



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement
d'un parc d'activités sur la commune de
Sainte-Catherine (62)**

n°MRAe 2021-5280

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 4 mai 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement d'un parc d'activités sur la commune de Sainte-Catherine (62) dans le département du Pas-de-Calais

Étaient présents et ont délibéré : 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 12 mars 2021, pour avis, à la MRAe.

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

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 19 mars 2021 :

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

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

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

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L. 122-1 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 Société civile de construction SSCV « Pacage IV » projette l'aménagement d'un parc d'activités sur une emprise d'environ 8,1 hectares, occupée par des espaces cultivés et une ancienne entreprise, sur la commune de Sainte-Catherine, à 3 km au nord du centre d'Arras.

Il comprend la création d'une nouvelle voie d'accès et d'un giratoire à partir de la route RD 63 (lot 2) et la création de trois lots viabilisés « libres de constructeur »¹: lot 1 et lot 3 pour l'accueil de bureaux, lot 4 pour permettre la délocalisation d'Intermarché et l'accueil d'un secteur pour l'automobile : garage, station essence et/ou de lavage.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décisions du préfet de la région Hauts-de-France du 23 février 2018 (pour le lot 4) et du 26 février 2021 (pour les lots 1 et 2, qui concerne environ 2,5 hectares).

L'étude d'impact est à compléter et à préciser, notamment concernant l'analyse des effets cumulés et le devenir de l'emprise actuelle du magasin Intermarché.

Concernant la consommation d'espace, l'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

Le site étant en entrée de ville, il aura un impact sur le paysage et les perceptions depuis les RD63 et RN25 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.

Le projet induira une augmentation du trafic de poids lourds et de véhicules légers. 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.

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 et de confirmer le recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet, ou, le cas échéant, d'étudier des mesures compensatoires supplémentaires.

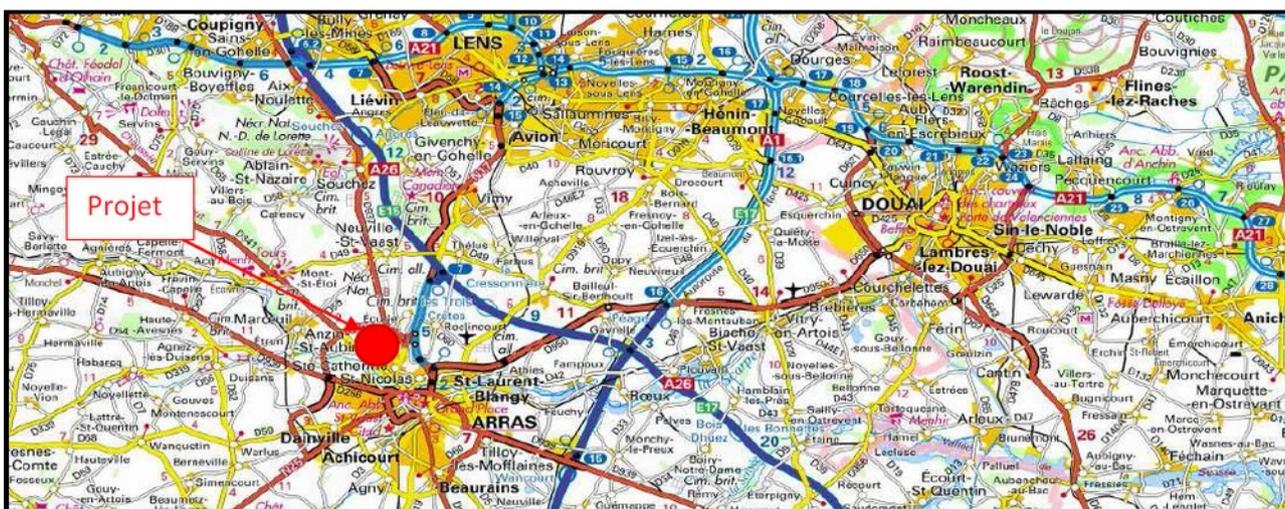
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

1 Lots libres de constructeurs" : le lotisseur crée les lots dans le terrain, établit les accès, la viabilisation, le règlement de propriété, mais laisse la possibilité de choisir le constructeur

Avis détaillé

I. Le projet d'aménagement d'un parc d'activités sur la commune de Sainte-Catherine (62)

La Société civile de construction SSCV « Pacage IV » projette l'aménagement d'un parc d'activités sur une emprise d'environ 8,1 hectares, occupée par des espaces cultivés et une ancienne entreprise, sur la commune de Sainte-Catherine, à 3 km au nord du centre d'Arras, en extension d'une zone d'activités existante.



