



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 22 / 08 / 2023

Dossier complet le : 22 / 08 / 2023

N° d'enregistrement : 2023-7404

1 Intitulé du projet

TRAVAUX D'AMENAGEMENT : MUTATION DU SECTEUR BERGAIGNE A ARRAS

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

Raison sociale

N° SIRET

2 0 0 0 3 3 5 7 9 0 0 0 1 8

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

MONIER

Prénom(s)

STEPHANE

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39 41	projet s'étend sur environ 3.5 ha et a pour objet de restructurer le secteur Bergaigne. Cet îlot a vocation à accueillir environ 35 000m ² SDP de surfaces tertiaires, un parking en structure dont la jauge est estimée à 700 places ainsi que des quais dédiés au transport régional de personnes.

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Afin de mettre en oeuvre son projet de mutation du secteur Bergaigne, la Communauté Urbaine va avoir recours aux natures de travaux ci-dessous :

- Démolition de bâtiments existants sur l'îlot Bergaigne (Hors salle de sport qui reste en place)
- Dévoiement des réseaux le cas échéant
- Transfert des activités en place
- Travaux de restructuration de voirie
- Création d'un parking en structure dont la jauge est fixée à 700 places
- Création de quais pour le transport interurbain de personnes
- Viabilisation et cessions de charges foncières pour environ 35 000m² SDP à vocation tertiaire auprès de plusieurs opérateurs qui édifieront les constructions.

Ces projets sont inscrits au SCOT et au PDU.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif de cette opération d'aménagement est de :

- Requalifier le secteur Bergaigne après la libération des activités en place (dont une partie d'emprises occupées par la SNCF)
- Développer sur le secteur Bergaigne une nouvelle offre tertiaire à proximité immédiate de la gare et de son pôle d'échanges multimodal ;
- Intégrer ce site au PEM gare en proposant une offre de stationnement et en implantant des quais pour le transport interurbain ;
- Reconfigurer l'offre de stationnement du secteur gare, dans un objectif de rationalisation du foncier et d'insertion qualitative dans le paysage urbain ;
- Aménager 8 quais dédiés au transport régional de personnes ;
- Insérer la trame paysagère au sein du secteur Bergaigne.

Ce projet d'aménagement revêt un enjeu majeur en matière de recomposition urbaine. Il participera à la densification du quartier et contribuera à limiter l'étalement urbain.

Il offrira à l'agglomération une offre tertiaire complémentaire à proximité immédiate du PEM restructuré de la gare d'Arras, confirmant ainsi l'attractivité du territoire pour l'immobilier de bureaux.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux vont se dérouler en plusieurs étapes.

En amont des travaux d'aménagement, interviendront :

- Les démolitions des bâtiments situés rue Bergaigne (hors salle de sport qui reste en place)
- Le transfert des activités en place
- Les déviations des réseaux compris dans l'emprise du projet et la purge de la contrainte archéologique ainsi que le traitement des éventuelles pollutions non compatibles avec l'affectation future du site.

Les travaux de mutation du secteur Bergaigne seront réalisés sous la procédure de permis d'aménager. Les programmes de constructions feront l'objet de permis de construire.

Chaque étape de travaux fera l'objet de mesures visant à :

- établir des déviations pour les circulations motorisées et douces,
- définir des mesures afin de limiter l'impact de la phase chantier pour les riverains, usagers, commerçants ... (bruit, poussières, odeurs, vibrations...),
- définir des mesures visant à réduire l'impact des travaux sur l'environnement (stockages, rejets ...).

S'agissant des travaux réalisés à proximité des voies SNCF, les directives de sécurité ferroviaires seront intégrées à l'ordonnancement des chantiers.

Les travaux sont prévisionnellement échelonnés de fin 2023 à 2030.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

En lieu et place de l'actuelle gare interurbaine et des 520 places de parking en surface, sera aménagé un nouveau morceau de ville comprenant environ 35 000m² de SDP de bureaux/services, des quais pour le transport régional et un parking en structure d'environ 700 places.

Outre les liaisons viaires, il sera connecté au pôle gare par une liaison douce généreuse et sécurisée.

La salle de sport présente sur l'îlot demeure.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet d'aménagement sera soumis aux procédures suivantes :

- Permis de démolir pour les constructions existantes (1 permis de démolir déjà obtenu)
- Permis d'aménager

Les acquéreurs de charges foncières déposeront des permis de construire pour autoriser l'édification des constructions projetées.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Périmètre de l'opération d'aménagement :	Environ 3.5ha
Surface de plancher développée :	35 000m ² de SDP tertiaire
1 parking en structure	700 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

Le projet d'aménagement a fait l'objet d'une première demande d'examen au cas par cas. Celle-ci a abouti sur une décision de non soumission à évaluation environnementale en date du 29 juillet 2021.

Par la suite, les études se sont poursuivies et la CUA a décidé d'étendre le périmètre opérationnel du secteur Bergaigne à des emprises situées à l'Ouest, portant le projet de 2.9ha à environ 3.5ha. Cela permet également de répondre à la demande des opérateurs privés souhaitant se positionner sur le site, portant la surface de plancher prévisionnelle de 24 000 à 35 000m².

En outre, le dimensionnement, la forme du parking silo et ses accès ont évolué. La jauge est passée de 600 places à environ 700 places. Dans le même temps l'emprise dédiée au parking a été étendue dans un souci d'intégration paysagère. Un accès à celui-ci depuis le sud a été ajouté au projet.

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est concerné par aucune ZNIEFF. Les sites les plus proches sont : - à environ 2km la ZNIEFF de type 2 de la vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry en Artois (ZNIEFF 310013375) - à environ 3 km la ZNIEFF de type 1 la haute vallée de la Scarpe entre Frévin-Capelle et Anzin Saint-Aubin, le bois de Maroeuil et la vallée du Gy (ZNIEFF 310013279)
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé en zone de Montagne
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une commune couverte par un arrêté de biotope
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une commune couverte par la loi littorale
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans un parc national

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé sur un territoire couvert par un PPB arrêté ou en un PPB en cours d'élaboration.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO du beffroi d'Arras et de la Citadelle Vauban sont à environ 500m et 800m de l'emprise projet. Une grande partie de l'emprise (Est) est comprise dans le périmètre de protection des monuments historiques. L'emprise du projet est comprise au sein du périmètre de l'AVAP, valant SPR.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site ne se situe pas à proximité d'une ZH identifiée au SAGE Scarpe Amont. Les données terrains à notre disposition exposent la présence de remblais d'une épaisseur conséquente. En sus, les études de sols ont relevé un niveau moyen des nappes entre 13 et 15m Par ailleurs, aucune végétation représentative des zones humides n'est présente sur site.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un PPRN lié aux cavités souterraines a été prescrit le 03 juin 2016. Celui-ci a fait l'objet d'une enquête publique en 2023, mais n'est pas encore approuvé
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par un PPRT, mais se situe dans le périmètre du PPI Arkéma.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La base Basias révèle l'existence de plusieurs anciennes activités polluantes au sein du périmètre de projet. Les terrains ont été, pour la majeure partie, acquis auprès de la SNCF en 2005 et en 2019. Une étude historique investigation des sols est annexée à l'acte de vente de 2019. Elle relève la présence de point de pollution mais conclut à la compatibilité du site avec une vocation industrielle. La CUA a réalisé des études pour déterminer si le site est compatible avec l'affectation future et le cas échéant les actions à mettre en oeuvre.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une zone de répartition des eaux.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'eau.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre de projet ne se situe pas dans un site inscrit au sens du Code de l'Environnement.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites les plus proches sont : - Les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe (FR3100504) à environ 22 et 25km
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site classé

