



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 transfert d'un magasin Aldi
sur la commune de Wallers (59)
Étude d'impact d'avril 2023**

n°MRAe 2023-7150

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 27 juin à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de transfert d'un magasin ALDI sur la commune de Wallers 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 3 mai 2023, par la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, 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 15 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.*

La société IMMALDI & CIE projette de transférer un magasin ALDI, actuellement situé rue Paul Lafargue à Wallers, à environ 750 mètres, rue Gustave Delory sur la commune de Wallers.
Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale des Hauts-de-France du 24 février 2023, notamment aux motifs des impacts du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet s'implante sur une parcelle agricole d'une surface de 8 813,40 m², dans une future zone d'aménagement à vocation économique (accueil d'activités à dominante commerciale) d'une surface de 3,26 hectares, en limite d'une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) et d'une zone humide identifiée par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et à environ deux kilomètres d'un site Natura 2000.

L'étude d'impact a été réalisée par Urbycom.

L'étude d'impact est incomplète.

Des inventaires habitats-flore-faune sont en cours de réalisation. L'autorité environnementale ne peut donc s'assurer en l'état actuel des données de l'absence d'impact du projet. Les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 sont de fait susceptibles d'être sous-évaluées.
L'étude de détermination du caractère humide des sols n'a pas été réalisée conformément aux préconisations réglementaires et ne permet pas en l'état de confirmer l'absence de zone humide sur le secteur de projet. La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie reste à démontrer.

Les réflexions menées sur le devenir du site actuel ne sont pas abouties.

L'étude de trafic mérite d'être complétée d'une analyse du trafic induit par le magasin et de son impact au delà de la proximité immédiate du projet. La réflexion menée sur la desserte en mobilité douce du site n'est pas suffisamment développée.

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 sont évaluées mais doivent être complétées d'une quantification des émissions sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

Le bruit généré par les projets sur les habitations voisines n'est pas évalué.

Les effets cumulés induits par les activités commerciales 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 bruit généré sur les habitations situées à proximité, du trafic induit, des dysfonctionnements de circulation identifiés, de la desserte en mobilité douce du site et des émissions de gaz à effets de serre.

Avis détaillé

I. Le projet de transfert d'un magasin ALDI sur la commune de Wallers

La société IMMALDI & CIE projette de transférer un magasin ALDI, actuellement situé rue Paul Lafargue à Wallers, à environ 750 mètres, rue Gustave Delory sur la commune de Wallers (étude d'impact page 31).

Selon l'étude d'impact page 183, le projet s'implante sur une parcelle agricole d'une surface de 8 813,40 m² au sein d'une future zone d'aménagement plus vaste à vocation économique¹ d'une surface de 3,26 hectares, faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation au plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (OAP-P)² (projet n°78). A l'heure actuelle, seul le projet de magasin Aldi est défini.

Il est prévu les aménagements suivants :

- un bâtiment d'une surface de plancher de 1 548,5 m², sur un seul niveau, d'une hauteur maximale de 5,90 m ;
- un local technique ;
- une zone de livraison ;
- un parking comprenant 80 places de stationnement, en pavés drainants avec joints gazon et représentant une surface de 2 380 m² ;
- des espaces verts sur 3 628,6 m² soit 41 % de la surface totale du secteur de projet.

L'accès au magasin par les véhicules se fera par la création d'une voirie longeant la limite nord du magasin et raccordée à la rue Gustave Delory. Le magasin et son parking sont accessibles via un unique accès entrée et sortie.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale du 24 février 2023³ après examen au cas par cas, aux motifs suivants :

- la localisation du projet en entrée de ville en dehors de l'enveloppe urbaine de la commune, sur un espace agricole cultivé, et à l'intérieur du périmètre du plan de protection de l'atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais ;
- l'absence d'un bilan carbone du transfert du magasin alors que le nouvel emplacement ne sera accessible quasi exclusivement qu'aux véhicules à moteurs ;
- en l'état, le projet ne permet pas la mise en place d'une démarche d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts en termes de détérioration de la qualité de l'air et d'émission de gaz à effet de serre ;
- l'artificialisation d'une surface agricole et la réduction de capacités de stockage de dioxyde de carbone sans compensation de cette destruction.

