



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de construction d'un magasin Aldi  
sur la commune de Merville (59)  
Étude d'impact d' avril 2023**

n°MRAe 2023-7098

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 27 juin 2023 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de construction d'un magasin Aldi à Merville dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Pierre Noualhaguet et Jean-Philippe Torterotot.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 27 avril 2023 par la Communauté de Communes Flandre Lys, 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 11 mai 2023:*

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

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

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

*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

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le projet présenté par la société IMMALDI et compagnie consiste en la création d'une surface commerciale composée principalement d'un magasin « Aldi » et d'une cellule « Henri Boucher », avec toutes les infrastructures annexes (bâtiment, local technique, voirie, parking, zone de livraison, espaces verts), sur un terrain d'assiette de 0,81 hectare, sur la commune de Merville dans le département du Nord. La construction disposera de panneaux solaires photovoltaïques installés en toiture, de puissance de crête de 375kWc<sup>1</sup>.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du transfert du magasin ALDI présent rue Duhamel à 550 m de l'actuel projet sur une friche ferroviaire rue de la Gorgue le long de la route D122.

Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du 23 janvier 2023<sup>2</sup>, notamment aux motifs des impacts du projet sur la biodiversité, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

L'étude d'impact est à compléter et préciser.

Concernant la biodiversité, l'étude a mis en évidence la présence d'un habitat naturel d'intérêt communautaire (prairie mésophile), de deux espèces d'intérêt patrimonial de flore et de plusieurs espèces protégées d'oiseaux et de chauves-souris. Le projet prévoit la destruction de l'habitat d'intérêt communautaire et de la flore d'intérêt patrimoniale, ainsi que d'une part conséquente d'un boisement, induisant une perte d'habitat de nidification pour les oiseaux et de terrain de chasse pour les chauves souris. Des mesures sont proposées, mais le dossier ne démontre pas que ces mesures permettront de tendre vers le zéro perte nette de biodiversité, ou vers un gain de biodiversité comme l'exige le code de l'environnement (L.110.1).

L'étude des impacts sur le trafic est à compléter et détailler.

Enfin, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du projet, notamment celles induites par le trafic routier ne sont pas quantifiées. Les émissions de gaz à effet de serre induites par le bâtiment ne sont pas évaluées et doivent être quantifiées sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

Par ailleurs, l'autorité environnementale relève que le projet s'insère dans un projet plus vaste, la zone d'aménagement de la Rivière d'Or (d'environ 4,4 hectares), qui pourrait accueillir également une brasserie et une déchetterie, ainsi que des voiries (giratoire, piste cyclable).

Les effets cumulés induits des activités susceptibles de s'implanter dans la future zone d'aménagement dans laquelle s'inscrit le magasin ne sont pas étudiés, que ce soit au regard du trafic

1 Mégawatt-crête (ou MWc) est une unité utilisée pour quantifier la puissance atteinte par une installation de production d'électricité lors de son exposition à un rayonnement solaire maximal

2 [https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision\\_kpk\\_ei\\_requise\\_signature\\_dreal\\_2022\\_0155\\_aldi\\_merville\\_relu\\_md\\_relujsigne.pdf](https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_kpk_ei_requise_signature_dreal_2022_0155_aldi_merville_relu_md_relujsigne.pdf)

induit, des dysfonctionnements de circulation identifiés, de la desserte en mobilité douce du site et des émissions de gaz à effets de serre.

Le projet détruit aussi la possibilité de transformer la voie ferrée existante en piste cyclable permettant de relier Merville au très important pôle d'emploi que représente l'usine Roquette de Lestrem, sans que ce point n'ait été étudié.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte de l'ensemble du projet urbain de la zone d'aménagement de la Rivière d'Or.

## Avis détaillé

### I. Le projet de construction d'un magasin Aldi à Merville (59)

Le projet présenté par la société IMMALDI et compagnie consiste en la création d'une surface commerciale composée principalement d'un magasin « Aldi » et d'une cellule « Henri Boucher », avec toutes les infrastructures annexes (bâtiment, local technique, voirie, parking, zone de livraison, espaces verts), sur un terrain d'assiette de 0,81 hectare (8 145 m<sup>2</sup>), sur la commune de Merville dans le département du Nord.