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet d'aménagement du secteur Bergaigne ne va pas engendrer de prélèvements d'eau directs dans le sous sol ou en surface. Néanmoins, le projet va générer une consommation d'eau potable à la hauteur des besoins des futurs usagers des programmes de construction tertiaire. En phase chantier, le projet va générer une consommation à la hauteur des besoins des différents chantiers.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet d'aménagement en VRD du secteur Bergaigne n'impliquera pas de drainage ni de modification prévisibles des masses d'eau souterraines
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux issus des démolitions (bâti et dalle), seront exportés vers des filières de traitement adaptées. Des matériaux excédentaires pourront provenir de la phase terrassement des travaux d'aménagement et de construction. Ces matériaux seront, autant que de possible stockés en vue de leur réemploi sur site. A défaut, ils seront évacués vers des filières adaptées.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le chantier d'aménagement ou les chantiers de construction nécessiteront l'apport de matériaux.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se raccordera au réseau d'assainissement existants. S'agissant du réseau d'eau potable, il sera déployé au sein du secteur.
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet est situé en zone urbaine. Le paysage est marqué par une anthropisation prégnante. La biodiversité est peu présente sur site. Elle correspond principalement aux alignements d'arbres qui structurent le réseau routier et les espaces de parking. Au regard du niveau d'anthropisation du site, l'incidence du projet sur la biodiversité existante semble faible.
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une zone Natura 2000. Les sites les plus proches sont à plus de 20 kilomètres de l'emprise du projet. Le projet n'aura aucune incidence sur un site Natura 2000.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet est située en milieu urbain sur des espaces anthropisés. Le projet n'engendrera pas de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas compris dans un périmètre de PPRT (PPPI ARkéma) Par ailleurs, il demeure un risque de TMD sur des axes situés à proximité immédiate du projet : le faisceau ferré et le boulevard Leclerc. Le site n'est pas situé à proximité d'un ICPE. Enfin, le territoire d'Arras a été marqué par les deux guerres mondiales. Il demeure un risque de découverte d'engins pyrotechniques. A cet effet, le MOA s'attachera les services d'une entreprise spécialisée afin de recueillir ses préconisations pour les phases travaux.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur où le projet se développe se situe dans le périmètre d'un PPRN cavité prescrit. En effet, le quartier relève la présence de nombreuses cavités. La CUA mène des études afin d'identifier et de connaître les éventuelles cavités présentes sur le site de projet. De plus, les préconisations du PPRMT seront intégrées. Quant à l'aléa retrait et gonflement d'argile, le site se situe en zone d'aléa faible.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Au sein de l'emprise du projet, 3 sites BASIAS sont répertoriés pour de l'entreposage de liquides inflammables. Par ailleurs, le diagnostic environnemental établi par SNCF Immobilier sur une partie des emprises du projet (îlot Bergaigne pour partie) fait état de présence
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	de points de pollution. Le MOA s'est attaché les services d'experts afin de mener une campagne de sondages complémentaires (en cours) et établir si un plan de gestion est à mettre en place afin de rendre le site compatible avec ses usages futurs.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet d'aménagement prévoit la création d'un parking en structure d'environ 700 places afin de répondre aux usagers du quartier. La réalisation d'un ouvrage de stationnement s'inscrit dans une volonté de rationaliser l'offre de stationnement dans le quartier et son emprise au sol. Le projet Bergaigne a également pour objet d'accueillir de nouveaux programmes tertiaires qui généreront du trafic. En sus, le projet accueillera la circulation de cars régionaux.
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet pourra générer temporairement des nuisances sonores pour les riverains en phase chantier. Le cahier des charges des entreprises de travaux comprendra un volet réduction des nuisances sonores.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La localisation du parking à l'opposé des habitations et le positionnement en écran des programmes tertiaires atténuera la perception du bruit liée à l'exploitation du parking. Il est rappelé que le site est occupé, à ce jour, par une gare interurbaine et un vaste parking.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation, le projet ne générera pas de vibrations. En phase chantier, des vibrations pourront être ressenties, essentiellement durant les phases de compactage.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le cas échéant, des constats d'huissier seront opérés sur les constructions riveraines.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur dans lequel le projet se déploie est situé en centre-ville d'Arras. En conséquence le site est déjà fortement concerné par des émissions lumineuses.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet comportera un volet mise en lumière. Il sera étudié par des équipes spécialisées afin de proposer un matériel et des technologies adaptées aux sites.
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engendre-t-il des rejets liquides ?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux pluviales seront infiltrées sauf contre indications techniques liées à la présence des cavités. Dans ce cas, les eaux seront tamponnées avant un rejet à débit régulé dans le réseau. Une solution mixte pourrait aussi être envisagée,
Si oui, dans quel milieu ?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	si elle est acceptable pour le site. S'agissant des rejets en eaux usées, ils se feront dans le réseau d'assainissement existant.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va généré des effluents générés par les usagers des programmes tertiaires. La STEP dispose d'une réserve de capacité pour traiter les eaux usées de ce projet.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va produire des déchets en phase chantier et en phase exploitation (ordures ménagères des programmes de bureaux). Temporairement, la phase chantier va générer la production de déchets. Durant cette période, des déchets potentiellement dangereux ou inertes peuvent être découverts. Dans ce cas, ils seront stockés (avec dispositif de sécurité le cas échéant), puis envoyés pour traitement dans des filières spécialisées.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans le périmètre de l'AVAP valant SPR. Aussi les autorisations d'urbanisme bénéficieront d'un examen de l'ABF. Une concertation amont sera engagée avec l'ABF. Le projet a déjà fait l'objet d'une présentation à l'ABF. S'agissant du patrimoine archéologique, le site se situe en zonage archéologique. La consultation du SRA n'est pas soumise à un seuil. Une demande préalable a été adressée au SRA, qui a soumis le site à diagnostic archéologique préventif.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'usage du secteur Bergaigne va évoluer. Actuellement occupé par la gare interurbaine et des nappes de parkings, celui-ci va accueillir à terme des surfaces tertiaires, un parking en structure, et quelques quais pour le transport régional seront réimplantés au coeur de l'îlot.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

La consultation du site de la DREAL Haut de France démontre qu'aucun projet soumis à avis de l'AE n'est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet d'aménagement.
En effet, un parking provisoire va être créé rue d'Achicourt. Celui-ci n'aura plus vocation à demeurer une fois le parking silo en exploitation.

Néanmoins, il apparaît que le projet de restructuration du PEM gare d'Arras (restructuration de l'existant) pourra avoir des impacts sur les déplacements des salariés des programmes tertiaires. En effet, les nouveaux programmes qui seront accueillis bénéficieront d'une situation privilégiée eu égard à l'offre de transport, car situés à proximité immédiate du PEM restructuré.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Diagnostic sanitaire des sols : ilot 1, 2, 3 et parking silo : terrains compatibles avec l'affectation future du site

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Le projet d'aménagement est la déclinaison des orientations du SCOT, du PDU et du PLU.

Le projet d'aménagement va permettre d'intensifier l'urbanisme et de qualifier un secteur dont le positionnement géographique est de choix : à proximité du PEM gare et du centre ville.

S'inscrivant dans un secteur AVAP, la conception du projet prendra en compte le contexte patrimonial dans lequel il s'inscrit, tout comme les éventuelles prescriptions du SRA en matière d'archéologie préventive. S'agissant du milieu naturel, les enjeux sont faibles.

Le risque cavités et pyrotechnique seront évalués avec les services et entreprises spécialisées. Des investigations complémentaires sont en cours.

La collecte des eaux usées sera assurée au réseau d'assainissement présent. Les eaux pluviales seront infiltrées et/ou rejetées au réseau.

Les mesures nécessaires seront prises en phase chantier et exploitation afin de prévenir toutes éventuelles pollutions accidentelles.

S'agissant de l'impact du projet sur le trafic, le projet intégrera les préconisations d'un cabinet spécialisé en mobilité.

