



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 commercial
de la société « Société de distribution Nœuxoise »
sur la commune de Nœux-les-Mines (62)**

Étude d'impact du 31 mai 2021

n°MRAe 2021-5740

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 3 novembre 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un parc commercial à Nœux-les-Mines dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : MM. Philippe Gratadour, Christophe Bacholle 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 16 septembre 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 20 septembre 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.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société de distribution Nœuxoise (société Leclerc) consiste à créer un parc commercial dans la continuité de sa zone commerciale existante, d'une superficie d'environ 3,5 hectares sur le territoire de la commune de Nœux-les-Mines, dans le Pas-de-Calais.

Ce projet va induire une artificialisation de sols agricoles et naturels et est susceptible de générer un trafic important source de pollution atmosphérique et de gaz à effets de serre.

La zone d'activités s'inscrit au cœur de la zone tampon du Bassin minier, bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco et à proximité du site classé « terrils du bassin minier » et notamment le terril 042, base de loisirs Loisinord (stade de glisse), traversée par un corridor écologique de type « terril » et située à proximité des terrils 43a et 43b auxquels sont associés un plan de prévention des risques miniers. Le site est essentiellement occupé d'une friche, de quelques zones arbustives, d'une habitation démolie récemment, d'un garage et d'arbres d'alignement.

Concernant l'expertise écologique, si la démarche « éviter, réduire, compenser » semble avoir été mise en oeuvre, cette démarche mérite d'être reprise plus clairement dans l'étude d'impact en démontrant que les mesures sont adaptées au regard des habitats détruits.

L'étude d'impact doit être complétée d'une quantification des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de perte des capacités de stockage de carbone par la végétation et les sols. Elle devra définir des mesures et démontrer leur efficacité à réduire et compenser les impacts du projet sur les gaz à effet de serre.

Enfin, concernant l'analyse des effets cumulés, il convient de la compléter par la prise en compte de la zone d'activités projetée en face du parc commercial, de l'autre côté de la RD937, que porte également la société de distribution Nœuxoise, et du projet de plateforme logistique de Linkcity.

L'ensemble des 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 d'aménagement d'un parc commercial à Nœux-les-Mines

La société de distribution Nœuxoise (société Leclerc) souhaite créer un parc commercial dans la continuité de la zone commerciale existante, sur une superficie d'environ 3,5 hectares, sur la commune de Nœux-les-Mines dans le Pas-de-Calais (cf. plan masse du projet PC2 5).

Le site s'implante sur une friche, dont la dernière habitation a été détruite en février 2021, il ne subsiste plus que le garage Midas et un espace en friche. Il est également occupé de quelques zones arbustives et d'arbres d'alignement.

Plan de situation du site d'implantation du projet (source : étude d'impact page 49)



Le parc commercial projeté est directement desservi par la RD937E1 et la rue Léon Blum et situé à proximité de la sortie de l'autoroute A26.

Le projet comprend (étude d'impact page 10 et plan masse du projet) :

- la construction de deux bâtiments dédiés aux commerces de détail :
 - x un bâtiment A, d'une emprise au sol de 3887 m² (plan masse) ou 4 137 m² (étude d'impact), accueillant sept moyennes surfaces dont l'une dédiée à la relocalisation du garage Midas présent sur le site, dont la toiture sera végétalisée ;
 - x un bâtiment B, d'une emprise au sol de 3551 m² (plan masse) ou 3 788 m² (étude d'impact) accueillant deux moyennes surfaces dont l'une dédiée à Leclerc Jouets et l'autre à Leclerc Sport, doté de panneaux photovoltaïques sur une partie de la toiture ;
- la réalisation de voiries et de 247 places de stationnement¹, ainsi que deux emplacements couverts de 10 places pour les 2 roues ;
- la création d'espaces verts incluant la plantation de plus de 70 arbres et des espaces enherbés.

L'autorité environnementale relève des incohérences entre les chiffres de la description du projet par l'étude d'impact (page 10) et du plan masse.

Selon le plan masse PC2 5, sur une superficie totale du terrain de 35 145 m², les surfaces au sol à l'issue du projet sont :

- 3 887 m² pour le bâtiment A et 3 551 m² pour le bâtiment B, soit une surface totale de 7 438 m² (21,2 %) ;
- 17 417 m² pour les espaces verts (49,6 %) ;
- 3 163 m² pour le stationnement (9 %) ;
- 5 358 m² de voirie (15,2 %) ;
- 1 618 m² de cheminement piéton (4,6 %) ;
- 70 m² de noue (0,2 %) ;
- 81 m² pour les 3 bassins d'infiltration (0,2 %).