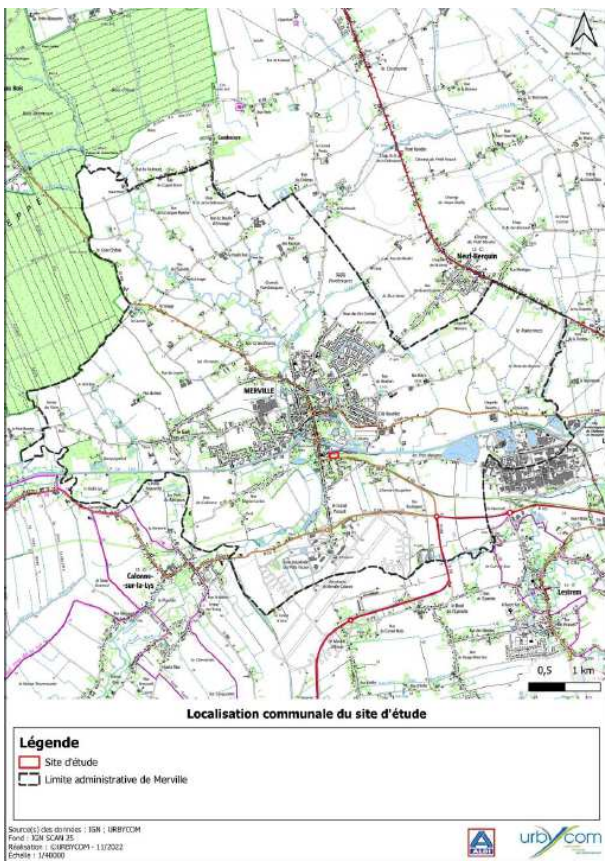
Le terrain est une friche industrielle ferroviaire.

Le projet comprend la création de 997,14 m<sup>2</sup> de surface de vente (surface de vente du magasin ALDI de 954,2 m<sup>2</sup> et surface de vente de la cellule Henri Boucher de 22, 94 m<sup>2</sup>), ainsi que 80 places de stationnement sur 1 135m<sup>2</sup>.

La totalité des places de stationnement sera en pavés drainants.

Le projet prévoit l'installation de 266 panneaux photovoltaïques sur la toiture du magasin, pour une superficie de 499 m<sup>2</sup> pour une puissance de crête de 375KWc<sup>3</sup>.

Enfin, 2 247 m<sup>2</sup> d'espaces verts seront aménagés.



*localisation du site projet (page 20 de l'étude d'impact)*

3 Mégawatt-crête (ou MWc) est une unité utilisée pour quantifier la puissance atteinte par une installation de production d'électricité lors de son exposition à un rayonnement solaire maximal

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2023-7098 adopté lors de la séance du 27 juin 2023 par  
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France



- la mise en évidence par l'étude écologique réalisée entre le 28 mars 2022 et le 30 septembre 2022 de la présence d'enjeux écologiques, en particulier la présence de plusieurs espèces de chauve-souris et d'espèces végétales protégées ;
- le projet prévoit la destruction partielle du boisement qui aura pour conséquence, entre autres impacts, une perte d'habitat de chasse significative pour les espèces de chauve-souris présentes et une perte d'habitat de nidification pour l'avifaune.

Par ailleurs, l'étude d'impact (pages 182-183) indique que le projet s'insère dans un projet plus vaste, la zone d'aménagement de la Rivière d'Or (d'environ 4,4 hectares), qui pourrait accueillir également une brasserie et une déchetterie, ainsi que des voiries (giratoire, piste cyclable) et nécessitera du déboisement sur plus de 0,5 hectare. Or, ce projet d'aménagement n'a pas fait l'objet ni d'un examen au cas par cas ni d'une étude d'impact.

L'autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Or, hormis l'état initial de la faune et de la flore qui porte sur l'ensemble de cette zone, l'analyse des impacts et les mesures proposées ne concernent que le projet de magasin « Aldi ».

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte de l'ensemble du projet urbain de la zone d'aménagement de la Rivière d'Or.*

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

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

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Urbycom.

Une étude de pollution des sols a été réalisée par Géotec en 2023 et est présentée en annexe 04 de l'étude d'impact. Les résultats de cette étude sont également détaillés en pages 151 et suivantes de l'étude d'impact.

Les résultats montrent des remblais de médiocre qualité, lesquels seront laissés sur place au nord-ouest du site, sous réserve de mettre en place un recouvrement de type terre saine ou revêtement.