Localisation du projet (source : document PA8 page 4)
périmètre du projet (source : évaluation environnementale page 8)



Le projet prévoit l'accueil d'une grande surface commerciale, d'une zone de station de lavage et/ou pompe à essence et une zone d'activités de bureaux, de petits artisanats et de commerces.

Il comprend (évaluation environnementale pages 54 et suivantes et demande de permis d'aménager) :

- la création d'une nouvelle voie d'accès d'une largeur de 6 mètres, avec trottoir de 2 mètres et noue² paysagère, et d'un giratoire à partir de la route RD 63 et la création d'une voie piétonne de 3 mètres de largeur (lot 2) ;
- la création de trois lots viabilisés « libres de constructeur »³:
 - lot 1 pour l'accueil de bureaux de surface de plancher maximale envisagée de 20 454m² et 50 places de stationnement ;
 - lot 3 pour l'accueil de bureaux ;
 - lot 4 pour permettre la délocalisation d'Intermarché et son extension éventuelle ainsi que l'accueil d'un secteur pour l'automobile : garage, station essence et/ou de lavage.

Les eaux pluviales concernant les espaces communs et les lots seront collectées, stockées et infiltrées sur site (évaluation environnementale page 65). Le dimensionnement des noues sera réalisé pour gérer à minima une pluie d'orage contraignante de période de retour 30 ans (page 276 de l'évaluation environnementale). Les eaux usées seront traitées à la station d'épuration d'Arras.

Le dossier de demande de permis d'aménager porte sur les lots 1 et 2, d'une surface de 25 568 m² au total.

Ce projet a fait l'objet d'une décision du préfet de la région Hauts-de-France de soumission à étude d'impact en date du 26 février 2021. Les motivations de cette décision s'appuyaient sur la nature et l'ampleur du projet qui consiste à aménager une zone d'activités à vocation artisanale et tertiaire par l'allotissement d'une emprise foncière de près de trois hectares et sur les effets cumulés notamment en termes d'optimisation foncière et de mobilité.

Le lot 4 du projet d'aménagement concerne le projet de transfert de la grande surface commerciale Intermarché, portée par l'Immobilière Européenne des Mousquetaires (IEM), sur le site de l'ancienne entreprise Cocorette dont les bâtiments seront démolis. Ce projet a fait l'objet d'une décision du préfet de la région Hauts de France de soumission à étude d'impact en date du 23 février 2018. Les motivations de cette décision s'appuyaient sur la consommation d'espace (stationnement), l'impact paysager sur l'entrée de ville et d'agglomération et le trafic induit et ses impacts sur la consommation d'énergie et la qualité de l'air. L'évaluation environnementale (page 45) précise que ce projet a évolué et a été réduit à une surface d'environ 4,7 hectares.

² Noue : sorte de fossé, large et peu profond

³ Lots libres de constructeurs" : le lotisseur crée les lots dans le terrain, établit les accès, la viabilisation, le règlement de propriété, mais laisse la possibilité de choisir le constructeur



Périmètre du projet (source évaluation environnementale page 56)

Le projet permettra le déplacement de l'actuel magasin Intermarché situé sur la RD 43 mais aucune précision n'est donnée sur le devenir du site d'implantation actuel.

L'autorité environnementale recommande de décrire le devenir du site actuel du magasin Intermarché après son déplacement et de l'intégrer dans la démarche d'évaluation environnementale.

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, au paysage, 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 4 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 le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté Urbaine d'Arras est présenté en page 261 de l'évaluation environnementale. Le site de projet se situe en zone 1AUEm, « zone à urbaniser à vocation économique prévue pour des activités mixtes en dehors des commerces de détail et des services », et en zone Uel, « secteur à vocation d'activités mixtes y compris commerces de détail et services ». Ce site fait également l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation.

Le PLUi a été approuvé le 19 décembre 2019, après avis de l'autorité environnementale du 26 mars 2019⁴.

