 et 7 jours par an entre 2015 et 2019).

⁵ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

⁶ PM10 : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur de 10 micromètres

L'analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global n'a pas été effectuée.

L'étude d'impact indique en page 164, qu'« il n'y a donc pas de réelles mesures de réduction prévues autre que celles déjà intégrés en amont des réflexions du projet », telles que :

- la gestion des flux qui limite la circulation routière sur le site et leur vitesse ;
- les déplacements doux, et l'incitation à ces modes de déplacements ;
- la mise en place d'espaces verts, avec des plantations abondantes, qui favorisera le renouvellement de l'air ;
- l'utilisation d'une énergie faible émettrice de gaz à effet de serre.

Or ce dernier point n'est pas expliqué ni détaillé.

Aucune mesure d'envergure n'est non plus proposée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au projet.

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement et d'approvisionnement en énergies renouvelables aurait pu être réalisée.

Des mesures de réduction et de compensation comme la mise en place de panneaux photovoltaïques auraient pu être étudiés.

Les principes de développement des énergies renouvelables pourraient être actées via des prescriptions dans le cahier des charges de la ZAC.

Ce projet contribuera à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre alors que l'objectif national est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il importe donc de connaître précisément les émissions notamment par l'artificialisation des sols et par le trafic qu'il engendre, afin de définir les mesures permettant de les réduire et de les compenser.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global ;*
- *d'étudier des mesures de réduction des émissions du trafic routier, ainsi que des mesures compensatoires, par exemple d'étudier la possibilité de recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.*