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom MONIER

Prénom Stéphane

Qualité du signataire Directeur général adjoint

À Arras

Fait le / /

**Le Directeur Général Adjoint en charge
Pôle Mobilité, Aménagement et Voirie**



MONIER Stéphane

Signature du (des) demandeur(s)



Complément dossier n°2023-7404

Bruit :

Au sujet du bruit, un plan de prévention du bruit dans l'environnement est en cours d'élaboration. Les cartes stratégiques ont été produites et seront approuvées par délibération lors d'un prochain conseil de communauté. Des échanges ont eu lieu avec la DDTM suite à la parution du nouvel arrêté du 7 février et la validité des cartes a été confirmée.

En synthèse des documents, il apparaît :

- La secteur à aménager se situe pour moitié dans le périmètre de la zone de servitude.
- Les mesures constatées sur le secteur sont en dessous des seuils des valeurs limites.
- La zone de « nuisance » est localisée près des voies ferrées sur une bande d'environ 30 à 50 m après la limite de propriété sur des valeurs de 50 à 60 dB(A) en journée

Compte tenu de l'étude réalisée pour le PPBE, il n'a pas été jugé utile de lancer d'autres investigations.

Afin de réduire cet impact, il a été décidé d'organiser le parking silo en longueur au plus près des voies ferrées. Ce bâtiment d'une masse importante constituera un masque sur plus de 145 m. Seul l'ilot 4 restera affecté par les nuisances sonores pour partie (dispositions constructives à prendre en compte par le futur acquéreur).

Je rappelle que la destination des locaux sera affecté à du tertiaire, sans locaux à sommeil. Il est toutefois possible qu'un ilot soit dédié à l'enseignement. Dans ce cas, les ilots 2,3 seront à privilégier. (un acquéreur s'est déjà manifesté sur le lot 1).

Documents transmis : cartes ferroviaires a(Lden/Ln), b, c(Lden/Ln) et rapport PPBE

Pollution des sols :

Pour ce qui concerne la pollution du sol, plusieurs études ont été lancées : étude de vulnérabilité du site et analyse sur plusieurs secteurs (ilots 1,2,3, parking silo). Les études doivent se poursuivre sur le reste du secteur à aménager.

En synthèse, la pollution diffuse (principalement des métaux lourds et HAP) se concentre sur les premiers mètres de remblai. Il n'a pas été détecté de concentration marquante ou anormale même si les seuils ISDI/ISDI+ sont souvent atteints. Les mesures à prendre seront fonction des projets de construction (réalisation ou pas de sous-sols).

Documents transmis : Etude historique, documentaire et investigations sur les sols EGIS (fourni par la SNCF),

Etude historique, documentaire et de vulnérabilité OGI/Stratagis commandité par la CUA, diagnostic environnemental lot 1, lot2, parking silo, pôle d'enseignement supérieur (lot3), secteur 2 (gare interurbaine).

Cavités souterraines :

Le secteur est divisé en 2 zones.

La première est soumise au risque R3 qui a concentré l'essentiel des études à ce jour (études en cours de finalisation).

Le deuxième est classé en B2 (aléa moins important, les indices sont succincts et localisés en dehors du périmètre d'aménagement). Les recherches sur ce secteur sont prévues début d'année prochaine.

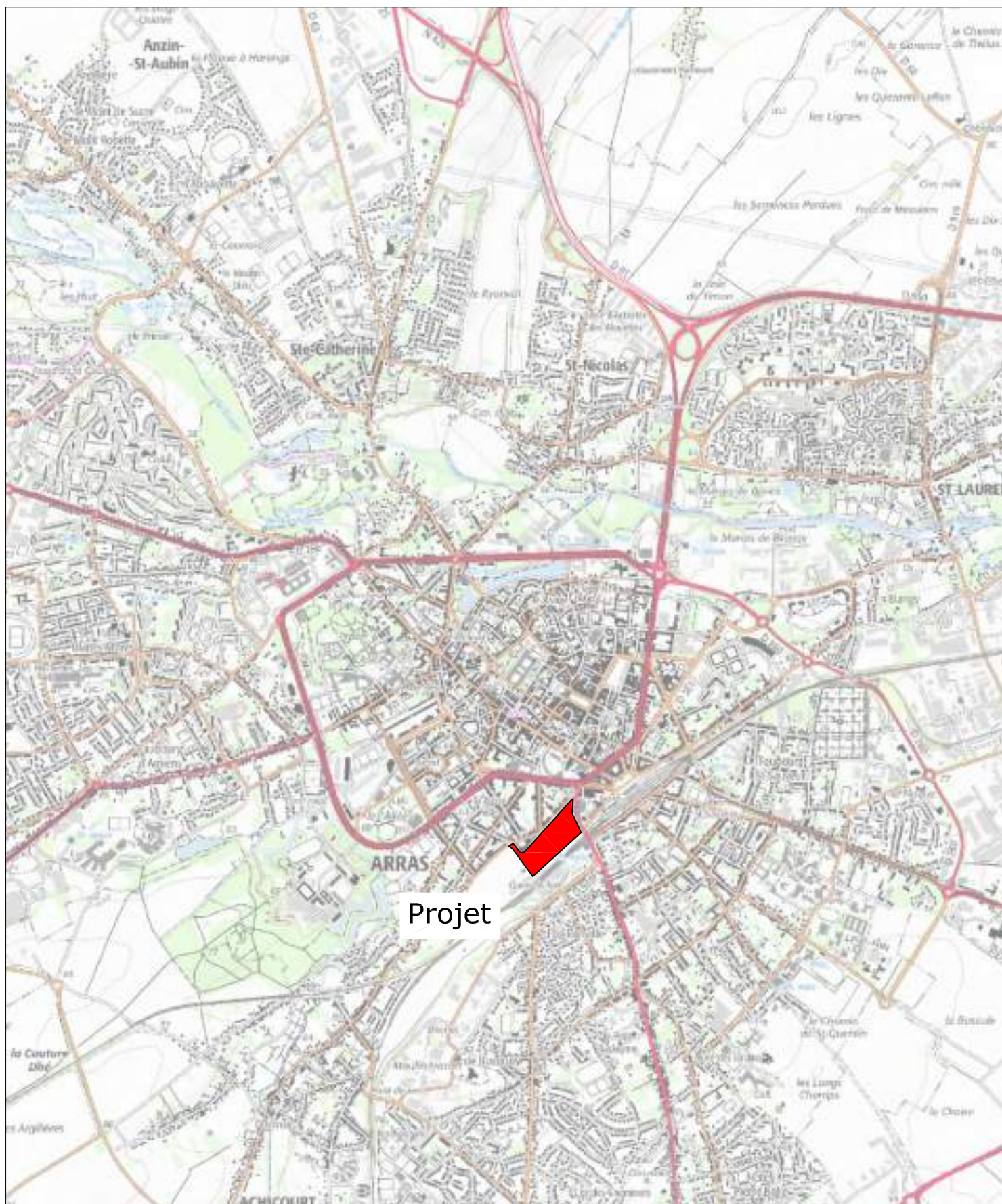
Les investigations réalisées par la CUA et l'acquéreur du lot 1 indiquent :

- Une vaste cavité à chambre située sous la salle de sports
- Des cavités sur deux niveaux globalement situées sous le lot 1 et l'espace résiduel avec la salle de sports (caves, descenderies et carrières).
- Des anomalies de résistivité électriques sous le lot 3 et le parking silo (sondages restant à réaliser sur ce secteur)

L'avancement du programme de recherche a fait l'objet d'une présentation à la DDTM le 8 aout (interlocuteurs : madame De Fru et Monsieur Laturelle).