L'articulation avec les autres documents réglementaires est présentée en page 358 de l'évaluation environnementale.

L'analyse concerne notamment le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie. La compatibilité avec le SDAGE est assurée par la gestion des eaux usées et pluviales et l'absence de zones humides sur l'emprise de projet, démontrée par une étude pédologique et floristique (en annexe 2 de l'évaluation environnementale).

La liste des dispositions du plan de gestion du risque d'inondation 2016-2021 du bassin Artois-Picardie est indiquée en page 169. Cependant, la compatibilité du projet avec ces documents n'est pas étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact 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 en page 357 et suivantes de l'évaluation environnementale. Aucun projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact ou ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale n'est recensé dans ce paragraphe.

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) ;

4 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3190_avis_plui_grand_arras.pdf

- 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).

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 262 et suivantes de l'évaluation environnementale.

Le dossier justifie le projet comme étant sur la dernière zone à urbaniser UE pour le développement d'activités économiques avant la consommation foncière des zones 1AUe, et comme étant dans prolongement de la trame viaire existante et sur une zone déjà urbanisée.

Aucun autre scénario n'est proposé, prenant en compte les différentes thématiques environnementales, notamment en termes de réduction d'artificialisation des sols.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse sur l'aménagement et les mesures de compensation et d'alternatives de localisation du magasin Intermarché, y compris le maintien du site existant.

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 8,1 hectares, mais dont une partie est déjà occupée par un bâtiment qui sera détruit.

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 tous 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.

Les services écosystémiques⁵ sont décrits en pages 15, 153 et 301 de l'évaluation environnementale. Le dossier confirme que « La construction du projet va induire une perte quasi-totale de la production de services écosystémiques au niveau du site ».

Il affirme que cette perte est négligeable à l'échelle de la commune, car de nombreuses terres agricoles seront toujours présentes sur le territoire communal, sans prendre en considération l'impact cumulé avec d'autres projets.

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 une importante végétalisation.*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet appartient selon l'atlas régional aux paysages des belvédères artésiens et des vaux de Scarpe et de Sensée, et à l'entité du Val de Scarpe.

Concernant le patrimoine, il est à noter la présence de trois sites classés (les places d'Arras, la place Jean Moulin et la place Victor Hugo à Arras) et un site inscrit à Arras (le site urbain d'Arras), de multiples monuments historiques dont le beffroi (à moins de 3 km) et la citadelle d'Arras (à environ 4 km), inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco, et plusieurs lieux de mémoire. De nombreux cimetières militaires sont présents sur les plateaux autour d'Arras.

➤ 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.

Le site étant en entrée de ville, le projet aura un impact important sur le paysage et créera une nouvelle limite d'urbanisation, avec une nouvelle frange urbaine et une incidence forte sur les perceptions depuis les routes RD63 et RN25, comme le montre la photo 3 du document PA7.

Aucun inventaire exhaustif du patrimoine n'a été réalisé. L'évaluation environnementale (page 240) indique qu'« Aucun monument à proximité n'est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO et que les plus proches se situent à Arras : son beffroi et sa Citadelle ». Le beffroi est à moins de 3 km. Aucune analyse de l'impact du projet sur les sites classés ou lieu de mémoire n'est réalisée.

⁵Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfiques 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.

L'évaluation environnementale conclut (page 247) que « du fait de la distance avec le projet, aucun enjeu n'est attendu » sans toutefois apporter de justifications suffisantes.

Plusieurs simulations visuelles du projet auraient pu être réalisées par exemple afin de montrer l'impact visuel sur le beffroi et la citadelle d'Arras ou plus localement comment l'alignement d'arbres de la RD 63 sera préservé

L'évaluation environnementale propose en page 64 un traitement paysager consistant en la réalisation d'un « aménagement afin de marquer l'entrée avec la plantation de cépées, de vivaces fleuries et graminées ». Une cépée étant une touffe de jeunes tiges de bois, de rejets qui sortent d'une souche et les vivaces et graminées, des herbes, cela ne produira pas d'écran végétal avant de très nombreuses années (et selon la disposition et le nombre des cépées).