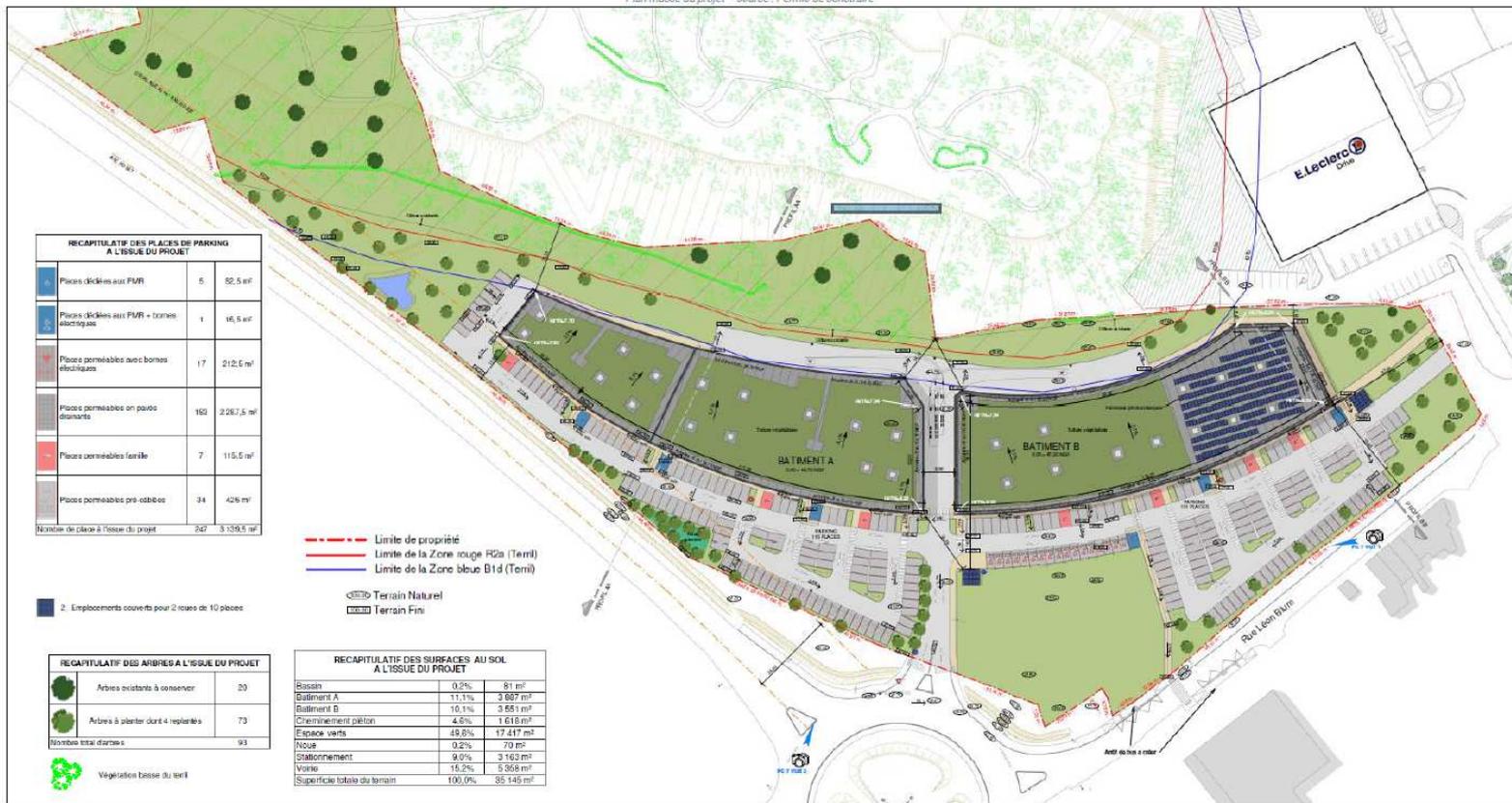
L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les pièces du dossier.

1 Réalisation de 247 places de stationnement dont :

- 6 places dédiées aux PMR dont une dotée d'une bonne électrique
- 17 places perméables dotées de bornes électriques
- 183 places perméables en pavés drainants
- 7 places perméables familles
- 34 places perméables pré-câblées

Projet d'aménagement de la zone d'activités (source : étude d'impact page 34)

Plan masse du projet – source : Permis de construire



Ce projet a été soumis à étude d'impact après examen au cas par cas, par décision n°2020-0140 en date du 30 novembre 2020, au titre de la rubrique n°41 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus), en raison notamment de la consommation d'espace, des impacts cumulés avec ceux de la zone commerciale existante, de la localisation en extension urbaine sur des terres agricoles adjacentes aux terriels n°43a et 43b dans un corridor écologique.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact 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, aux risques miniers, 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 intégré à l'étude d'impact et fait également l'objet d'un fascicule séparé (annexe synthétique – étude d'impact).

Il présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré.

Cependant, celui-ci mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet et de l'actualiser après complément de l'étude d'impact.

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

L'analyse de l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme de la commune de Nœux-les-Mines est présentée page 137 de l'étude d'impact.