La CUA doit prochainement statuer sur les techniques à employer : remblaiement total visant à éradiquer le risque ou maintien de certaines cavités avec dispositions techniques de construction et contrôle régulier

Les documents transmis : rapport sémo-fi ; rapport provisoire Geocarta/GEG ; rapport provisoire DPGE0 ; cartographie zonage Arras PPRMT et projet de règlement

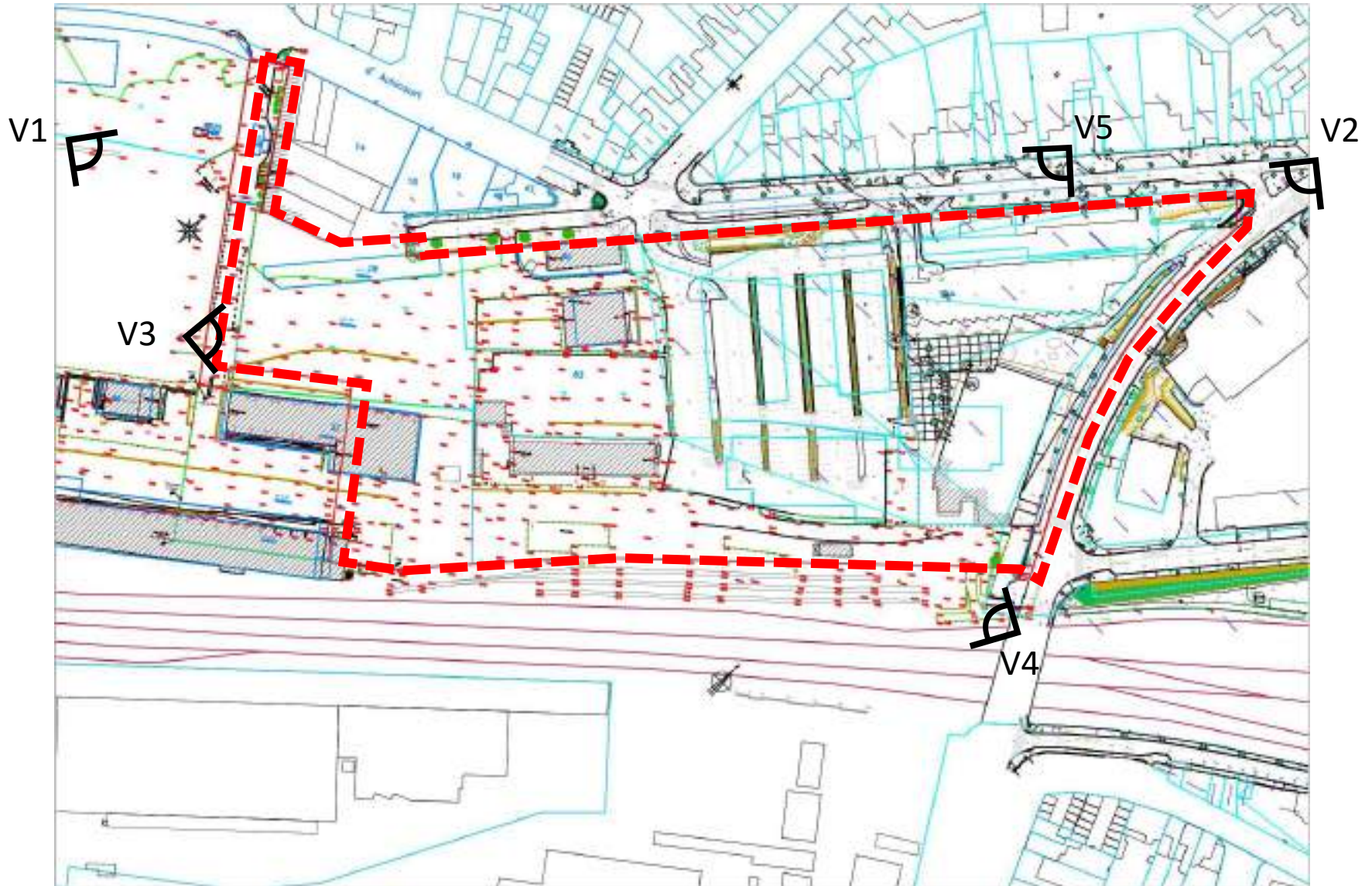




Projet d'aménagement du secteur Bergaigne à Arras

Annexe 4 – Photographies de la zone d'implantation

Localisation cartographique des prises de vue



Environnement lointain



V1 : Vue générale du site – mars 2023

Environnement proche



V2 : Vue depuis le carrefour Carnot
Mars 2023



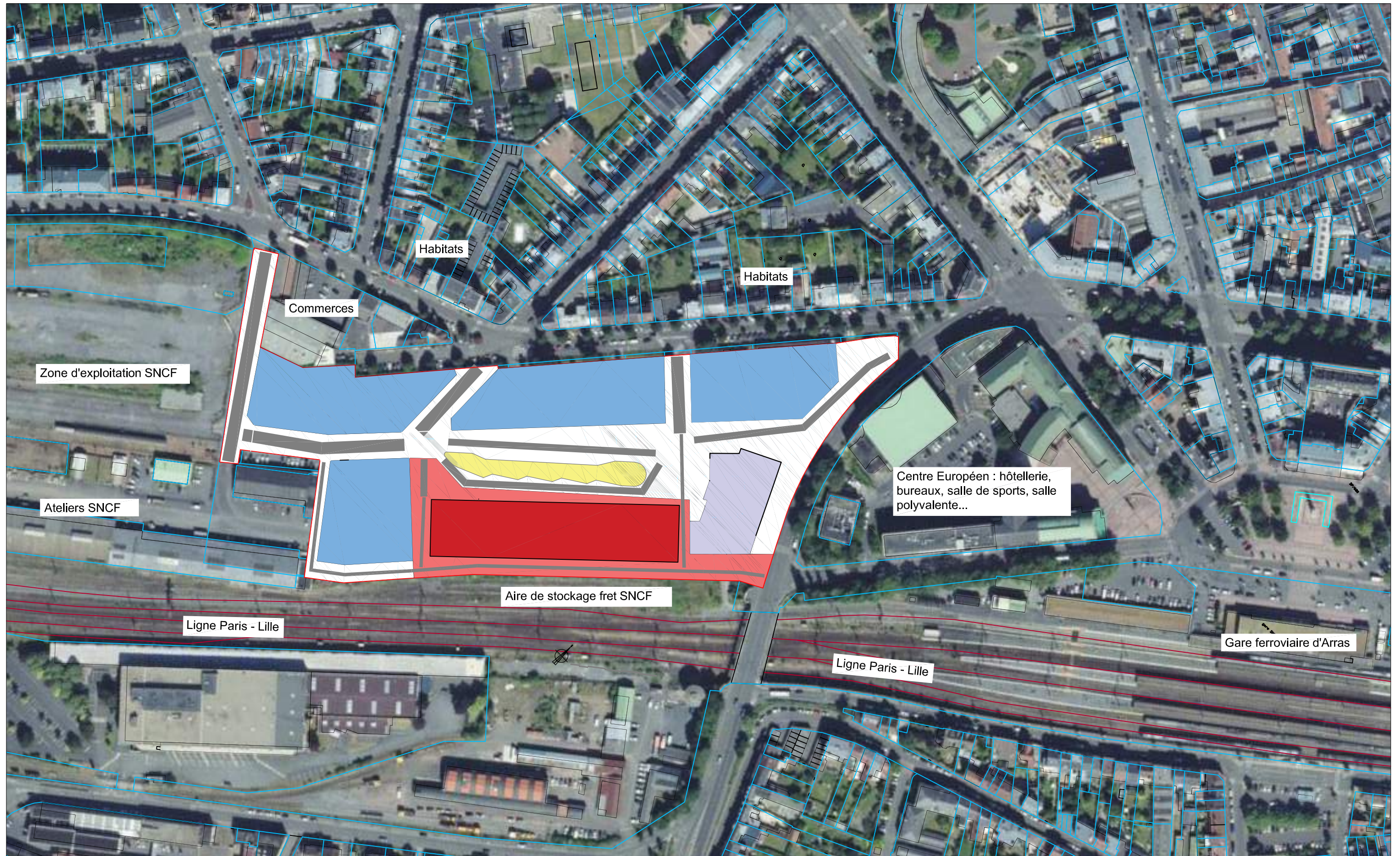
V3 : Vue du parking Bergaigne 2 – février 2021