1 Accueil d'activités à dominante commerciale

2 OAP-p du site de projet n°78 sur Wallers pages 21-23 :

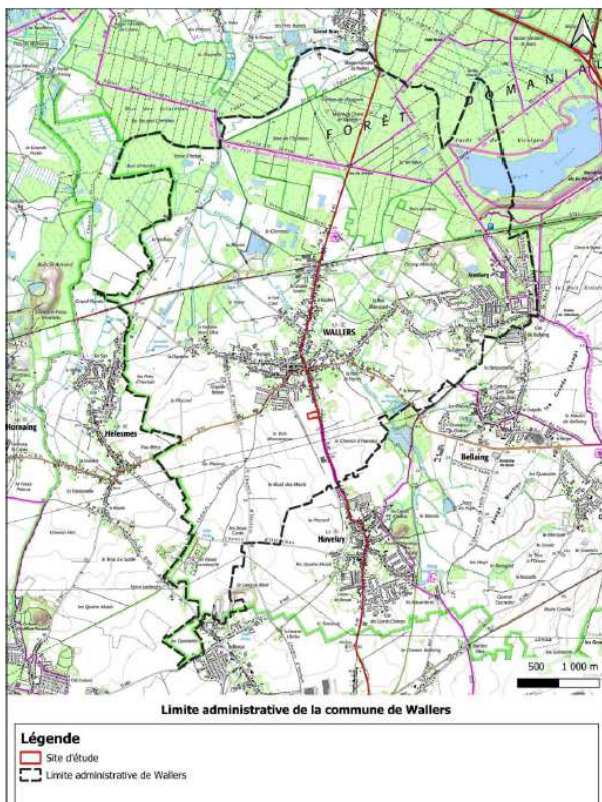
<https://geo.agglo-porteduhainaut.fr/documents/reglement/59632/59632-oap.pdf>

3 Décision de soumission à étude d'impact de l'autorité environnementale suite à la demande d'examen au cas par cas n°2023-0010 relative au projet de transfert d'une surface de vente à dominante alimentaire http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_kpk_ei_requise_signature_dreal_2023_0010signee.pdf

Localisation actuelle du magasin ALDI (source : étude d'impact page 31)



Localisation communale et vue aérienne du secteur de projet (source : étude d'impact page 23)



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 Urbycom (étude d'impact page 11).

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs aux milieux naturels, dont Natura 2000, aux nuisances sonores, à la mobilité, à l'énergie et au climat qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé et présente le projet, une analyse de l'état initial de l'environnement, des impacts du projet et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Cependant, celui-ci mériterait d'être plus illustré et complété d'une présentation de l'articulation du projet avec les plans, programmes et schémas. En outre, il conviendra de l'actualiser, après avoir complété l'étude d'impact et réévalué les enjeux.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une présentation de l'articulation du projet avec les plans, programmes et schémas, et de l'actualiser après compléments de l'étude d'impact suite au présent avis.

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

L'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut est présentée pages 265 et suivantes de l'étude d'impact (il est indiqué par erreur qu'il s'agit du PLUi du Valenciennois). Le projet s'inscrit en zone AU1Ec, « zone réservée à une urbanisation future à court/moyen terme, ayant vocation à accueillir des activités de commerces et services ».

L'analyse de l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie 2022-2027, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Scarpe aval et le plan climat air énergie territorial (PCAET) Valenciennes métropole 2020-2026 est traitée pages 261-292 (il est à noter que la commune est concernée par celui de la Porte du Hainaut). Cependant, elle ne traite pas de l'articulation du projet avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Nord-Pas-de-Calais.

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.