Le projet de parc commercial s'inscrit en zone 1AUe du plan local d'urbanisme (PLU) de Nœux-les-Mines, zone d'extension « Loisinord 2 » de la zone d'activité « Loisinord », destinée à une urbanisation future ayant notamment vocation à recevoir des activités commerciales.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée page 140 de l'étude d'impact. Les projets sont recensés page 140, ceux situés à plus de 10 kilomètres du site d'étude ne sont pas étudiés. L'étude d'impact fait référence au projet de plateforme logistique nord-est, porté par la société Linkcity. Cependant, cette analyse ne prend pas en compte la zone d'activités commerciales² « Loisinord 2 » projetée en face du parc commercial, de l'autre côté de la RD937, que porte également la société Nœuxoise, qui a fait l'objet de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale des Hauts-de-France n°2021-5708 du 12 octobre 2021. En outre, cette analyse mérite d'être complétée, notamment sur les champs du bruit et de la qualité de l'air et du climat (cf. paragraphe II.4.7).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts cumulés avec le projet de zone d'activités commerciales « Loisinord 2 » porté par la société Nœuxoise et d'approfondir l'analyse des impacts cumulés avec les projets environnants sur les nuisances sonores et le climat et la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La localisation du projet est justifiée par le souhait du porteur de projet de diversifier son offre commerciale et de services dans la perspective de son développement économique.

L'implantation du projet est justifiée comme répondant à plusieurs critères, notamment d'aménagement (ensemble de l'offre commerciale sur un seul et même site) et de desserte : le site bénéficie d'un effet vitrine depuis le giratoire, la RD937E1 à l'ouest et la rue Léon Blum et est directement desservi par la RD937E1 et la rue Léon Blum (étude d'impact page 32).

2 Projet de zone d'activités commerciales, :
http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5708_avis_zac_noeux_mazingarbe.pdf

L'autorité environnementale relève que le document « analyse d'impact du projet de création d'un ensemble commercial sur le commerce de centre-ville de Nœux-les-Mines et des communes limitrophes » a étudié les disponibilités foncières et friches (page 50). Il conclut (page 106) que le foncier disponible au sein des friches ne permet pas d'accueillir le projet.

Selon l'étude, le projet a fait l'objet d'évolutions significatives. Six scénarios sont présentés pages 38-46 de l'étude d'impact, concernant notamment l'emprise du projet, l'implantation des bâtiments, la gestion des circulations, la prise en compte de prescriptions du plan de prévention des risques miniers (PPRM), la hauteur des bâtiments, l'organisation des stationnements et la gestion des eaux pluviales. Mais aucune recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de gaz à effet de serre n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse de solutions alternatives au projet retenu en termes de recours au mode de transport routier afin de minimiser les impacts sur l'environnement.

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

Le projet s'implantera sur environ 3,5 hectares d'espaces.

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 et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques³.

Les enjeux des extensions de zones commerciales viennent d'être rappelés par l'article 215 de la loi climat et résilience⁴ qui fixe un principe général d'interdiction de création ou d'extension de surfaces commerciales qui entraînerait une artificialisation des sols, sauf si le porteur de projet démontre que le projet de surface commerciale répond à des critères dérogatoires.

Des aménagements permettant de réduire les impacts de l'imperméabilisation des sols sont prévus, comme des places de stationnement perméables ; la création d'espaces verts, représentant 49,6 % de la superficie totale du terrain et incluant la plantation de plus de 70 arbres et espaces enherbés ; la végétalisation des toitures.

Cependant les impacts de la consommation d'espace, et de l'imperméabilisation des sols qui en résulte, sur la fixation du carbone atmosphérique et plus globalement consécutifs à la perte des

3 Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

4 Loi n°2021-1104 du 22/08/2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

services écosystémiques qu'ils rendent, ne sont pas analysés et il n'est pas démontré que les mesures prévues suffiront à les compenser.

L'autorité environnementale recommande, pour les sols qui seront artificialisés, d'analyser l'impact du projet sur la perte de services écosystémiques, notamment la perte des capacités de stockage de carbone induite, et de démontrer que les mesures prévues permettront de réduire ces impacts et de les compenser.

II.4.2 Paysage

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet s'inscrit, selon l'atlas des paysages du Nord Pas-de-Calais, dans un paysage d'interface, les paysages miniers.

Le site s'inscrit au cœur de la zone tampon du Bassin minier, bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco et à proximité du site classé 62SC38, les « terrils du bassin minier » et notamment le terril T042, base de loisirs Loisinord (stade de glisse). Il est à l'interface entre un paysage minier (présence de terrils) et un paysage agricole en entrée de commune. Le secteur de projet n'est concerné par aucun périmètre de monument historique protégé.

Il convient de noter que le secteur de projet s'implante en avant plan d'un massif boisé constitué des terrils 43a et 43b, non classés mais inscrits en zone tampon du bassin minier.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage

L'étude d'impact fait une analyse du paysage pages 66-68 et du patrimoine classé Unesco pages 93-94.

L'analyse est complétée d'un ensemble de points de vue, dont la localisation est cartographiée page 68, depuis et vers le secteur de projet et depuis les voies d'accès (rue Léon Blum, RD937E1), permettant d'identifier le paysage dans lequel s'inscrit le secteur de projet (pages 67-68). Celles-ci font apparaître que la vue sur le terril T042 classé depuis le secteur de projet est masqué par le massif boisé constitué des terrils 43a et 43b.

L'étude conclut, page 68, par une identification des enjeux, notamment l'intégration du projet dans le paysage minier, périurbain et agricole et la préservation du point de vue sur le terril T042.