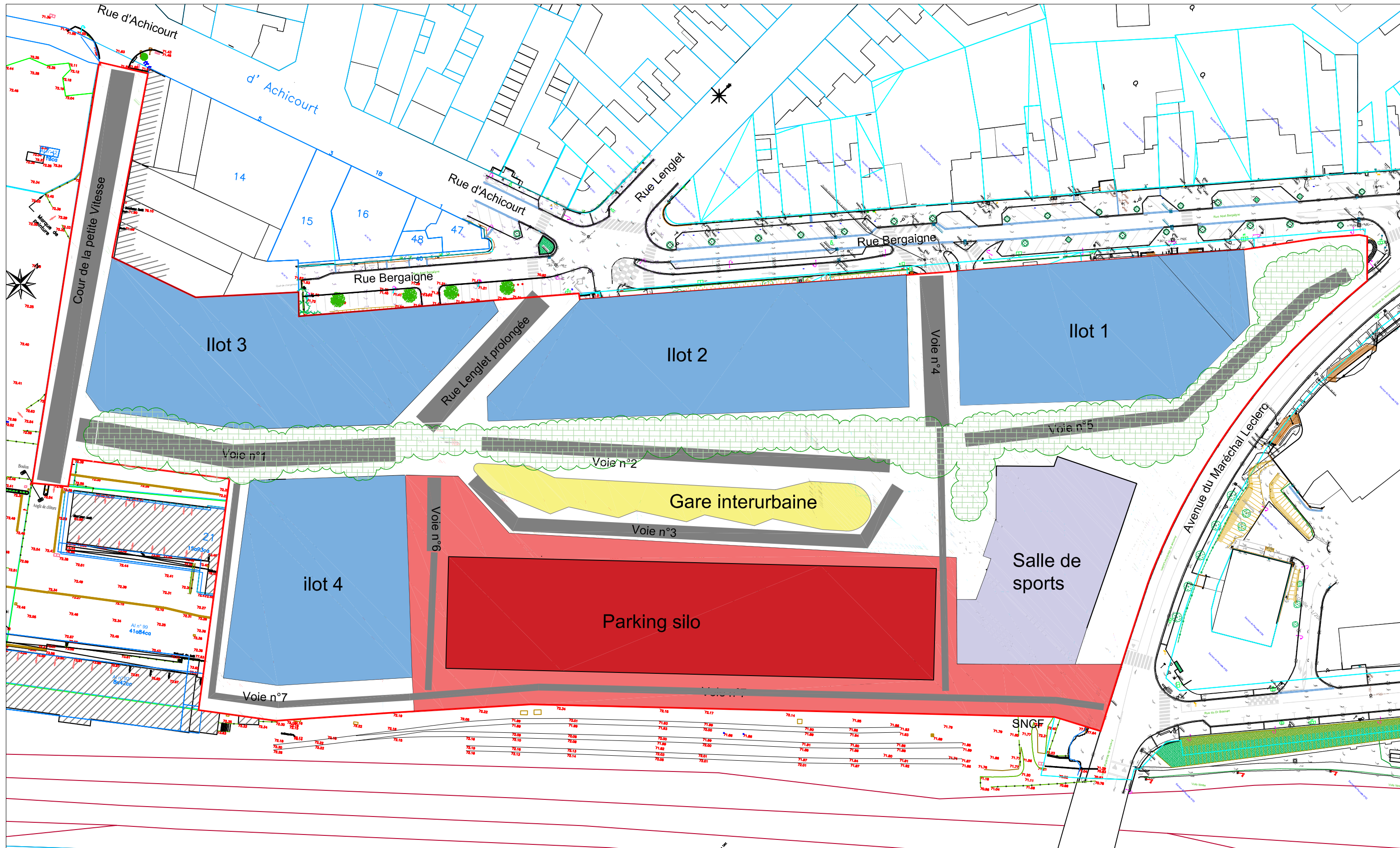


V4 : Vue depuis le pont Leclerc – février 2022



V5 : Vue depuis la rue Bergaigne – novembre 2020







© IGN 2023 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Les deux sites les plus proches sont les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe et le massif forestier de Luchaux situés à 25 km chacun.

Longitude : 2° 48' 12" E
Latitude : 50° 18' 31" N



PROJET D'AMENAGEMENT DU SECTEUR BERGAIGNE

Direction de l'Aménagement

DEMANDE D'EXAMEN
AU CAS PAR CAS

Dossier
d'accompagnement du
CERFA n°14734*4 de
saisine de l'autorité
environnementale



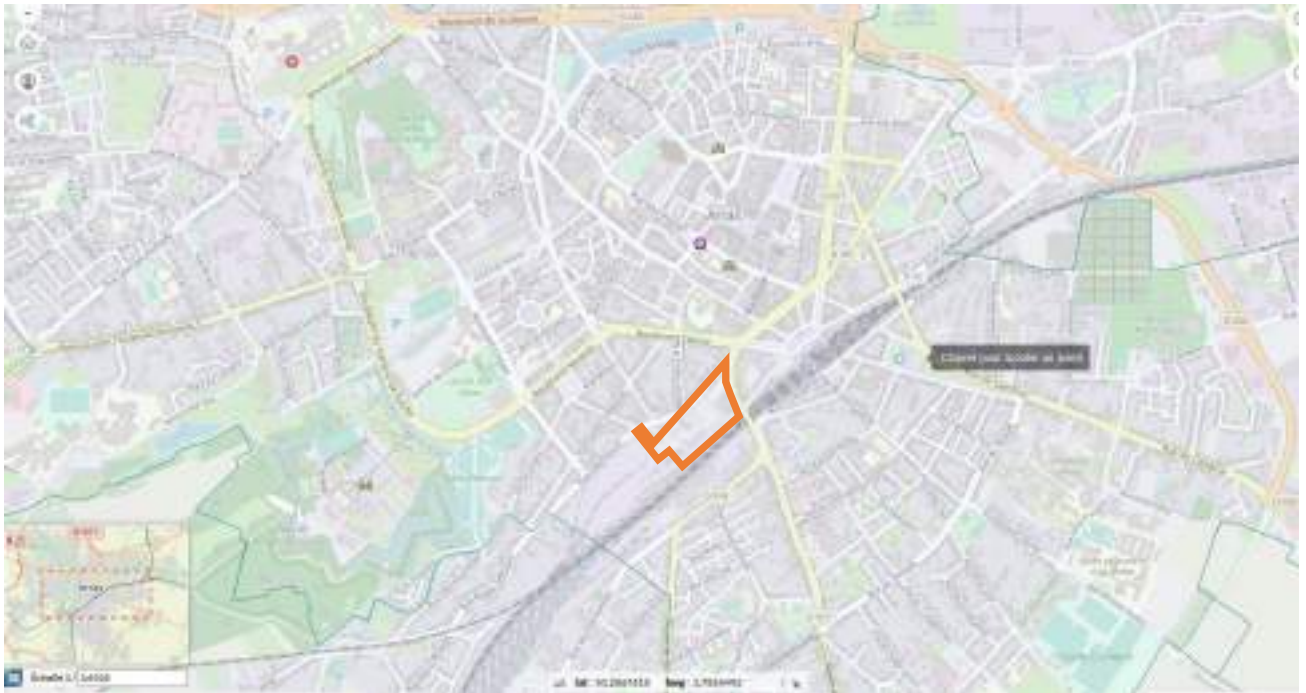
I. PRESENTATION DU SITE OBJET DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

1.1. Localisation géographique du projet

Le projet se développe sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras (107 763 habitants, source INSEE 2017)



Le projet se situe sur la Commune d'Arras entre le boulevard du Maréchal Leclerc, la rue Abel Bergaigne et le sillon ferré SNCF.



1.2. Reportage photographique du site de projet

L'emprise du projet de recomposition de l'îlot Bergaigne est actuellement un espace anthropisé.

L'îlot Bergaigne est situé à proximité immédiate de la gare d'Arras (qui accueille annuellement plus de 4 millions de voyageurs).