Suite aux 13 sondages et 15 analyses de sol réalisés, deux sondages ont fait apparaître que les remblais du sondage « ST3 » pourront être traités dans un biocentre (les terres polluées sont traitées par voie biologique ) et ceux du sondage « ST4 » seront évacués en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI).

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé.

Il reprend la présentation du projet, l'état initial de l'environnement, les impacts du projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser. Il est illustré de cartographies localisant le projet par rapport aux enjeux. Il ne traite cependant pas de la compatibilité du projet avec les différents plans-programmes, des effets cumulés avec d'autres projets et de la justification des choix retenus quant à l'implantation du site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non-technique sur la compatibilité du projet avec les différents plans-programmes, ses effets cumulés avec d'autres projets et la justification des choix retenus et de l'actualiser après complément de l'étude d'impact.*

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

L'articulation du projet avec les différents plans-programmes est étudiée pages 249 et suivantes de l'étude d'impact. Sont étudiés les liens avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Flandre et Lys, le plan local d'urbanisme (PLU) de Merville, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ainsi que le plan de gestion des risques inondation et la stratégie locale de gestion des risques inondation (PGRI) Artois Picardie 2022-2027, et le schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Lys.

Concernant le PLU de Merville, le site du projet est en zone urbaine UE à vocation économique destinée à accueillir des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de services, qui autorise ce type de projet.

Concernant le SDAGE et le SAGE, la compatibilité est assurée par la gestion des eaux (épuration des eaux pluviales collectées et filtration avant rejet à débit limité vers le fossé de la route RD122 vers la Lys, la nature du sous-sol n'autorisant pas l'infiltration sur le site), des mesures prévues pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes et l'absence de zone humide démontrée par l'étude de caractérisation réalisée.

Le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais est quant à lui mentionné en page 84 de l'étude d'impact sans que la compatibilité avec le projet ne soit démontrée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse de l'articulation du projet avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Nord-Pas-de-Calais.*

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus est présentée pages 246 et suivantes de l'étude d'impact. Une analyse est effectuée avec un projet de véloroute situé à 500 m du projet. Aucun effet cumulé n'a été recensé.

En revanche, l'étude ne traite pas des impacts cumulés avec les autres projets prévus sur la zone d'aménagement de la Rivière d'Or (une brasserie et une déchetterie). Il aurait été intéressant d'étudier a minima l'impact cumulé avec ces autres projets et les aménagements prévus sur la zone notamment en termes de trafic induit et d'impact sur l'environnement (eau, biodiversité, ...).

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

La partie concernant les différents scénarii et la justification des choix qui ont été retenus se trouve pages 179 et suivantes de l'étude d'impact.



Le projet s'effectue dans le cadre du transfert d'un magasin ALDI construit en 1991. Le bâtiment actuel est vieillissant (même parking et même bâtiment depuis la construction) et ne respecte plus les normes réglementaires en termes de consommation énergétique.

Différentes localisations envisagées pour le nouveau magasin n'ayant pas abouti sont présentées en page 179, dont le projet de reconstruction du magasin sur le même site jugé non réalisable économiquement et souffrant d'un manque de place pour la réalisation du nouveau concept de magasin Aldi.

Un comparatif de l'évolution du projet avant et après soumission à étude d'impact est présenté en pages 180-182 pour montrer les évolutions ayant plus ou moins tenu compte des motifs de soumission (conservation des arbres au nord du magasin, création d'une frange boisée dense, semis d'une prairie mésophile...).

L'étude d'impact ajoute en page 33, que le temps de trajet entre les deux sites est de 7 minutes à pied et de 2 minutes en voiture ce qui limitera certains impacts notamment sur le trafic routier.

Concernant le devenir du site actuel, l'étude d'impact (pages 33) indique, que « la société IMMALDI est locataire du magasin actuel, elle ne connaît pas le devenir du bâtiment une fois le transfert de magasin opéré ».

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact des réflexions menées sur le devenir du site actuel.*

## **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 Milieux naturels**

#### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet s'inscrit au sein d'une friche industrielle constituée d'anciens entrepôts ferroviaires détruits.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) la plus proche est à 1,8 kilomètre du projet. Il s'agit de la ZNIEFF de type I « La forêt domaniale de Nieppe et ses lisières ».