En page 332, les aménagements paysagers prévus se résument en « des écrans paysagers composés de haies et d'arbres, et d'espaces verts » sans plus de précisions quant à leurs emplacements, leurs densités et leur dimension. Il est indiqué en conclusion sur les impacts paysagers, que le « projet modifie le paysage du projet mais s'assure de son intégration paysagère par de nombreuses plantations ». Cela reste à démontrer, car il faudra de nombreuses années avant d'obtenir l'écran végétal recherché, lié au rythme de croissance progressive de la végétation.

Les seules précisions apportées concernent uniquement le permis d'aménager (lots 1 et 2). Le document PA2 (page 8) préconise un traitement paysager à conserver et à prolonger le long de la RD 63 sur la façade est du projet, mais cela concerne uniquement le lot 1 lié au projet du permis d'aménager. Il n'y a pas de traitement prévu de l'aspect paysager spécifique concernant les lots 3 et 4, du supermarché.

Il convient par conséquent de justifier que les aménagements projetés, haies, arbres, permettront de créer un masque végétal suffisant, 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. L'évaluation environnementale (page 7) indique qu'elles « seront choisies de préférence parmi les essences locales » et les listes végétales proposées ne concernent que la strate herbacée. 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 depuis et vers ces sites ;*
- *de réaliser des photomontages permettant de visualiser les aménagements et de démontrer leur bonne intégration paysagère ;*
- *de préciser les essences retenues pour la composition des lisières végétales prévues.*

II.4.3 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 de gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

La communauté urbaine d'Arras a arrêté le futur plan de déplacements urbains le 20 décembre 2018.

Le projet est situé à proximité de grands axes routiers départementaux, la route départementale RD63 (route de Béthune) et la route nationale RN25 à proximité.

Dans la configuration actuelle des transports en commun, l'arrêt de bus le plus proche, « Champ Fleuri » de la ligne 5 est à 150 mètres du projet (évaluation environnementale page 221).

Le dossier précise également que le site sera accessible aux déplacements doux et aux transports en commun via la rue du Four à Chaux, mais les inter-connexions avec les alentours ne sont pas précisées mis à part le projet de voie cyclable sur la route de Béthune (RD63) qui devrait permettre l'accessibilité au site pour les vélos (page 327 de l'évaluation environnementale). Actuellement, les aménagements cyclables sont peu nombreux sur le secteur du projet voire inexistant au sein de la zone d'activité actuelle.

Le projet va générer un trafic supplémentaire sur la RD63 à partir de l'accès unique à la zone et de la pollution atmosphérique supplémentaire.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Trafic, mobilité

Une étude de trafic a été réalisée en mars 2019 et est présentée en page 226 de l'évaluation environnementale.

Cette étude s'appuie sur des comptages réalisés sur la route de Béthune à la sortie de l'actuel Intermarché, le vendredi 8 février 2019 de 16h à 18h et le samedi 9 février après-midi de 15h à 17h afin d'estimer la direction des flux actuels du magasin.

Le but était d'estimer le report de trafic depuis l'ancien emplacement de l'Intermarché à la zone Pacage et de l'arrivée d'un nouveau trafic sur la route de Béthune.

Le trafic s'établit en moyenne à 5 100 véhicules/jour sur la RD63, tandis que la RN25 supporte plus de 21 000 véhicules/jour.

D'après cette étude, le projet générera un trafic supplémentaire d'environ 316 véhicules en heures de pointe le samedi après-midi et l'étude précise qu'aucun ralentissement n'est constaté sur cet axe.

Néanmoins, il est indiqué que la clientèle se rendant en voiture au sein de l'actuel Intermarché provient à 46% du centre-ville ou d'Arras, 8% proviennent de la RN25, 25% du chemin des Filatiers (direction Anzin Saint-Aubin), et 21% du giratoire au nord du projet, ce qui implique que les clients utiliseront encore la voiture pour venir au supermarché et que son déplacement induira une augmentation du volume de trafic, les clients venant du centre-ville ayant une distance plus importante à parcourir.

L'augmentation du trafic de poids lourds et véhicules légers induit par le projet global (incluant les quatre lots) n'est pas indiqué. L'impact sur ce que va générer le projet en augmentation de trafic n'est donc pas clairement analysé.

L'autorité environnementale recommande de préciser le trafic de poids lourds et véhicules légers généré par l'ensemble des lots du projet, en flux et en volume.