Par ailleurs, l'étude de détermination du caractère humide n'ayant pas été réalisée conformément aux préconisations réglementaires et ne permettant pas en l'état de confirmer l'absence de zone humide sur le secteur de projet (cf. II.4.1 Milieux naturels), la compatibilité avec le SDAGE reste à démontrer. En effet, conformément à l'orientation A-9 du SDAGE (« stopper la disparition, la dégradation des zones humides à l'échelle du bassin Artois-Picardie et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité ») et selon la disposition A-9.5 du SDAGE, le pétitionnaire doit démontrer « que son projet n'est pas situé en zone humide au sens de la police de l'eau ».

L'autorité environnementale recommande de s'assurer que le projet est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie, suite à la reprise de l'étude de détermination du caractère humide du secteur de projet.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants et approuvés est traitée page 260. Deux projets de centrale photovoltaïque sont recensés sur la commune. L'analyse conclut qu'aucun projet sur la commune n'est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet de transfert du magasin ALDI.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur ce point.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Le choix du projet retenu est présenté page 180.

Le transfert de magasin est justifié, selon l'étude d'impact page 31, au motif que le magasin actuel, construit en 2000 est vieillissant (même parking et même bâtiment depuis la construction) et ne respecte plus les normes réglementaires en termes de consommation énergétique ou d'artificialisation des sols (parking en enrobé).

Le transfert est également justifié sur des critères d'aménagement (étude d'impact pages 31 et 180) :

- l'intégration du projet dans une future zone d'aménagement plus vaste ;
- une meilleure cohérence entre la localisation des différents supermarchés du secteur et des communes aux alentours ;
- le temps de trajet entre les deux sites est de 16 minutes à pied et de 5 minutes en voiture, les utilisateurs actuels du magasin ALDI ne seront donc que peu impactés par ce transfert de magasin et les habitants d'Haveluy auront moins de trajet à effectuer pour se rendre au nouveau magasin ;
- selon l'étude d'impact page 31, le transfert de magasin permet de limiter notamment les impacts sur le trafic routier car le transfert de magasin s'opère à proximité immédiate.

Aucune solution alternative au site d'implantation retenu n'est présentée.

Le projet de rénovation du magasin ne semble pas avoir été étudié pour éviter son déménagement.

Or, la rénovation mériterait d'être comparé au projet de transfert de magasin, notamment au regard des émissions de gaz à effet de serre induites. Il convient d'ailleurs de rappeler que le projet a été soumis à évaluation environnementale notamment au motif d'absence d'un bilan carbone du transfert du magasin alors que le nouvel emplacement ne sera accessible quasi exclusivement qu'aux véhicules à moteurs.

L'autorité environnementale recommande d'analyser des solutions alternatives au projet retenu, notamment d'étudier la possibilité de rénover le magasin actuel et de justifier le choix d'implantation du projet notamment au regard des impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

En outre, le devenir du site actuel n'est pas présenté. L'étude d'impact (pages 31 et 180) indique, sans précision, que « la société IMMALDI est propriétaire du magasin actuel et travaille à la reconversion du bâtiment avant l'ouverture du futur magasin via son réseau local. Sur le secteur, la société IMMALDI a trouvé des repreneurs de ses anciens magasins de Denain et Douchy en quelques semaines et un compromis est en cours de rédaction pour chacun de ces deux sites. »

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 secteur de projet s'implante sur une surface agricole dans le Parc naturel régional « Scarpe-Escout », en limite de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 « La Plaine alluviale de la Scarpe entre Flines-lez-Raches et la confluence avec l'Escaut » (étude d'impact pages 104 et 100).

Il est en limite (séparé par la départementale 40) d'une zone humide identifiée par le SAGE Scarpe aval (étude d'impact page 322).

Le site Natura 2000 le plus proche, la zone de protection spéciale (directive « Oiseaux ») FR3112005 « vallée de la Scarpe et de l'Escaut » est situé à environ deux kilomètres du projet. Trois autres sites Natura 2000⁴ sont présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du secteur de projet.

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

Concernant les habitats, la flore, la faune et la fonctionnalité du secteur de projet, l'étude d'impact indique, page 108, qu'une étude faune-flore-habitats est en cours de réalisation sur l'année 2023 et que cette étude pourra être transmise au service instructeur une fois rédigée courant juin 2023. Deux passages d'inventaire de la faune (hors chauves-souris) et deux inventaires de la flore et des habitats sont prévus sur site et seront réalisés entre avril et mai 2023.