Un parti architectural et un parti paysager du parc commercial sont présentés et illustrés pages 33-34 et les incidences sur le paysage sont traitées pages 129-130.

Concernant le parti architectural, la hauteur des bâtiments de plain-pied est limitée (hauteur de huit mètres) « afin de préserver la vue sur le terril situé au sud du projet ». Selon l'étude, les matériaux de construction (bardage métallique gris anthracite, bardages composite bois lames verticales déclinées de vert, portes métalliques gris anthracite...) sont sobres et qualitatifs contribuant pleinement à l'intégration paysagère du site.

Le parti paysager « a pour objectif de garder un visuel sur le site ainsi l'aménagement extérieur est constitué d'importants espaces verts largement plantés d'arbres et agrémentés d'une noue plantée et de prairies rustiques essentiellement composés d'espèces indigènes locales ».

Il prévoit :

- une frange arborée longeant la RD 937 et la rue Léon Blum en générant une ambiance végétale qualitative qui permet d'intégrer le parc commercial dans la continuité paysagère boisée du terriil voisin ;
- un accompagnement de voirie principale constitué d'arbres d'alignement apportant une ambiance végétale qualitative ;
- une noue paysagère agrémentée de plantes épuratrices et bordée des arbres tiges qui apporte une ambiance de jardin d'agrément à proximité des stationnements ;
- des espaces verts situés à l'est autour du bassin d'infiltration à l'ouest au niveau de l'accès au magasin Leclerc drive composés de prairies rustiques et d'arbres ;
- les toitures végétales couvrant l'ensemble des bâtiments hormis au droit des panneaux photovoltaïques participant à l'intégration du projet dans le paysage.

Des perspectives avant-après projet sont présentées pages 36-37 permettant de visualiser l'intégration paysagère du site et des bâtiments projetés. Il est conclu page 130 de l'étude d'impact que l'impact résiduel sur le paysage sera positif.

Il conviendrait de compléter l'étude d'une liste des espèces végétales locales prévues.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une liste des espèces végétales locales prévues pour l'intégration paysagère du projet.

II.4.3 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet est traversé par un corridor écologique de type « terrils » identifié au projet de schéma régional de cohérence écologique selon l'étude d'impact page 71 et cartographié page 37 de l'expertise faune-flore jointe en annexe. Il est localisé à environ 270 mètres d'une zone à dominante humide.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels

Une expertise faune-flore et une détermination de zone humide au regard du critère pédologique sont présentées en annexes. L'expertise faune-flore repose sur la réalisation d'inventaires dont le calendrier est présenté page 11 de l'expertise : huit sorties ont été réalisées entre juin 2020 et mai 2021.

Concernant la flore, l'étude précise page 50 que deux inventaires ont été réalisés les 11 octobre 2020 et 4 mai 2021, ce qui ne correspond pas aux dates pré-indiquées page 11. Il convient de mettre en concordance les informations relatives aux dates d'inventaires.

Six habitats sont recensés et cartographiés respectivement pages 40-43 de l'expertise écologique. On note notamment la présence de prairies, fourrés et terrains en friche. Aucun habitat naturel protégé ni d'intérêt communautaire n'est recensé.

Concernant la flore, 101 espèces végétales ont été identifiées, dont cinq espèces caractéristiques de zone humide identifiées. Aucune espèce protégée ni d'intérêt patrimonial n'est recensée. La liste des espèces végétales rencontrées sur le site est présentée pages 51-53. Trois espèces exotiques envahissantes⁵ sont présentes sur le site d'étude. Leur localisation est cartographiée page 55.

Les impacts sur l'habitat et la flore sont analysés pages 75-76.
L'étude conclut à des impacts faibles sur les habitats et la flore.

Pourtant selon l'étude page 75, les travaux induiront une altération ou dégradation de ces habitats. Or, ces habitats abritent des espèces protégées et/ou d'intérêt patrimonial (oiseaux, chauves-souris) au regard des inventaires réalisés (cf. ci-dessous).

L'étude ne peut donc conclure à un impact très faible sur les habitats.

Un diagnostic de zones humides a été réalisé et présenté en annexe. Onze sondages pédologiques ont été réalisés le 24 février 2020. Leur localisation est cartographiée page 14. Les résultats des sondages pédologiques sont présentés page 13.

Sur la faune

Les inventaires ont permis de recenser (pages 59-70 de l'étude faune-flore) :

- 30 espèces d'oiseaux nicheurs, dont 21 espèces sont protégées, six d'intérêt patrimonial dont deux espèces vulnérables, le Faucon crécerelle et le Goéland argenté ;
- trois espèces d'insectes dont une sauterelle, le Phanéoptère commun, espèce patrimoniale, qui n'a pas été retrouvée en 2021 ;
- deux espèces de chauve-souris (toutes protégées), la Pipistrelle commune et la Sérotine commune ;
- deux autres espèces de mammifères (Lapin de garenne et Lièvre d'Europe).

La localisation des espèces d'oiseaux n'est pas cartographiée. Il convient de compléter l'étude d'impact d'une cartographie permettant de localiser les espèces d'oiseaux sur le secteur de projet.
La localisation des points de contacts avec les chauves-souris est cartographiée page 67.