Le site Natura 2000 le plus proche, est situé en Belgique à 14,5 kilomètres, il s'agit du site BE250003 « Westvlaams Heuvelland ». On recense un autre site Natura 2000 (à 19,4 kilomètres) dans un rayon de 20 kilomètres autour du secteur de projet, le site BE32001 « vallée de la Lys » (cf. étude d'impact page 99).

#### **> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels**

Une étude faune flore (datée de novembre 2022) a été réalisée par Ecosphère dans le cadre du projet de la zone d'activité « Rivière d'Or » (d'une surface d'environ 4,4 hectares), qui comprend le site du projet et est présentée en annexe 2 de l'étude d'impact (en page 397 du document numérique EI et annexes).

Concernant les habitats, la flore, la faune et la fonctionnalité du secteur de projet,

Les prospections floristiques se sont déroulées en mai et juin 2022

L'habitat « Prairies mésophiles à eutrophiles », végétation dense composée de graminées hautes située au Nord de l'ancienne rue de la gare et se développant sur une ancienne plateforme pavée est notée comme appartenant à la Directive « Habitats ».

Deux espèces végétales relevées sur le site du projet, l'Orobanche de la picride et le Peuplier noir sont des espèces d'intérêt patrimonial.

Une espèce exotique envahissante le « Buddleia de David » est présente.

Sur l'ensemble du site d'étude, 76 espèces d'oiseaux recensées via les données bibliographiques et les inventaires de 2022, et neuf espèces nicheuses certaines ou probables ont été comptabilisées.

La carte page 62 de l'annexe 2 « Localisation des enjeux avifaunistiques en période de reproduction », mentionne des enjeux moyens au niveau du projet Aldi (carte page 458 du document numérique EI et annexes).

La carte page 84 de l'annexe 2 (page 480 du document numérique EI et annexes) montre sur le site projet Aldi, une zone de « boisement fourré et roncier » avec « des contraintes réglementaires avérées pour les oiseaux ». Selon l'étude, les boisements et buissons autour et sur l'ancien chemin de fer accueillent l'essentiel des espèces protégées (Pouillot véloce, Fauvette à tête noire...) et le bâti accueille le Rougequeue noir et le Moineau domestique, espèces protégées.

Pour les chauves-souris, la carte page 73 de l'annexe 2 (page 469 du document numérique EI et annexes) « Localisation des enjeux et des fonctionnalités chiroptérologiques » montre également des enjeux moyens au niveau du site projet d'Aldi.

Au moins six espèces de chauves-souris (toutes protégées) fréquentent la zone de projet (annexe 2 page 72/page 468 du document numérique EI et annexes) dont des espèces menacées (Noctule commune, Oreillard gris, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle de Nathusius et Pipistrelle pygmée).

Toutes les espèces de chauves souris ainsi que leurs gîtes d'hibernation et de reproduction sont légalement protégées. Aucun gîte anthropique potentiel au sein de l'emprise du futur magasin n'a été recensé.

L'autorité environnementale rappelle que la destruction d'espèces protégées et leurs habitats est interdite et nécessite une demande de dérogation, qui ne doit être envisagée qu'en dernier recours et en l'absence de solution alternative.

En pages 200-202 de l'étude d'impact, sont présentés dans un tableau de synthèse les impacts du projet sur les habitats, la flore et la faune. La qualification de ces impacts apparaît sous-évaluée au vu des espèces protégées menacées présentes sur le site. Elle mériterait d'être requalifiée.

Ainsi, la destruction et l'altération des habitats favorables aux oiseaux et chauves souris étant avérée, il est surprenant que le niveau d'impact soit qualifié de négligeable ou positif dans ce tableau alors que par ailleurs (cf ci-dessus) les enjeux sont aussi qualifiés de modérés dans l'annexe 2, ce qui est contradictoire. Le niveau d'impact devrait être qualifié de fort s'il s'agit d'habitats d'espèces protégées.

L'étude d'impact propose des mesures pour « éviter, réduire ou compenser » ces impacts (pages 203

et suivantes) mais ne démontre pas leur suffisance pour éviter une perte de biodiversité. Ainsi, l'habitat de prairie mésophile, d'intérêt communautaire (étude d'impact page 105), et deux espèces patrimoniales de flore présentes (carte page 106 de l'étude d'impact), seront détruits. Il en est de même pour la forêt de feuillus (étude d'impact page 228). L'impact est qualifié de modéré.