Un inventaire de la flore est présenté dans l'étude de caractérisation de zone humide (cf. ci-après). Il indique que 25 espèces végétales ont été observées le 4 avril 2023, dont aucune espèce protégée, patrimoniale, ou exotique envahissante (cf. liste page 336 du fichier informatique de l'étude d'impact).

Il convient de rappeler que les inventaires peuvent être réalisés « à minima » (pression d'inventaire faible, inventaires non réalisés sur un cycle biologique complet) sous réserve que ces inventaires réalisés « à minima » soient justifiés au regard d'une analyse bibliographique prouvant notamment un intérêt écologique faible du secteur et justifiant des groupes d'espèce inventoriées à certaines périodes de l'année.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact des résultats des inventaires habitats-faune-flore réalisés, de justifier la réalisation d'inventaires « à minima », de réaliser une analyse de la fonctionnalité du site (zone d'alimentation, de nidification, transits locaux, haltes et couloirs migratoires) au regard des espèces susceptibles de fréquenter cet habitat et d'évaluer les impacts du projet sur les habitats, la flore et la faune.

4 Les trois autres sites Natura 2000 recensés dans un rayon de 20 km autour du secteur de projet sont :

- le site FR31100507, les forêts de Raismes, Saint Amand, Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe situé à 3,1 km ;
- le site FR31100505, les pelouses métallicoles de Mortagne du Nord, situé à 14 km ;
- le site BE32044, le bassin de l'Escaut en amont de Tournai, situé à 16 km.

Concernant les zones humides, une étude de détermination du caractère humide du secteur de projet a été réalisée et est présentée en annexe 1 page 301 de l'étude d'impact. Elle repose sur des inventaires de végétation réalisés le 4 avril 2023 et cinq sondages pédologiques réalisés le 27 mars 2023, dont la localisation est cartographiée page 27 et les résultats présentés pages 28-29.

Concernant la flore, l'analyse conclut qu'aucune des espèces observées n'est caractéristique de zone humide. Cependant, les inventaires végétation ne répondent pas à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des zones humides (août-septembre).

En outre, l'étude en annexe 1 indique page 25 que tous les sondages sont concernés par une limite d'ordre mécanique des sondages réalisés manuellement : « refus sur craie ». Aucun des sondages pédologiques ne répond donc au protocole de terrain précisé à l'arrêté du 24 juin 2008 qui préconise la réalisation de sondages à une profondeur de 120 cm.

L'analyse conclut à l'absence de zones humides sur critère pédologique et végétal. Cependant, en l'état actuel de ces données, l'autorité environnementale ne peut s'assurer de l'absence d'impact du projet sur les zones humides.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude de détermination du caractère humide du secteur de projet en respectant les périodes propices à la caractérisation des zones humides et de réévaluer les impacts du projet sur celles-ci.

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

L'évaluation des incidences Natura 2000 est traitée pages 164-175 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 spécifique⁵ 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. Cependant, en l'absence d'inventaires habitats, flore et faune, les incidences sont susceptibles d'être sous-évaluées. L'évaluation des incidences Natura 2000 nécessite d'être reprise après réalisation de ces inventaires.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du projet sur le réseau Natura 2000, au regard des résultats des inventaires habitat, flore et faune.

II.4.2 Mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La desserte du secteur de projet, situé en entrée de ville, est assurée par :

- un axe routier secondaire le long duquel le secteur de projet est implanté, la départementale D40 ;
- un arrêt de bus, l'arrêt « Epi d'Or » plus proche situé à 50 mètres ;
- une halte ferroviaire située sur Wallers à 1,8 kilomètre du futur magasin (3 minutes en voiture et 20 minutes à pied).

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.

Concernant les déplacements doux, la rue Gustave Delory (D40) est pourvue d'un trottoir bilatéral permettant le déplacement des piétons. Aucune piste cyclable n'est matérialisée en face du projet.

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

La mobilité sur la commune de Wallers et le secteur de projet est traitée pages 128-138.