Une recherche d'arbres pouvant faire office de gîtes pour la faune a été effectuée, mettant en évidence la présence de deux arbres de gîtes potentiels, situés à l'ouest du secteur de projet, dont la localisation est cartographiée page 58. Selon l'étude, ces arbres sont potentiellement occupés par des espèces, dont certaines protégées telles que chauves-souris, oiseaux nicheurs, notamment des pics. L'étude indique que « les différents inventaires n'ont pas mis en évidence la présence d'espèces protégées (chiroptères, pics) au sein de ces cavités. Les loges créées pour les pics ne sont aujourd'hui plus utilisées. »

L'étude précise, page 66, que la prospection des combles de l'habitation démolie n'a pas mis en évidence la présence de chauves-souris.

On note la présence d'habitats de reproduction sur le secteur de projet : les deux arbres à cavités et les milieux arbustifs. La Pipistrelle commune et la Sérotine commune sont identifiées en « chasse/transit » sur le secteur de projet, en lisière boisée du teruil et aux deux arbres à cavités.

5 3 espèces exotiques envahissantes recensées : la Renouée du Japon, la Vigne-vierge commune et le Robinier faux-acacia.

Les impacts sur la faune sont analysés page 75 et suivantes. L'étude conclut à :

- un impact faible concernant les oiseaux avant et après mesures;
- un impact modéré concernant les chauves-souris avant mesures ;
- un impact faible concernant les autres espèces faunistiques avant et après mesures.

Les végétations arbustives seront impactées : les fourrés médio-européens sur sols riches (276 m²), propices à la reproduction de plusieurs espèces d'oiseaux. Des opérations de débroussaillage, d'abattage et de terrassement sont prévues.

Selon l'étude d'impact page 131, l'étude prévoit des mesures d'évitement : la préservation d'un massif arbustif d'environ 40 m² dans l'emprise du secteur de projet et les deux arbres à cavités. L'expertise écologique prévoit le balisage de ces zones sensibles, dont la localisation est cartographiée page 85.

Elle prévoit également des mesures de réduction en phase chantier, parmi lesquelles, pages 87-92 :

- le débroussaillage/abattage/terrassement/fauche en dehors des périodes sensibles, à partir de septembre (selon l'étude, éviter une intervention de mars à août) (mesure R2) ;
- la gestion de l'éclairage de la zone projet (R3).

L'autorité environnementale recommande que soient proscrits les travaux :

- *sur les éléments boisés entre début mars et fin juillet pour les oiseaux (soit hors période de nidification) et entre novembre à février pour les chauves-souris (soit hors période d'hibernation) ;*
- *sur les emprises non boisées, emprises au sol, hors période de nidification des oiseaux ;*

afin d'assurer le bon déroulement du cycle biologique de ces espèces.

Enfin, plusieurs mesures d'accompagnement sont prévues, présentées pages 92-109 :

- la création d'habitats favorables à la faune des terrils (reptiles et amphibiens) (Ac2) ;
- la plantation de massifs arbustifs (Ac3): une haie située entre l'arrière des bâtiments et le pied du terril, dont la localisation est cartographiée page 99 ;
- la plantations de feuillus (Ac4), dont la localisation est cartographiée page 102 ;
- réalisation d'un semis herbacé (Ac5), sur une surface d'environ trois hectares de type prairie fleurie dont la localisation est cartographiée page 105 ;
- l'aménagement écologique du bassin d'infiltration (Ac6), dont la localisation est cartographiée page 108.

Concernant la plantation de feuillus, il est indiqué « qu'un suivi pendant 5 ans de la reprise de la végétation pourra être contractualisé avec l'entreprise réalisant les plantations. » Cependant, aucun contrat concernant l'entretien de cet espace et la pérennité de ce dernier n'est joint.

L'étude d'impact fait mention d'une mesure d'accompagnement relative à l'évitement de la prolifération des espèces exotiques envahissantes mais celle-ci n'est pas détaillée.

L'autorité environnementale recommande de détailler la mesure d'accompagnement relative à la non dissémination des espèces exotiques envahissantes dans le cadre de la réalisation des travaux.

Si la démarche « éviter, réduire, compenser » semble avoir été mise en oeuvre, cette démarche mérite d'être reprise plus clairement dans l'étude d'impact. En outre, si l'étude indique précisément, page 75, les surfaces d'habitat impactées par le projet, il conviendrait de préciser, pour chacun de ces

espaces, quelle mesure est prévue en compensation de cette atteinte. Il convient de préciser les surfaces initiales de ces habitats.

L'autorité environnementale rappelle que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures, pour compenser dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet. Ces mesures doivent être précisément définies (localisation, caractéristiques de l'espace, engagement du maître d'ouvrage, partenariat, calendrier, modalités de gestion de l'espace et suivi) et effectives pendant toute la durée des atteintes.