A sa proue se situe la gare routière interurbaine. Elle constitue ainsi une grande dalle sur laquelle les cars régionaux chargent et déchargent leurs passagers. Elle connaît ainsi une activité certaine aux heures de pointes mais se révèle un espace vide aux périodes creuses.

A la suite de cette gare interurbaine, un vaste parking surface de 350 places (appelé Bergaigne 1) accueille les navetteurs et les usagers du centre-ville d'Arras. Ce parking connaît une fréquentation exceptionnelle puisqu'en semaine il est complet autour de 7h00/7h30. Enfin, l'îlot est complété par des équipements publics sportifs : une salle de sport (hors emprise) et un skate-park.

Le flan Sud de la rue Abel Bergaigne est occupé par quelques constructions : des locaux associatifs et un foyer réservé à l'hébergement d'urgence.

Enfin, la partie Ouest du site est occupée par des emprises propriétés de l'EPF (acquises auprès de la SNCF) et un parking appelé de 170 places (appelés Bergaigne 2). Elles sont en cours de libérations et étaient occupées par des services de maintenance.

Les emprises comprennent deux bâtiments SNCF : un bâtiment de bureaux et une halle. Ces deux bâtiments seront démolis par l'EPF.

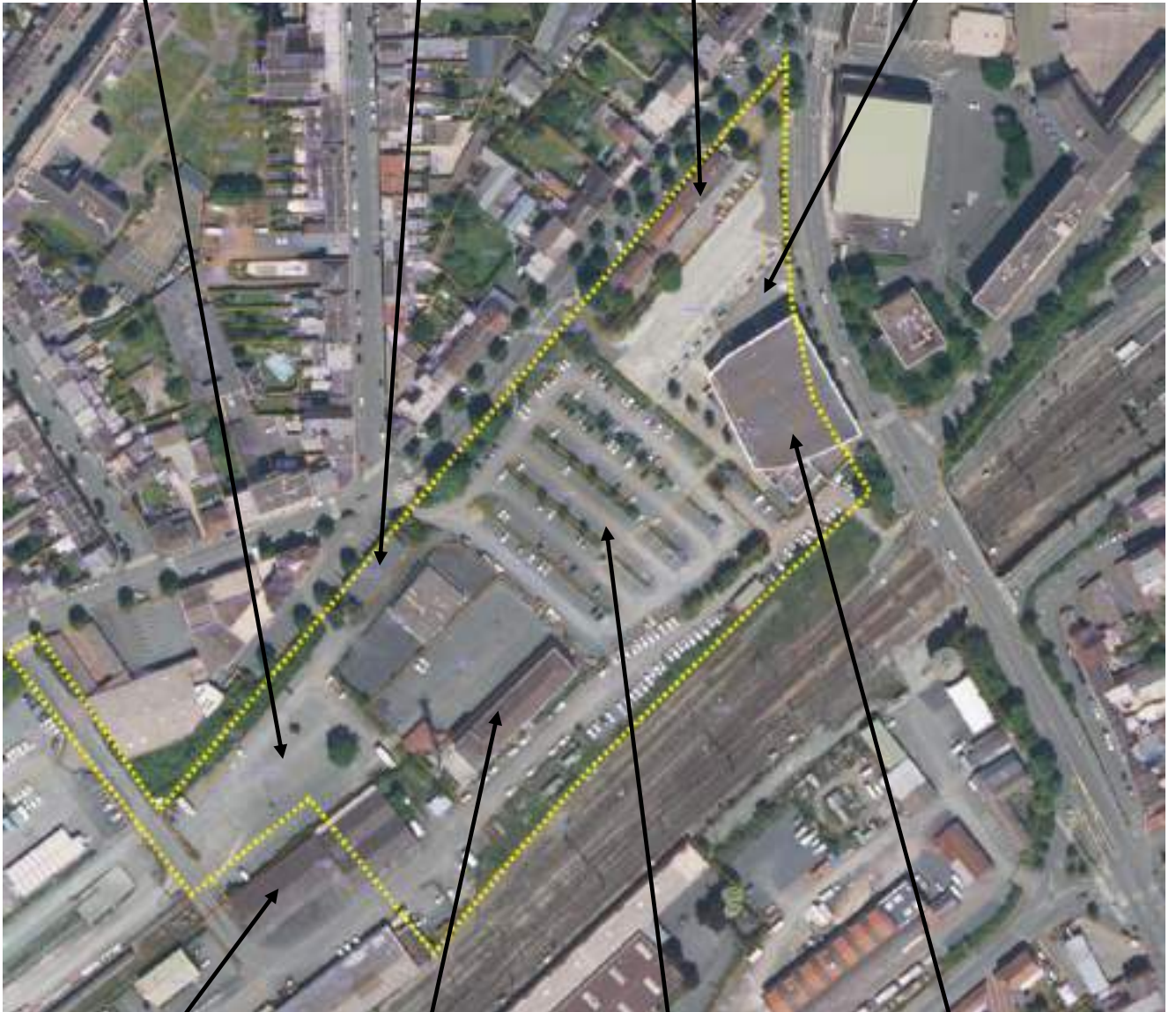
Vue aérienne du site

Parking Bergaigne 2

Foyer d'hébergement

Locaux associatifs

Skatepark



Halle soudure

Bâtiment de bureaux

Parking Bergaigne 1

Salle de sport maintenue

Vues drônes du site – mars 2023

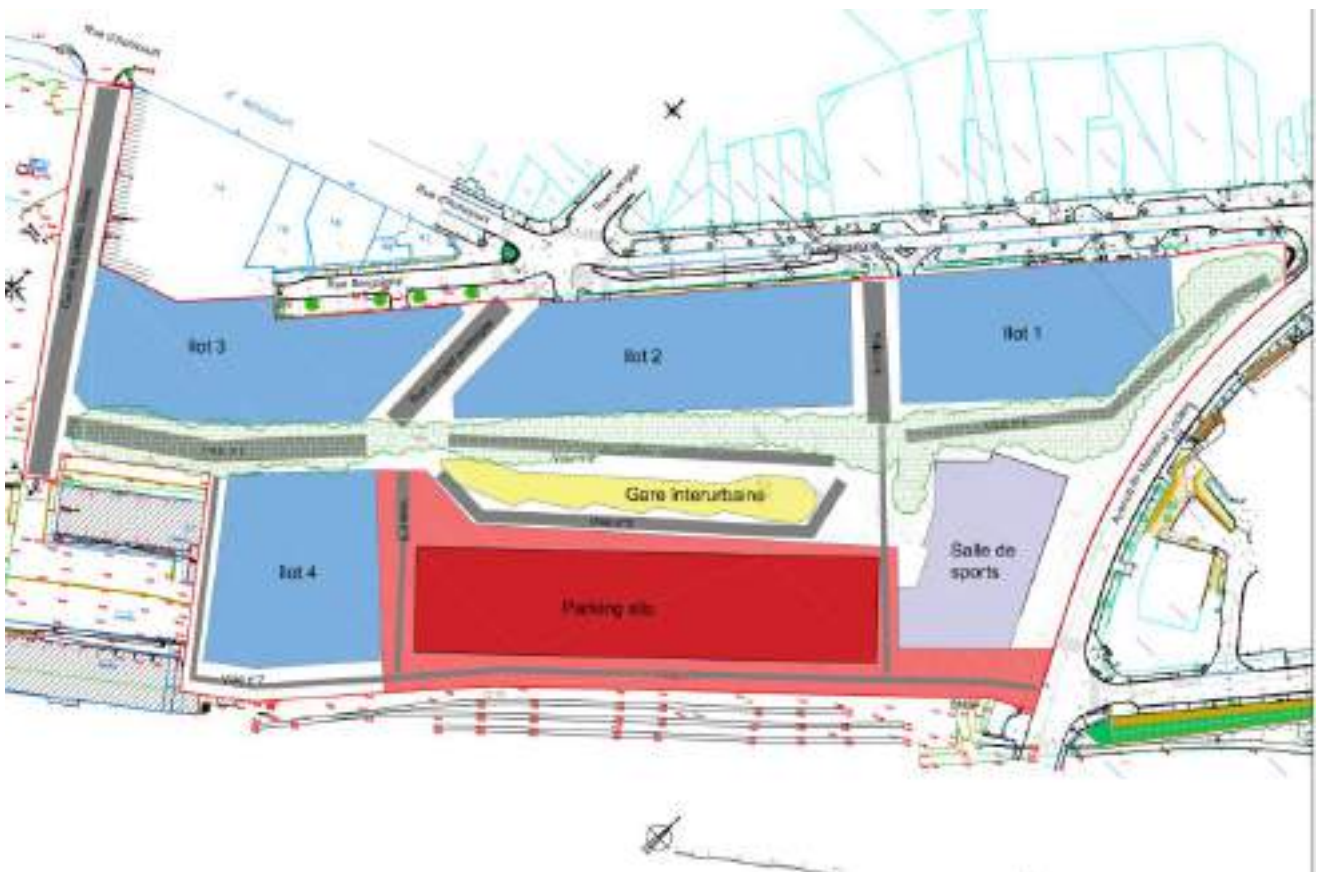


II. LE PROGRAMME DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

L'opération d'aménagement de l'îlot Bergaigne a pour objectif de :