Trafic routier

L'étude d'impact traite du trafic routier pages 131-134, intégrant des éléments de l'étude de trafic, réalisée en février-mars 2022 par la SARL Booming et présentée en annexe 2 (pages 339 et suivantes du fichier informatique de l'étude d'impact).

** Trafic actuel*

L'étude de trafic analyse le fonctionnement actuel des circulations à proximité du site, sur les départementales 13 et 40.

Le niveau de trafic actuel dépasse 10 000 véhicules/jour sur la route D40 (7 114 véhicules vers le nord et 6 998 véhicules vers le sud le vendredi : étude de trafic page 10). Le trafic moyen jour ouvré (TMJO) tous véhicules est de 13 107 véhicules/jour, tous sens confondus sur la rue Gustave Delory (D40) et de 14 112 véhicules/jour le vendredi, soit une augmentation de 7,7 %. Il conviendrait de préciser la part du trafic poids-lourds.

L'analyse des résultats horaires des comptages automatiques de trafic montre que l'heure de pointe est centrée de 17 à 18 heures le vendredi, avec 648 véhicules sur la route D40 (étude de trafic page 9).

** Trafic projeté*

Le trafic induit par le projet lui-même est évalué sur l'hypothèse suivante : le magasin prévoit le déplacement d'un total de 333 clients et cinq personnels par jour (étude d'impact page 132). Le trafic est estimé à 338 véhicules par jour [*a priori* par sens]. Les origines et destinations du trafic ne sont pas présentées, notamment comparées à celle du magasin actuel, ce qui ne permet pas d'apprécier l'impact au-delà de la proximité immédiate du projet, notamment au centre de Wallers et le trafic poids-lourds induit par le magasin n'est pas pris en compte.

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

- *d'une évaluation du trafic poids-lourds actuel et celui induit par le magasin ;*
- *d'une analyse des effets du projet sur le trafic au-delà de la proximité immédiate.*

** Effets cumulés*

Enfin, concernant les effets cumulés, le projet s'insère dans une future zone d'aménagement vouée à accueillir des activités commerciales. 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.

** Fonctionnement du réseau routier*

Enfin, concernant le fonctionnement du réseau, l'étude de trafic fait état, pages 8 et 11, de dysfonctionnements respectivement sur les branches du carrefour giratoire, notamment la rue Henri

Durre en direction de l'ouest (D13) et sur les voies à proximité du projet, notamment sur la rue Gustave Delory (D40) au nord.

L'étude analyse, à titre de comparaison, ces conditions de circulation à partir de l'outil Google Trafic qui permet de fournir des tendances moyennes sur un vendredi soir moyen de l'année. Il est constaté que les tendances retranscrites sont conformes aux observations :

- aucun problème d'écoulement sur le carrefour giratoire, les ralentissements identifiés sont dus aux gestions de priorités et à l'insertion sur la route D13,
- aucun problème d'écoulement sur la D40, les ralentissements identifiés sont dus aux gestions de priorités et à l'insertion sur la rue Henri Durre.

Selon l'étude, aucune situation dégradée n'est identifiée.

Cependant, aucun élément ne permet de le démontrer. Il conviendrait de réaliser une étude ciblée des dysfonctionnements relevés sur le carrefour et les voies à proximité du projet afin de s'assurer que l'ajout de trafic, induit par l'implantation du magasin, sur ces points de dysfonctionnement n'est pas susceptible d'aggraver la situation. Il convient également de prendre en compte le trafic induit par les activités de la future zone d'activités.