L'autorité environnementale recommande de reprendre la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur les habitats naturels :

- *en justifiant clairement que les mesures de compensation sont adaptées au regard des habitats détruits (compensation qualitative : fonctionnalité équivalente de ces espaces) ;*
- *en joignant les éléments permettant de garantir la mise en oeuvre et la pérennité des mesures.*

Concernant le corridor écologique de type « terril » identifié sur le secteur de projet, l'étude d'impact précise qu'« il s'agira d'en conserver la fonctionnalité. » Selon l'étude d'impact (pages 22, 132, 145), l'aménagement d'habitats favorables à la faune des terrils (tas de pierres ou gabions) et la gestion future des espaces verts permettra de conforter le corridor écologique du terril existant.

II.4.4 Risques miniers

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet se trouve à proximité des terrils 43a et 43b, concernés par un plan de prévention des risques miniers (PPRM) approuvé le 17 novembre 2017. Ces terrils sont classés en zone R2a « échauffement de terrils de niveau faible + tassement en zone de niveau faible + glissement superficiel et/ou profond de niveau faible » et en zone B1d « glissement superficiel et/ou profond de niveau faible » (étude d'impact page 105).

Selon le règlement du PPRM (repris page 106 de l'étude d'impact), tout projet nouveau de construction, d'équipements et d'aménagement est interdit en zone R2a.

En zone B1d, le règlement interdit l'infiltration des eaux traitées et pluviales et autorise les projets nouveaux de constructions, d'équipements et d'aménagement si les conditions de réalisations, d'utilisation ou d'exploitation des projets autorisés sont prises en compte uniquement si les objectifs de performance suivants sont garantis :

- les constructions, installations et équipements techniques doivent être conçus pour résister à des mouvements de pente allant de 10 à 5000 m³ dans la mesure où ceux-ci ne fragilisent pas la stabilité de l'existant vis-à-vis du risque minier et n'auront pas d'impact sur l'aléa.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques miniers et naturels

Les impacts sur les risques sont analysés page 123. L'étude indique que le projet respecte le règlement du PPRM : les bâtiments seront implantés en dehors des zones R2a et B1d, seule la voie de service est située en zone B1d, dont le règlement autorise la création de voiries.

Or, l'étude d'impact (page 126) indique qu'il est prévu une gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de la zone par la mise en place d'une gestion alternative constituée d'une noue d'infiltration, de massifs d'infiltration⁶. Les mesures prévues sont peu détaillées dans l'étude d'impact et la notice technique VRD.

Il conviendrait de préciser la gestion des eaux pluviales de la voie prévue en zone B1d.

L'autorité environnementale recommande de préciser la gestion des eaux pluviales de la voie prévue en zone B1d du plan de prévention des risques miniers.

II.4.5 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le Pas-de-Calais est concerné par un plan interdépartemental de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 27 mars 2014.

On note à proximité du site :

- l'autoroute A26 ;
- une gare desservie par les lignes Dunkerque/Arras, Hazebrouck/Arras et Calais ville/Arras, située à environ un kilomètre du secteur de projet, desservie par le bus et située à environ 20 minutes à pied et 7 minutes à vélo du site ;
- une seule ligne de bus (ligne 24 entre Hersin-Coupigny et Beuvry) qui compte un bus toutes les heures de 6 h à 19h30 (annexes, étude de circulation page 16) ;
- une aire de covoiturage à Labourse, desservie par le bus en cinq minutes depuis l'arrêt « Loisinord ».

Concernant les modes doux, le seul aménagement existant en bordure de site est porté par la RD937 comportant une bande cyclable par sens.

Le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMTAG) a adopté le 20 décembre 2018 un plan de déplacement urbain 2019-2030 (PDU)⁷. La révision de l'actuel schéma cyclable, de 2013, est engagée.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Mobilité

La circulation et les déplacements sont traités page 95 de l'étude d'impact. Les modes alternatifs au transport routier sont présentés page 97.

Le site d'implantation du projet est desservi par la route départementale RD937E1 et la rue Léon

6 Un massif de stockage et d'infiltration permettent le stockage provisoire de l'eau dans une couche de matériaux de quelques dizaines de centimètres d'épaisseur (graviers, concassé ou autre matériau perméable ayant une grande quantité de vide interstitiels ou structure alvéolaire

7 PDU 2018 version approuvée :

<https://www.smt-artois-gohelle.fr/la-mobilite-sur-le-territoire/revison-du-plan-de-deplacements-urbains/>

Schéma piéton – synthèse pour le site de Loisinord :

<https://www.smt-artois-gohelle.fr/wp-content/uploads/2018/09/Sch%C3%A9ma-pi%C3%A9ton.pdf>

Blum. Les accès au projet se feront par une nouvelle branche du giratoire existant entre la RD937 et la rue Léon Blum et par l'actuel accès au Drive depuis la rue Léon Blum.

Selon l'étude d'impact, la part modale de la voiture pour les déplacements au motif « domicile-travail » est d'environ 82 % et on relève une part faible des transports en commun (de 3 à 5 %).

Les impacts sur le trafic routier sont étudiés page 134 de l'étude d'impact. Une étude de circulation est jointe en annexe, réalisée en juin 2019.

Elle analyse le fonctionnement actuel des circulations à proximité du site, le trafic moyen jour ouvré (TMJO) sur la RD937 sud (branche E) est de 6 273 véhicules/jour avec une part de poids-lourds (PL) de 5,6 %.