L'étude d'impact en page 116, explique que « la destruction d'une part conséquente du boisement pourrait être considérée d'une part comme une perte d'habitat de chasse significative pour la Pipistrelle commune et d'autre part comme une perte d'habitat de nidification pour l'avifaune. La préservation d'une part importante des milieux boisés sera donc essentielle pour légitimer la stratégie de porter à connaissance. »

Or, en mesures correctives (tableaux pages 234 et 242-243), il est proposé la limitation de l'emprise des travaux et la lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase travaux et en phase d'exploitation : la conservation d'une zone refuge de 2 626 m<sup>2</sup> (mesure E3.2b) en limite de la parcelle, la plantation d'espèces locales ainsi que l'absence d'utilisation de phytosanitaires et une gestion écologique du site. Avec ces mesures, l'étude conclut à des impacts résiduels faibles, ce qui reste à démontrer au vu de la destruction d'un habitat d'intérêt communautaire, de boisements accueillant des espèces protégées menacées et d'espèces de flore d'intérêt patrimonial.

Il conviendrait d'étudier des mesures complémentaires d'évitement et de réduction pour l'habitat et les espèces floristiques patrimoniales et de démontrer l'efficacité et la fonctionnalité des mesures prévues dans le cadre du projet global de zone d'activités, notamment concernant le corridor boisé.

Concernant la faune, il est proposé en outre l'adaptation de la période de travaux sur l'année et en horaires (pour la faune nocturne) en phase travaux, l'adaptation de la période d'entretien des espaces enherbées et des haies /arbres et un dispositif de limitation des nuisances envers la faune (luminosité) en phase d'exploitation. Avec ces mesures, l'impact résiduel est qualifié de négligeable, ce qui reste à démontrer au vu de la destruction partielle d'une continuité écologique et d'habitats d'espèces protégées.

Des mesures d'accompagnement, dont certaines peuvent s'apparenter à des mesures de compensation, sont proposées en page 206 et suivantes de l'étude d'impact : le semis d'une prairie mésophile environ 383 m<sup>2</sup> (mesure A7.a), la densification en frange boisée pour créer un corridor écologique boisé à l'échelle du projet d'environ 965 m<sup>2</sup> (mesure A7.a), la conservation d'une dizaine d'arbres présents sur le site en limite nord (mesure A7.a), la plantation de haies diversifiées en frange sud du projet d'environ 868 m<sup>2</sup> (mesure A7.a) et l'installation de trois gîtes à chiroptères et de cinq nichoirs à oiseaux (mesure A3.a).

La carte en page 212 de l'étude d'impact indique la localisation des différentes mesures. Elle montre que les mesures sont limitées spatialement et qu'il n'y a pas de réelles mesures d'évitement. Il n'est par ailleurs pas fait mention du temps de croissance des végétaux nécessaires à ce que certaines mesures soient efficaces.

Les fonctionnalités des habitats n'ont pas été étudiées et il n'est pas montré que les espaces naturels recréés seront de fonctionnalité équivalente.

Il n'est ainsi pas démontré que le projet va tendre vers le zéro perte nette de biodiversité, ni vers un gain de biodiversité comme l'exige le code de l'environnement (L.110.1)

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de réévaluer la qualification des impacts du projet sur les habitats, la flore et la faune ;*
- *d'étudier en priorité des mesures d'évitement pour l'habitat d'intérêt communautaire et la flore patrimoniale, ainsi que pour les habitats d'espèces protégées, à défaut de réduction et en dernier lieu de compensation ;*
- *de démontrer que le projet, avec les mesures prévues, va tendre vers le zéro perte nette de biodiversité, et vers un gain de biodiversité comme l'exige le code de l'environnement (L.110.1) ;*
- *d'envisager le cas échéant une demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces animales protégées (oiseaux ,chauves souris).*

Concernant les zones humides, une étude de détermination du caractère humide du secteur de l'ensemble de la future zone d'activité a été réalisée et est présentée dans l'annexe 2 (cf. pages 431 et suivantes du document numérique EI et annexes).