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que le trafic induit par l'implantation du magasin n'est pas susceptible d'accentuer les dysfonctionnements relevés sur les branches du carrefour giratoire, notamment la rue Henri Durre en direction de l'ouest (D13) et sur les voies à proximité du projet, notamment sur la rue Gustave Delory (D40) au nord ;*
- *d'analyser les impacts cumulés induits par le trafic généré par les activités de la future zone d'activités sur ces dysfonctionnements.*

Mobilité douce

L'étude d'impact (pages 134-138) indique la présence de transports collectifs et de voies douces. Sur la forme, il conviendrait de disposer d'un plan du secteur de projet et ses alentours présentant l'accessibilité du site par les transports en commun, avec indication des fréquences, et les itinéraires dédiés aux déplacements doux (aménagement piétonniers et cyclables) depuis le secteur de projet et depuis/vers la gare, depuis et vers Wallers et Aveluy.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'un plan du secteur de projet et ses alentours présentant l'accessibilité du site par les transports en commun et les itinéraires dédiés aux déplacements doux (aménagement piétonniers et cyclables) depuis/vers le secteur de projet, depuis Wallers et Aveluy et depuis/vers la gare.

L'étude d'impact identifie, page 138, « la nécessité de favoriser l'accès pour les usagers non motorisés ». Or, l'étude ne permet pas de s'assurer d'une desserte suffisante pour répondre aux besoins des usagers du futur magasin. Il conviendrait d'identifier les lignes de bus desservant le magasin et d'analyser la fréquence de ces transports. Il conviendrait, en outre, d'estimer les besoins en transports en commun induits par le développement des activités sur la future zone d'aménagement.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que la desserte en transports en commun permet de répondre aux besoins des usagers du futur magasin (recensement des lignes de bus desservant le magasin, fréquence de ces transports) et qu'une réflexion est menée afin d'évaluer les besoins en transports en commun induits par le développement des activités sur la future zone d'aménagement.

Selon l'étude d'impact page 34, il est prévu la réalisation d'un local vélos couvert et sécurisé à proximité de l'entrée du commerce et d'arceaux spécifiques pour les vélos prévus sous l'auvent du magasin dans un espace adapté et visible depuis l'intérieur du magasin. L'emplacement de ces aménagements est identifié sur le plan masse. L'étude d'impact, page 29, précise que le local vélos représente une surface de 40 m², reportée sur le plan masse paysage alors que la notice indique une surface de plancher de 8 m², reportée sur le plan masse. Il convient de mettre en cohérence ces informations du dossier et de préciser la capacité en nombre de places du local vélo et des arceaux.

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les informations du dossier et préciser la capacité en nombre de places du local vélos et des arceaux.

Cependant, aucune voie dédiée aux 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.

Par ailleurs, il convient de démontrer l'intégration du secteur de projet et son raccordement au réseau de pistes cyclables existantes et de joindre un schéma le démontrant pour en faciliter la lecture. Or, si le projet prévoit la réalisation de stationnement des vélos, comme précisé précédemment, aucune piste cyclable n'est matérialisée en face du projet. L'étude précise que « néanmoins, l'entrée de ville de Wallers et le prolongement de la D40 vers Haveluy est bien pourvu d'une piste cyclable bilatérale. ». Cependant, la création d'un tronçon de piste cyclable permettant de connecter le projet aux pistes cyclables existantes n'est pas abordée.

L'autorité environnementale recommande de :

- *s'assurer de l'intégration du secteur de projet et son raccordement au réseau de pistes cyclables existantes et d'assurer, si tel n'est pas le cas, des aménagements permettant la continuité des déplacements ;*
- *joindre un plan matérialisant les voies dédiées aux déplacements doux (aménagements piétonniers et cyclables) à l'intérieur du secteur de projet et d'un schéma permettant de démontrer la connexion du futur secteur de projet en matière de déplacements doux (aménagements piétonniers, cyclables) au réseau existant.*

II.4.3 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet, selon l'étude d'impact page 140, est situé dans une zone affectée par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transport terrestre, la départementale D40 classée en catégorie 4⁶.

Le futur magasin sera positionné en entrée de ville, à proximité d'habitations résidentielles.

Les principales sources de nuisances sonores seront engendrées par le trafic routier induit par les activités du magasin.

6 Le classement sonore des infrastructures routières se base sur les caractéristiques sonores des infrastructures concernées et sur leur trafic. Les secteurs affectés par le bruit sont classés en catégories : de la catégorie 5 – peu bruyant à la catégorie 1 – très bruyant.