L'étude analyse le trafic induit par le projet de Retail park, en prenant en compte le trafic interne prévisionnel entre l'hypermarché existant et le Retail park. Le trafic global engendré est estimé à un TMJO sur la RD937 de 6 694 véhicules/j, tous sens confondus avec une part de PL de 5,2 %, soit une augmentation de 6,7 % du trafic sur la RD 937 par rapport à la situation initiale.

Cependant, l'impact du projet sur le trafic induit rue Léon Blum n'est pas analysé. Or, l'analyse du giratoire montre que ce sont les branches connectées à cette rue qui sont les plus impactées. Il conviendrait d'évaluer le trafic moyen jour ouvré et la part de PL sur cette voie.

Par ailleurs, l'étude ne prend pas en compte le trafic engendré par les activités du projet de plateforme logistique, porté par la société Linkcity. L'étude d'impact indique que « les impacts cumulés pouvant être identifiés concerneraient principalement les déplacements, toutefois, l'éloignement des sites garantira la fluidité des trafics engendrés par ces projets ». Or, le projet de plateforme est situé le long de la rue Léon Blum de l'autre côté de la RD937. Les activités de l'entrepôt vont donc induire un trafic depuis cette zone d'approvisionnement vers les zones de distribution. Ceux-ci vont venir s'ajouter à ceux générés par les activités du parc commercial projeté, notamment sur la rue Léon Blum mais également sur l'autoroute A26 située à proximité qu'il convient d'étudier.

En outre, il conviendrait que l'étude de circulation soit complétée d'une analyse du trafic routier se reportant sur l'autoroute A26. En effet, le projet s'inscrit dans un secteur où la circulation est dense avec une part de poids lourds importante : 16 % sur l'autoroute A26 selon les cartes régionales de trafics annuels de l'année 2018 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France relatives au recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France⁸.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude de circulation d'une analyse du trafic induit rue Léon Blum ;*
- *de reprendre l'étude de circulation en la complétant d'une analyse du trafic engendré par les activités du projet de plateforme logistique, porté par la société Linkcity et du projet de zone d'activités « Loisinord 2 » que porte également la société de distribution Næuxoise ;*
- *d'analyser le cumul des flux générés par l'entrepôt de la société Linkcity depuis cette zone d'approvisionnement vers les zones de distribution et la zone d'activités commerciales à*

⁸ Cartes de trafics annuels tous véhicules et poids lourds : <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafic-annuels>

ceux générés par les activités du parc commercial projeté, sur les principales voies proches et l'autoroute A26 située à proximité ;

- *d'analyser le trafic reporté sur l'autoroute A26, notamment la part de poids lourds au regard de la part de poids lourds de 16 % déjà importante sur l'A26 et de la nécessité d'évaluer des impacts de ce trafic sur la qualité de l'air (cf. ci-dessous).*

Concernant les modes doux, selon l'étude d'impact page 99, l'enjeu principal du site est la création d'un maillage modes doux permettant de renforcer leur usage.

Concernant le niveau de services des transports en commun, l'arrêt le plus proche de la ligne 24 est l'arrêt « Loisinord ». Cet arrêt est à environ 400 mètres à pied pour rejoindre le parc commercial.

L'étude d'impact indique que la création d'un arrêt de bus à proximité du site est indispensable, et (page 135) que « la création d'un arrêt de bus est prévue, les propositions d'aménagement validées et complétées de prescriptions en 2020 par le SMTAG. ». Un courrier du SMTAG adressé à la commune de Nœux-les-Mines du 23/11/2020 est joint en annexe 7 de l'étude d'impact, validant la proposition d'aménagement des quais bus et informant la collectivité que la ligne 24 desservira ce nouvel arrêt à l'achèvement des travaux. Cependant, il conviendrait de joindre l'engagement ferme quant à la création de cet arrêt.

L'autorité environnementale recommande de joindre à l'étude d'impact l'engagement ferme quant à la création des quais bus.

Concernant les deux roues, le seul aménagement existant en bordure du site est porté à l'ouest par la RD937 comportant une bande cyclable par sens. Dans le schéma directeur cyclable du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (cartographie SMTAG 2019 page 97), cet aménagement sera complété par la création de pistes cyclables sur la rue Léon Blum au nord du site. Le maillage serait ainsi renforcé et permettrait notamment de rejoindre la gare plus aisément pour les cyclistes. Cependant, aucune voie de déplacements doux n'apparaît sur le plan masse du projet. Il conviendrait de joindre un plan permettant d'identifier les cheminements intérieurs dédiés aux déplacements doux au sein du parc commercial et leur raccordement au réseau de bandes ou pistes cyclables. Une attention particulière doit être apportée au traitement des circulations vélo autour du rond point d'accès au projet (piste cyclable distincte de l'anneau utilisé par les VP, avec sas pour les VP entre la piste et l'anneau).

Par ailleurs, si l'intégration du futur parc commercial au réseau de desserte existant semble être réalisée, il conviendrait cependant de joindre un schéma le démontrant pour en faciliter la compréhension.