- **Requalifier l'îlot Bergaigne après la libération du site.** Le projet vise à viabiliser des emprises en vue d'accueillir environ 35 000 m² de surface de plancher de locaux tertiaires.
- **Reconfigurer l'offre de stationnement du quartier, dans un objectif d'insertion qualitative dans le paysage urbain.** Dans un souci de limiter l'emprise au sol du stationnement et favoriser la densité, un parking en structure d'environ 700 places sera développé sur ce site.
- Repositionner 8 quais pour le transport régional de voyageurs.
- Insérer la trame paysagère au sein l'îlot Bergaigne ;

Shéma d'aménagement de l'îlot Bergaigne



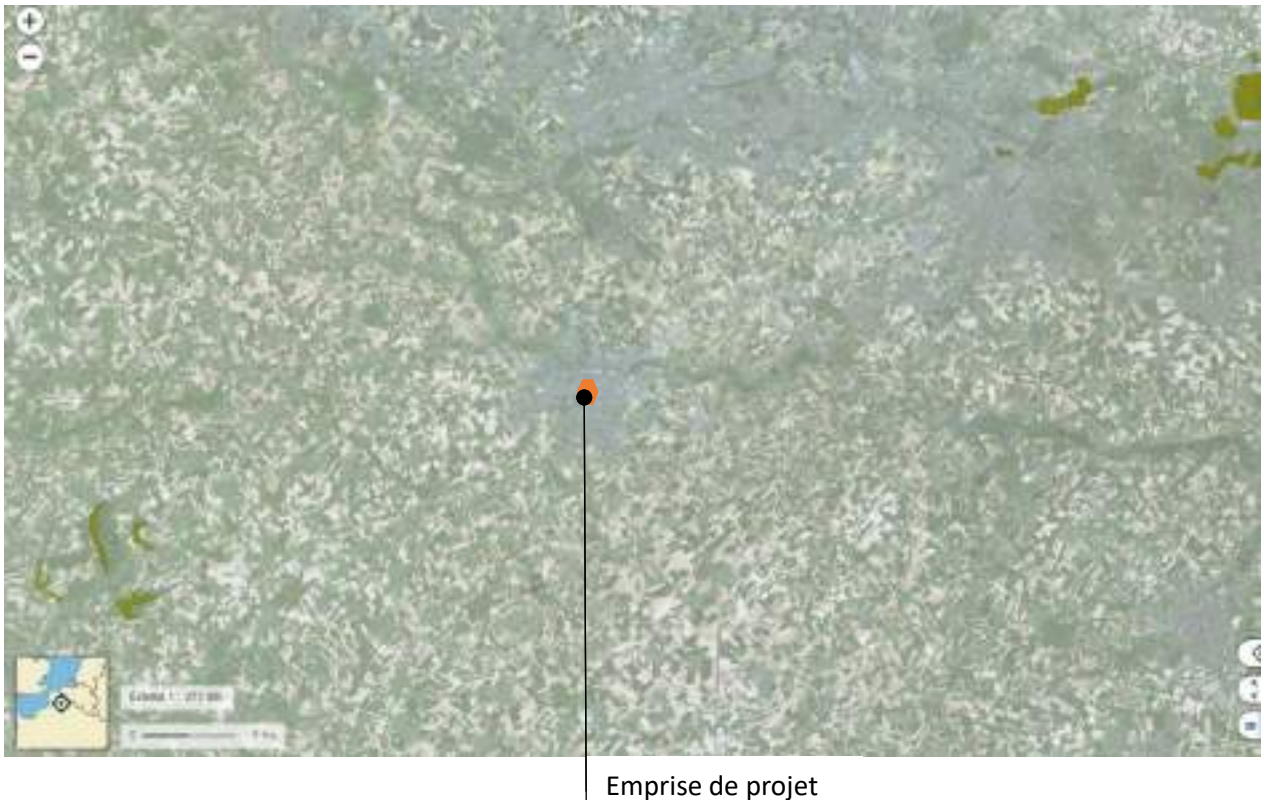
3. ETAT INITIAL DU SITE DE PROJET

3.1. Milieux naturels

L'emprise du projet d'aménagement est largement anthropisée. Le projet se situe au sein du tissu urbain dense.

Le site n'est pas situé à proximité d'une zone N2000, ZICO ou ZNIEFF de type I ou II.

Cartographie des zones N2000 (Source géoportail)



Le projet ne situe pas dans ou à proximité d'un site Natura 2000.

Les sites les plus proches sont :

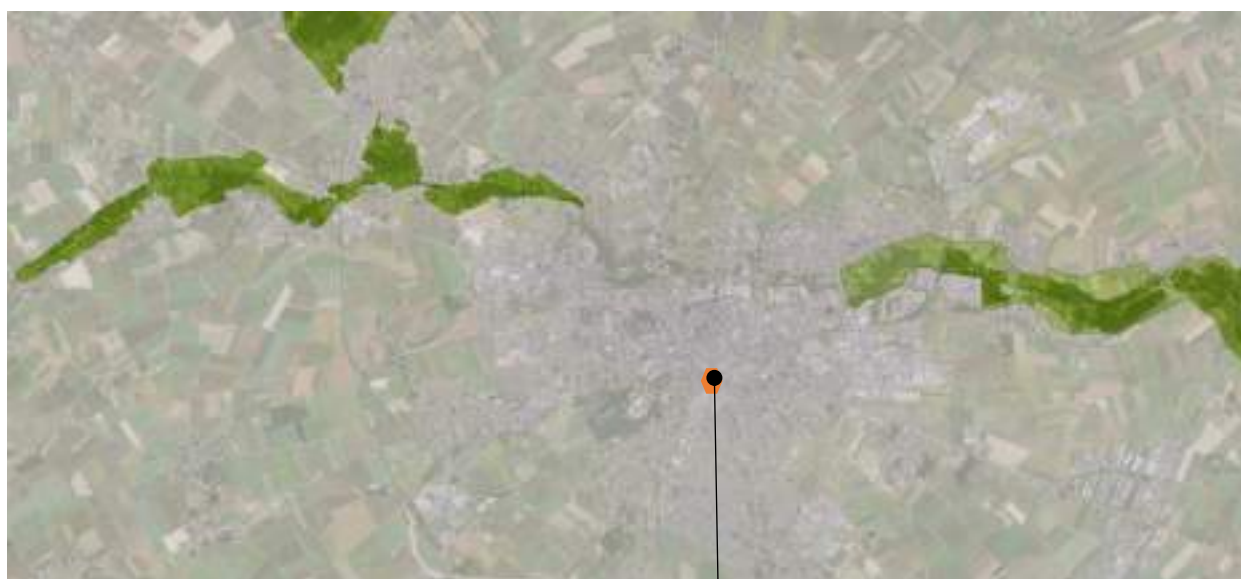
- Les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe (FR3100504) à environ 22 et 25km
- Le Massif forestier de Luchaux (FR2200350) à environ 25km

Cartographie des ZICO (Source géoportail)



Emprise de projet

Cartographie des ZNIEFF de type 1 et 2 (Source géoportail)



Emprise de projet

Les ZNIEFF les plus proches de l'emprise du projet sont :

- La ZNIEFF de type 1 de la haute vallée de la Scarpe entre Frévin-Capelle et Anzin Saint Aubin, le bois de Maroeuil et la vallée du Gy en aval de Gouves (ZNIEFF 310013279) située à environ 3km ;
- La ZNIEFFE de type 2 de la vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry en Artois (ZNIEFF 310013375) située à environ 2 km.