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

Selon l'étude d'impact page 224, « le projet est de nature à entraîner un bruit supplémentaire dans le secteur lié à la venue des clients motorisés. Néanmoins, la circulation engendrée par les nouveaux clients n'induit pas une augmentation significative du niveau sonore. »

L'étude conclut à un impact négligeable sans aucune démonstration. L'étude d'impact ne présente aucune étude acoustique permettant d'apprécier l'état initial des nuisances sonores présentes sur le secteur de projet, ni de modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel.

En outre, il convient de rappeler que le projet s'insère dans une future zone d'aménagement vouée à accueillir des activités commerciales, activités qui vont engendrer des déplacements et donc des nuisances sonores s'ajoutant aux nuisances sonores du trafic routier induit par l'implantation du magasin.

L'autorité environnementale recommande de réaliser :

- *une étude acoustique permettant de caractériser les niveaux sonores existant sur le site et ses alentours avant implantation du magasin ;*
- *une modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel, aux heures d'ouverture et aux heures de livraison ;*
- *d'évaluer le bruit généré par le trafic induit par les activités projetées sur la future zone d'aménagement dans laquelle s'insère le projet de magasin et d'évaluer l'impact acoustique sur les habitations situées à proximité immédiate.*

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

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

➤ 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 page 83 de l'étude d'impact et les impacts du projet sur la qualité de l'air sont traités page 211. Le climat est traité page 64, les impacts sur le climat et la consommation énergétique sont traités pages 201-204 de l'étude d'impact. Un bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par le bâtiment projeté est présenté en annexe 3 page 357 du fichier informatique « PC1_11_Etude_Impact »..

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 Valenciennes Acacias du réseau ATMO⁷. Il s'agit d'une station urbaine, les polluants mesurés sont : les particules PM10⁸, le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃). L'étude d'impact présente, pages 90-91, les données observées sur l'année 2022 pour la période du 31 décembre 2021 au 31 décembre 2022. Selon l'étude, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites

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
AVIS DÉLIBÉRÉ n°2023-7150 adopté lors de la séance du 27 juin 2023 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

réglementaires fixées⁹ pour ces trois polluants.

Cependant, les concentrations des autres polluants, les composés organiques volatils (COV), les particules PM_{2,5}¹⁰ 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 les particules fines PM_{2,5} et de fournir des données relatives à leur concentration dans l'air.

En outre, si les concentrations annuelles des polluants PM₁₀ et NO₂, respectivement de 17,1 et 14,7 µg/m³ en 2021, respectent les normes de qualité de l'air (valeurs limites pour la protection de la santé en moyenne annuelle¹¹ : 40 µg/m³ pour les PM₁₀ et 40 µg/m³ pour le NO₂), elles dépassent les valeurs limites de 15 µg/m³ pour les PM₁₀ et 10 µg/m³ pour le NO₂ fixées par les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹².

L'étude conclut, page 211, 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 pas ni qualifiées ni quantifiées.

Les ralentissements de circulation (jusqu'à 30 km/h environ) contribuent à accentuer les émissions de polluants et en conséquence, la qualité de l'air¹³. De plus, les émissions de particules sont également accentuées par les embouteillages, les phénomènes de « stop and go », d'usure des pneus, d'abrasion des plaquettes de frein, phénomènes plus importants encore lors des phases de congestion. Il convient de quantifier ces effets afin d'envisager des mesures pour réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique.

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.*

L'étude d'impact indique page 201 que les émissions polluantes peuvent être réduites par une modification des conditions de circulation ou encore que des circuits de mobilité douce ou des aménagements valorisant les transports publics pourront ainsi être intégrés dans la conception du projet. Cependant, comme indiqué précédemment, cette réflexion n'a pas été menée, aucun aménagement n'est proposé en ce sens.

Seules deux mesures sont présentées : la création d'une voie piétonne depuis la rue Gustave Delory jusqu'au magasin et la présence d'un parc à vélos.

Gaz à effet de serre

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par le bâtiment projeté est présenté

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

10 PM_{2,5} : matières particulaires fines dont le diamètre moyen est inférieur à 2,5 µm

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

12 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 O₃, dioxyde d'azote NO₂ et dioxyde de soufre SO₂).