Il apparaît à l'issue de cette analyse de délimitation des zones humides que « sur les 44 055 m<sup>2</sup> du site d'étude, seuls 394 m<sup>2</sup> sont « humides » selon les différents critères de la réglementation » (annexe 2 page 48/page 444 du document numérique EI et annexes). Cette zone est identifiée en dehors du site du projet d'Aldi .

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est traitée pages 165-173 de l'étude d'impact. Elle se réfère aux habitats et espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données (FSD) ayant justifié de la désignation de ces sites et analyse les interactions possibles entre l'aire d'évaluation spécifique<sup>5</sup> de chaque espèce et les espaces naturels des secteurs de projet.

L'analyse conclut à l'absence d'incidences notables ou significatives sur les habitats et les espèces ayant justifié de la désignation des sites Natura 2000, leurs aires d'évaluation ne recoupant pas la zone de projet au vu de la distance du projet.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

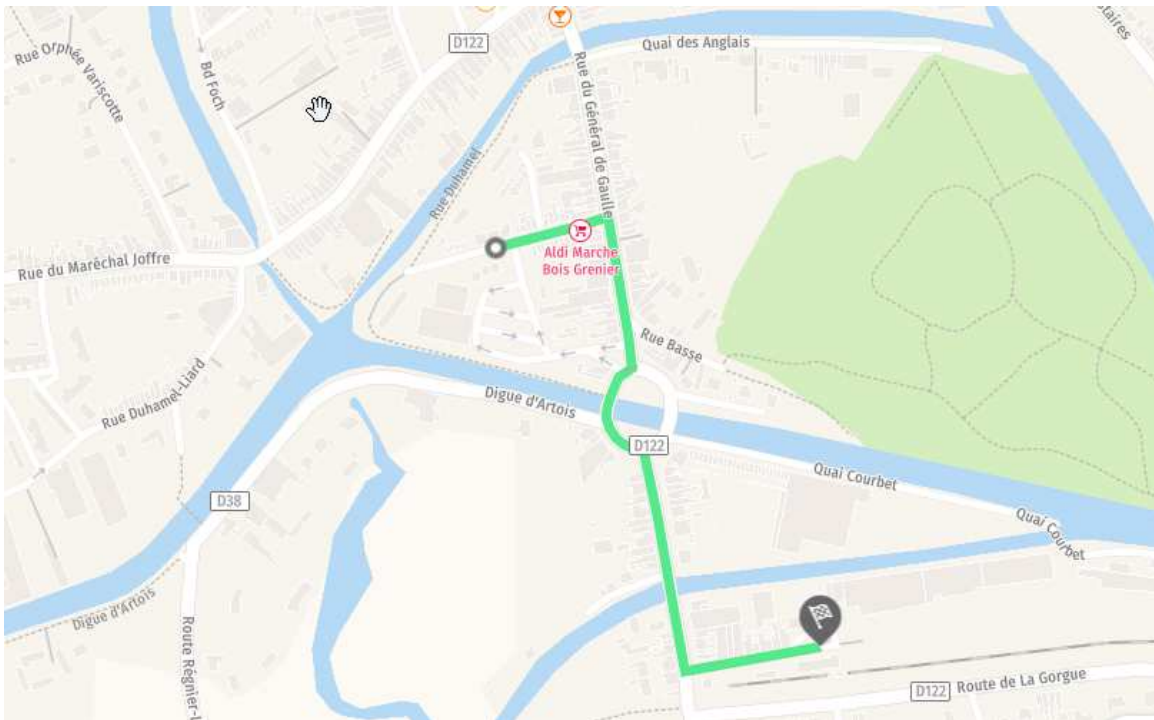
## **II.4.2 Mobilité**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe le long de la route de la Gorgue (D122), au sud de la commune, à 900 mètres de distance environ du centre-bourg. 80 places de stationnement sont prévues.

Merville se trouve coupée en deux par la présence de la rivière Lys. La traversée nord-sud de la commune se fait par quatre franchissements de la Lys ; les flux concentrés sur ces points de passages entraînant des problèmes de congestion.

5 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.



Localisation de l'itinéraire entre le magasin actuel au nord et le site futur au sud (source : mappy)

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

Cette thématique est traitée pages 131 et suivantes et page 219 de l'étude d'impact.

Le magasin prévoit un total de 363 clients par jour soit un total de 363 véhicules par jour [*a priori* par sens] au sein du site d'étude (un véhicule/jour/personne). Il conviendrait de préciser le trafic de camions prévus et celui des déplacements des employés.