Qualité de l'air et gaz à effet de serre

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO⁶ Hauts-de-France la plus proche, la station périurbaine de Saint-Laurent-Blangy, localisée à quelques kilomètres du projet (pages 156 et suivantes de l'évaluation environnementale). Les données mesurées de 2019 sont présentées : les oxydes d'azote (Nox), le monoxyde d'azote et le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules PM10⁷. L'étude conclut que ces polluants étaient en dessous des seuils réglementaires en 2019.

L'autorité environnementale note que ces données étaient également en dessous des seuils fixés par les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), avec toutefois une valeur proche du seuil de 20 µg/m³ en moyenne annuelle fixé pour les PM10 (19,78 µg/m³ mesuré en moyenne annuelle en 2019, avec un pic de 29,5 µg/m³ en avril 2019).

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

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de gaz à effet de serre du projet global.

Énergie, climat

L'impact sur le climat est abordé succinctement, pages 296 et suivantes de l'évaluation environnementale.

L'étude indique que les impacts sont dus essentiellement aux émissions atmosphériques du trafic et des constructions et à la consommation d'énergie. Elle précise qu'ils sont difficilement estimables, étant donné qu'il s'agit de lots libres.

Pour rappel la décision de soumission du projet indiquait que « le bilan énergétique et le bilan en termes de qualité de l'air du projet mériteraient d'être explicités », ce qui n'a pas été réalisé.

⁶ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

⁷ PM10 : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur de 10 micromètres

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une estimation de la consommation énergétique du projet.

➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

En page 297 l'évaluation environnementale indique que le projet apportera, avec ses salariés, clients et fournisseurs, des émissions liées aux gaz d'échappement et que les émissions atmosphériques dues au trafic provoqueront un impact direct sur le climat.

Les solutions proposées pour réduire le trafic consistent en une amélioration de la desserte en transport en commun du site (création d'un arrêt de bus) et à favoriser le vélo et la marche.

L'évaluation environnementale indique en page 328 que la création d'un nouvel arrêt terminus de la ligne 5 à l'extrémité de la rue du Four à Chaux permettrait de positionner les différents bâtiments à environ 250 m des transports en commun. Cependant, le dossier ne justifie pas que ces mesures seront suffisantes pour réduire le trafic routier. Les solutions proposées restent à préciser et leur efficacité à justifier.

Le projet conduira à une augmentation des nuisances induites (qualité de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre), même avec les mesures de réduction décrites.

L'évaluation environnementale indique que les mesures de réduction de trafic permettront d'aboutir à un impact modéré sur la qualité de l'air, sans le quantifier. Cela reste à démontrer notamment concernant les émissions de PM10.

Les grandes orientations du plan de protection de l'atmosphère (PPA) Nord – Pas-de-Calais approuvé le 27 mars 2014 sont mentionnées en page 99 de l'évaluation environnementale. Les dispositions du plan climat énergie territorial élaboré en 2012-2013 de la Communauté urbaine d'Arras sont listées en page 101. Cependant, le dossier n'analyse pas comment le projet les prend en compte.

Ainsi, par exemple, le PPA prévoit en action 9 que les études d'impact définissent les attendus en matière de qualité de l'air et en action 6 de développer le co-voiturage. Or, aucune information n'est fournie quant au développement du covoiturage ni sur les attendus en matière de qualité de l'air.

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

Le développement des énergies renouvelables est abordé de manière généraliste pages 105 et suivantes de l'évaluation environnementale.

L'étude (page 298) indique que les impacts sur le climat sont dus essentiellement aux émissions atmosphériques du trafic et des constructions et à la consommation d'énergie. Elle précise (page 298) qu'il est possible de faire appel à des énergies moins impactantes.

Elle évoque (page 308) que le projet prévoit l'installation de panneaux solaires sur le toit du commerce mais aussi sur les bâtiments tertiaires. Cela serait à confirmer car l'étude souligne aussi que les lots sont libres de constructeur et que rien donc n'est prévisible.

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 le plus possible, voire de les compenser.

L'autorité environnementale recommande :

- *de quantifier l'effet des mesures de réduction du trafic et de démontrer qu'elles seront suffisantes pour respecter les objectifs de qualité de l'air, et le cas échéant de les compléter ;*
- *de confirmer le recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet, ou, le cas échéant, d'étudier des mesures compensatoires supplémentaires.*