13 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/emissions-routieres-polluants-atmospheriques-courbes>

synthétiquement page 250 et en annexe 3 de l'étude d'impact (pages 354-358 du fichier informatique). Il est évalué à « 6 kg équivalent CO₂/m²SU/an ».

Le bâtiment est indiqué en classe B¹⁴ pour les émissions de gaz à effet de serre. Il convient de justifier ce classement.

L'autorité environnementale recommande de justifier le classement relatif aux émissions de gaz à effet de serre du bâtiment.

De plus, il convient de compléter ce bilan. En effet, les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet doivent être prises en compte sur l'ensemble de sa durée de vie et pour toutes les phases du projet : construction, fonctionnement et fin de vie et par poste émetteur, identifié comme poste d'émissions significatives. Ainsi, par exemple, les émissions liées au trafic induit doivent être quantifiées, afin de démontrer la faiblesse de leur impact.

Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique¹⁵.

L'autorité environnementale recommande de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre d'une quantification des émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sur l'ensemble de la durée de vie du projet et pour toutes les phases du projet : construction, fonctionnement et fin de vie.

Quantification de la réduction des capacités de stockage de carbone par les sols

Le projet contribuera également à aggraver le réchauffement climatique par la perte en capacité de stockage de carbone du fait de l'artificialisation de terres agricoles. Il convient de quantifier ces effets afin d'envisager des mesures pour réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique. Il convient d'ailleurs de rappeler que le projet a été soumis à évaluation environnementale notamment au motif de l'artificialisation d'une surface agricole et de la réduction de capacités de stockage de dioxyde de carbone sans compensation de cette destruction.

Or, l'étude d'impact (page 206) mentionne uniquement sur ce sujet la végétalisation du projet qui permettrait d'absorber les émissions de carbone. Il convient de le démontrer par une comparaison quantitative.

L'autorité environnementale recommande de quantifier la réduction des capacités de stockage de carbone des sols engendrée par l'artificialisation de la surface agricole induite par le projet et de démontrer que les mesures prévues de végétalisation sont suffisantes.

Consommation d'énergie

Selon l'étude d'impact page 204, la construction disposera de panneaux solaires photovoltaïques installés sur la toiture pour alimenter les postes électriques du magasin : « un total de 438 modules de panneaux seront installés pour une surface de 855 m² et une puissance totale installée de 179,58 kWc et de puissance nominale par module photovoltaïque de 410 W ».

L'annexe 3 (page 370 du fichier informatique de l'étude d'impact) indique une consommation d'énergie prévue de 250 000 kWh par an et une production attendue de 153 540 kWh de ces panneaux.

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

¹⁴ Le diagnostic de performance énergétique (DPE) renseigne sur la performance énergétique et climatique d'un bâtiment (étiquettes A à G), en évaluant sa consommation d'énergie et son impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre. La meilleure classe énergétique A représente les bâtiments basse consommation.

¹⁵ [Guide de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

L'annexe 3 (page 357 du fichier informatique de l'étude d'impact) en déduit que le bâtiment se situe en classe C pour les consommations d'énergie, comme indiqué dans la synthèse de l'étude thermique, classe liée à l'utilisation de l'électricité comme source d'énergie.

Si l'étude d'impact fait référence à la nouvelle réglementation environnementale RE2020 applicable aux constructions neuves à compter du 1^{er} juillet 2022 pour les bâtiments tertiaires, l'étude thermique indique page 357 que « le bâtiment est conforme à la réglementation thermique 2012 ». L'étude d'impact ne permet pas de s'assurer que le bâtiment projeté répondra aux exigences réglementaires de la réglementation thermique 2020 en faveur de bâtiments moins énergivores. En outre, il convient de justifier le classement du bâtiment en classe C.

L'autorité environnementale recommande de :

- *démontrer que le bâtiment projeté répondra aux exigences réglementaires de la réglementation environnementale thermique RE2020 ;*
- *justifier l'impossibilité d'une meilleure classe énergétique du bâtiment.*