L'étude d'impact indique que les données trafic de la D122 et des rues voisines du projet ont été collectées aux heures de pointes et aux heures d'ouvertures et de fermetures du magasin soit 9h00-10h00, 12h30 et 17h00. Il conviendrait de préciser les dates de ces données et de les présenter, afin de pouvoir apprécier l'impact potentiel du trafic supplémentaire induit.

Il est conclu de ces données que le trafic actuel est « fluide aux abords du futur magasin le mardi matin, midi et soir ». Des cartes sont présentées page 137 de l'étude d'impact sur les données de trafic de la D122 extraites de Google maps, qui montrent en effet un trafic fluide (en vert).

Il serait cependant utile de préciser la situation des autres jours de la semaine.

L'étude indique que l'implantation du magasin va induire une hausse de la fréquentation des voiries par les futurs clients mais que l'impact brut est négligeable. Il conviendrait de le démontrer par des données chiffrées et une modélisation du trafic induit.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de trafic :*

- *d'une présentation des données actuelles chiffrées du trafic sur les voiries dans une aire d'étude incluant le site actuel et le futur site du magasin Aldi en précisant les dates de ces données ;*
- *en complétant la présentation de la situation du trafic pour les autres jours de la semaine (mercredi, vendredi et samedi notamment) ;*

- en précisant le trafic induit de camions et de déplacement des salariés ;
- en modélisant le trafic induit par le projet.

Enfin, concernant les effets cumulés, le projet s'insère dans une future zone d'aménagement vouée à accueillir d'autres activités (brasserie et déchetterie). Aucune estimation du trafic potentiellement induit par les activités futures qui s'implanteront sur cette zone n'est réalisée ; or, ces activités vont engendrer des déplacements qui s'ajouteront à ceux générés par le magasin.

*L'autorité environnementale recommande d'évaluer le trafic généré par les activités projetées sur la future zone d'aménagement dans laquelle s'insère le projet de magasin et d'évaluer les impacts de ce trafic sur les axes de circulation situés à proximité.*

Les seuls moyens d'accès prévus sont routiers et piétons.

Une entrée-sortie de 10 m de large pour l'accès au parking du magasin sera créée depuis la route D122. Des accès piétons seront réalisés: un depuis la route de La Gorgue et un depuis la rue de la Gare.

Quatre lignes de car du réseau du Département desservent Merville, mais leurs arrêts sont situés à distance du site d'étude.

Aucune piste cyclable n'est matérialisée sur la route d'accès au projet ; le déplacement en vélo est qualifié de peu sécurisé (page 140).

Une surface couverte de 41 m<sup>2</sup> est aménagée pour les 2 roues sous l'auvent à proximité des entrées des surfaces commerciales.

Les mesures de création d'accès piéton et de parc à vélo doivent permettre de lutter contre l'autosolisme<sup>6</sup> (page 195 de l'étude d'impact).

Cependant la création d'un accès par la route de la gare en vélo pourrait être proposé.

Par ailleurs, le bâtiment, et l'ensemble de la zone de la Rivière d'Or s'implantent sur une ancienne emprise ferrée qui pourrait soit être réactivée pour le transport ferroviaire, soit être transformée en voie cyclable permettant notamment l'accès de Merville au très important pôle d'emploi que représente l'usine Roquette de Lestrem, distant d'environ trois kilomètres, distance idéale pour l'usage du vélo et que la véloroute ne dessert pas, sans que ce point ait fait l'objet d'une analyse.

*L'autorité environnementale recommande :*

- d'étudier des alternatives à la voiture et notamment les mobilités douces (vélo) via des axes sécurisés ;
- d'analyser la possibilité de préserver les possibilités de réutilisation de l'emprise ferroviaire pour une piste cyclable dans le cadre de la zone de la Rivière d'Or.

### **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 département du Nord est concerné par un plan interdépartemental de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 27 mars 2014.

<sup>6</sup>Autosolisme : fait de se déplacer seul en voiture

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air, consommation d'énergie et gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

La qualité de l'air est traitée pages 82-89 de l'étude d'impact et les impacts du projet sur la qualité de l'air sont traités page 198. Le climat est traité pages 67-75, les impacts sur le climat et la consommation énergétique sont traités pages 194-197 de l'étude d'impact.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par le futur bâtiment n'a été réalisé.