Il n'est prévu que deux fois dix places de stationnement des vélos de 50m², ce qui est peu comparé aux 247 places de parking sans qu'il y ait de justification. La nature des places n'est pas précisée, notamment la capacité à accueillir des vélos cargo, la présence d'arceaux de sécurité, etc..

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que les aménagements prévus afin d'améliorer la desserte du parc commercial (création d'un arrêt de bus dans le cadre de l'aménagement du Retail park et de pistes cyclables rue Léon Blum) seront effectivement réalisés (engagement des maîtres d'ouvrage) ;*

- *d'intégrer des voies de déplacements doux (aménagement cyclables et piétonniers) à l'intérieur du parc commercial, de joindre un plan permettant de les identifier et de présenter les engagements à les réaliser ;*
- *de compléter l'étude d'impact d'un schéma permettant de démontrer la connexion du futur parc commercial en matière de déplacements doux (aménagement cyclables et piétonniers et transports en commun) au réseau existant et notamment prévoir une piste cyclable autour du rond point d'accès.*

Concernant les stationnements à l'intérieur du parc commercial, 247 places de stationnement sont prévues. L'électromobilité est prise en compte dans l'aménagement du parking avec 17 places pour véhicules électriques, 34 places pré-câblées et une place dédiée avec borne électrique pour les personnes à mobilité réduite. En outre, le projet prévoit des aménagements permettant le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture : deux emplacements couverts de 10 places pour les deux roues, encourageant la pratique du vélo.

Cependant, il conviendrait d'approfondir la réflexion menée sur la mise en place d'aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises.

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion sur la mise en place d'aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises afin de contribuer à réduire le recours à la voiture individuelle.

Qualité de l'air et gaz à effet de serre

La qualité de l'air et le climat sont traités page 58 de l'étude d'impact.

Les impacts sur la qualité de l'air et le climat sont étudiés page 127 de l'étude d'impact.

Nœux-les-Mines dispose d'une station de mesure de la pollution atmosphérique ATMO⁹ mise en service en juin 2014. L'étude présente, page 61 l'évolution des moyennes annuelles des concentrations des polluants suivants : dioxyde d'azote NO₂, ozone O₃, et poussières PM10¹⁰. Selon l'étude, quel que soit le polluant considéré, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites fixées.

Pour les PM10, on enregistre encore des jours dépassement de la valeur limite journalière de 3 à 6 par année et aucun dépassement du seuil d'alerte. Cependant, les concentrations des autres polluants, le dioxyde de soufre (SO₂), les composés organiques volatils (COV), les particules PM2,5¹¹ ne sont pas précisées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact de la situation des autres polluants comme, le dioxyde de soufre SO₂, les composés organiques volatils et les particules fines PM2,5 et de fournir, en tant que de besoin, des données relatives à leur concentration dans l'air.

9 ATMO France : réseau national des associations de surveillance de la qualité de l'air

10 PM10 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 10 µm

11 PM2,5 : matières particulaires fines dont le diamètre moyen est inférieur à 2,5 µm

Selon l'étude, la mise en œuvre du projet n'engendre pas directement de pollution atmosphérique autre que celle engendrée par le système de chauffage et le trafic routier supplémentaire généré par le site (gaz d'échappement et poussières). Les rejets atmosphériques liés aux bâtiments et aux circulations seront négligeables au vu du contexte actuel, les circulations supplémentaires attendues étant limitées.

Les émissions de gaz à effet de serre induites notamment par le trafic routier fortement émetteur de gaz à effet de serre, ne sont pas quantifiées, aucune modélisation de l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre n'est réalisée.

En outre, le projet induira, de part l'artificialisation engendrée, une réduction des capacités de stockage de carbone par la végétation et les sols qu'il convient également de quantifier.

Selon l'étude page 127, plusieurs composantes du projet sont de nature à atténuer les effets du projet sur la qualité de l'air :

- l'optimisation des modes doux et la réalisation de stationnements pour les vélos ;
- la création de places dédiées à la recharge de véhicules électriques ;
- la mise en place d'espaces verts.

L'efficacité de ces mesures doit être évaluée au regard de l'impact du projet sur l'émission des gaz à effet de serre et sur la réduction des capacités de stockage de carbone.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse des émissions de gaz à effet de serre du projet et des pertes de capacités de stockage de carbone, et notamment d'une évaluation quantitative des concentrations de ces émissions ;*
- *d'une quantification des pertes de capacité de stockage de carbone par la végétation et les sols induites par l'artificialisation du secteur de projet ;*
- *au vu des résultats, de démontrer que les mesures mises en place permettent de le réduire et de les compenser ;*
- *de démontrer l'efficacité de ces mesures à réduire les impacts du projet sur la qualité de l'air.*

Énergies renouvelables

Il convient de noter que le projet prévoit :

- l'implantation de panneaux photovoltaïques sur une partie de la toiture du bâtiment B ;
- la réalisation de toitures végétalisées, améliorant l'isolation thermique des bâtiments et la capture des gaz à effet de serre et des poussières. La toiture du bâtiment A sera entièrement végétalisée et une partie de la toiture du bâtiment B sera végétalisée ;
- l'implantation de candélabres photovoltaïques couplés à un programmateur.