Qualité de l'air en lien avec les déplacements

La station de surveillance de la qualité de l'air la plus proche du secteur de projet est la station de Béthune du réseau ATMO<sup>7</sup> à environ 15 kilomètres. Il s'agit d'une station urbaine, les polluants mesurés sont : les particules PM10<sup>8</sup>, PM2,5<sup>9</sup>, le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et l'ozone (O<sub>3</sub>). L'étude d'impact présente, pages 88-89, les données observées sur l'année 2022 pour la période du 27 novembre 2021 au 28 novembre 2022. Selon l'étude, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites réglementaires fixées<sup>10</sup> pour ces quatre polluants.

Cependant, les concentrations d'autres polluants, comme les composés organiques volatils (COV), ne sont pas précisées.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact de la situation des autres polluants comme les composés organiques volatils et de fournir des données relatives à leur concentration dans l'air.*

L'étude indique que les concentrations annuelles des polluants PM10, PM2,5, O<sub>3</sub>, et NO<sub>2</sub>, respectent les normes de qualité de l'air, mais ces valeurs ne sont pas fournies. Au vu des graphiques présents en page 88 mais peu lisibles, elles semblent dépasser les valeurs limites de 15 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et 10 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> fixées par les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>11</sup>.

L'étude conclut, page 198, que le projet entraînera des émissions atmosphériques dites « diffuses » dues au trafic routier généré par la fréquentation du magasin et au chauffage de la construction et conclut à un impact faible, sans le démontrer.

En effet, les émissions de polluants atmosphériques induites par le trafic routier engendré par les activités du magasin ne sont ni qualifiées ni quantifiées.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de qualifier et quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet, notamment celles induites par le trafic routier engendré par les activités du magasin ;*
- *de définir des mesures permettant de réduire et compenser ces effets et de démontrer leur efficacité.*

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

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

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

10 Article R. 122-1 du code de l'environnement – surveillance de la qualité de l'air ambiant

11 Les lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air présentent des recommandations d'ordre général concernant les valeurs seuils des principaux polluants de l'air qui posent des risques de santé (matières particulaires PM, ozone O<sub>3</sub>, dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>).

### Gaz à effet de serre

En pages 194-195 et 240-241 de l'étude d'impact, est affirmé que le projet provoquera une hausse des émissions de gaz à effet de serre liée à la circulation d'engins et aux matériaux (enrobés, etc.) en phase chantier, et liée aux trafics routiers supplémentaires, aux émissions, à la perte de chaleur et à la consommation d'énergie du bâtiment.

L'étude n'apporte que des informations très générales sur les gaz à effet de serre en France.

Il n'y a aucun chiffrage des émissions de carbone associées aux travaux, à la construction du magasin au transport des matériaux, au trafic induit, ainsi qu'au devenir de l'ancien site.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet n'a pas été effectué.

L'étude des émissions de gaz à effet de serre peut être réalisée selon la méthodologie présentée dans le guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact », disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique<sup>12</sup>.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser le bilan carbone du projet, en quantifiant les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes générées par le projet sur l'ensemble de sa durée de vie, pour toutes les phases du projet : construction, fonctionnement et fin de vie, et par poste d'émissions significatives.*

### Consommation d'énergie

L'étude d'impact fait référence en page 195 à la nouvelle réglementation environnementale RE2020 applicable aux constructions neuves à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2022 pour les bâtiments tertiaires,

Selon l'étude d'impact page 197, la construction disposera de panneaux solaires photovoltaïques installés en toiture, de puissance de crête de 375KWc<sup>13</sup>. Il est indiqué page 36 que cela permettra au magasin ALDI une indépendance énergétique en journée. Le projet autoconsommerait et revendrait le surplus de production d'électricité.

Cela demande à être précisé (entre autres pour les journées d'hiver).

Il est également prévu l'utilisation d'une pompe à chaleur.

*L'autorité environnementale recommande de mettre en regard la consommation d'énergie prévue du magasin et la production attendue de ces panneaux afin d'avoir un bilan énergétique du projet chiffré.*

12 [Guide de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

13 Mégawatt-crête (ou MWc) est une unité utilisée pour quantifier la puissance atteinte par une installation de production d'électricité lors de son exposition à un rayonnement solaire maximal