La végétation présente sur le site correspond à des alignements d'arbres et de haies qui agrémentent le parking Bergaigne 1 ainsi que quelques sujets isolés.

Photos des sujets végétaux sur l'emprise du projet – Parking Bergaigne 1



Par ailleurs, le site comprend des stations d'espèces invasives, ici la renouée du Japon. Celle-ci fait l'objet d'un protocole de traitement spécifique, actuellement en cours.

Station de renouée du Japon sur le parking Bergaigne 2



Afin de disposer d'un état de connaissance qualitative et quantitative des ressources en biodiversité, une expertise faune/flore proportionnée aux enjeux du site pourrait être engagée, en cas de besoin.

Le projet a pour objectif d'insérer une trame verte généreuse au sein du secteur aménagé. A long terme, cette liaison verte sera connectée à l'arc vert entre la Citadelle et le Val de Scarpe.

3.2. Le sol et le sous-sol

Les données recueillies sur le site du BRGM expose que le site est implanté au droit de la craie blanche.

Extrait carte du BRGM (Source : info terre BRGM)

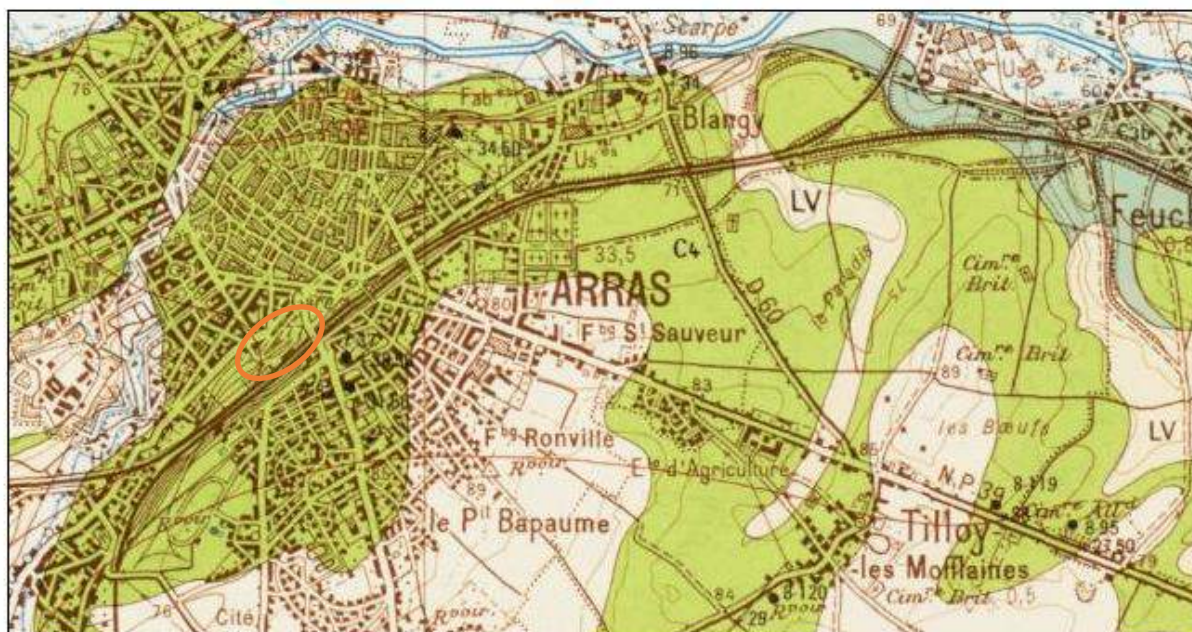


InfoTerre



Géosciences pour une Terre durable

brgm



Sur l'îlot Bergaigne, les études de sols existantes, réalisées par la SNCF, montrent la présence d'importants remblais, sur plus de 3 m. Des études géotechniques ont été menées afin de compléter les données existantes et adapter les structures du projet d'aménagement ainsi que les fondations des nouveaux programmes bâtis.

3.3. Ressource en eau

L'emprise de projet se situe au sein du SAGE Scarpe amont et n'est pas traversée ni située à proximité d'un réseau hydrographique. Le réseau hydrographique le plus proche est le crinchon situé à environ 900 mètres.

Réseau hydrographique (Source : rapport de présentation du PLUi)



Emprise de projet

L'emprise ne se situe ni en périmètre de captage, ni en périmètre de protection rapproché ou éloigné.

Localisation des périmètres de captage (Source : rapport de présentation du PLUi)

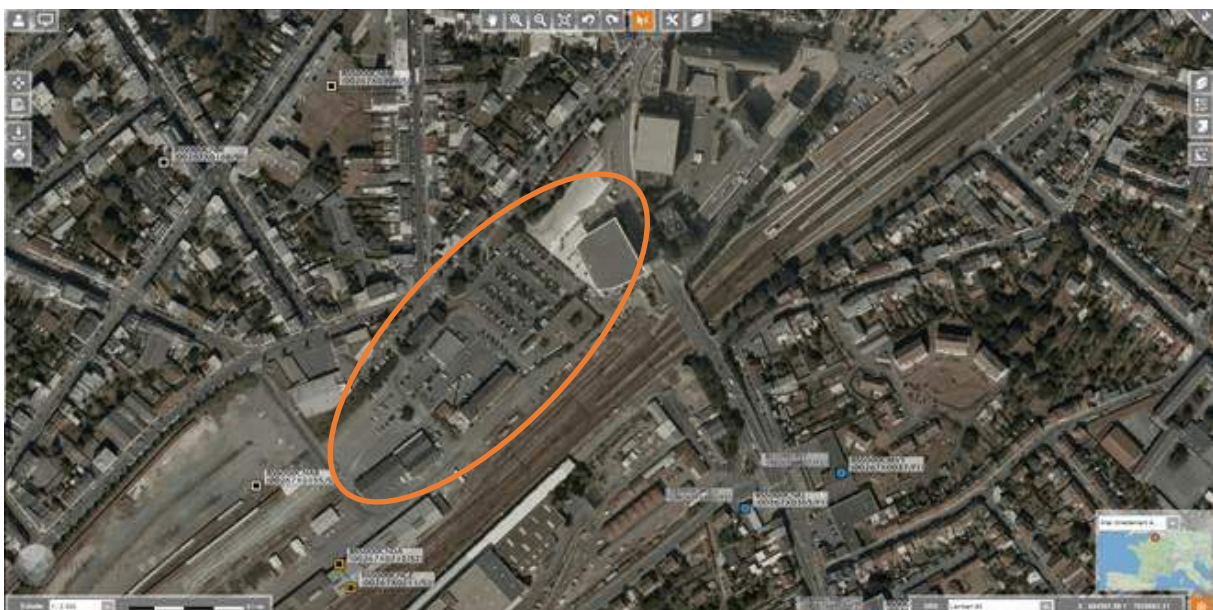


S'agissant du contexte hydrogéologique la nappe de la craie du sénonien est rencontrée vers 15m de profondeur (Source étude réalisées dans le cadre du champ captant de Méaulens).

La consultation du site du BRGM ainsi que les sondages réalisés révèle que le niveau de la nappe mesuré à proximité du site est d'environ 13/15 m de profondeur.

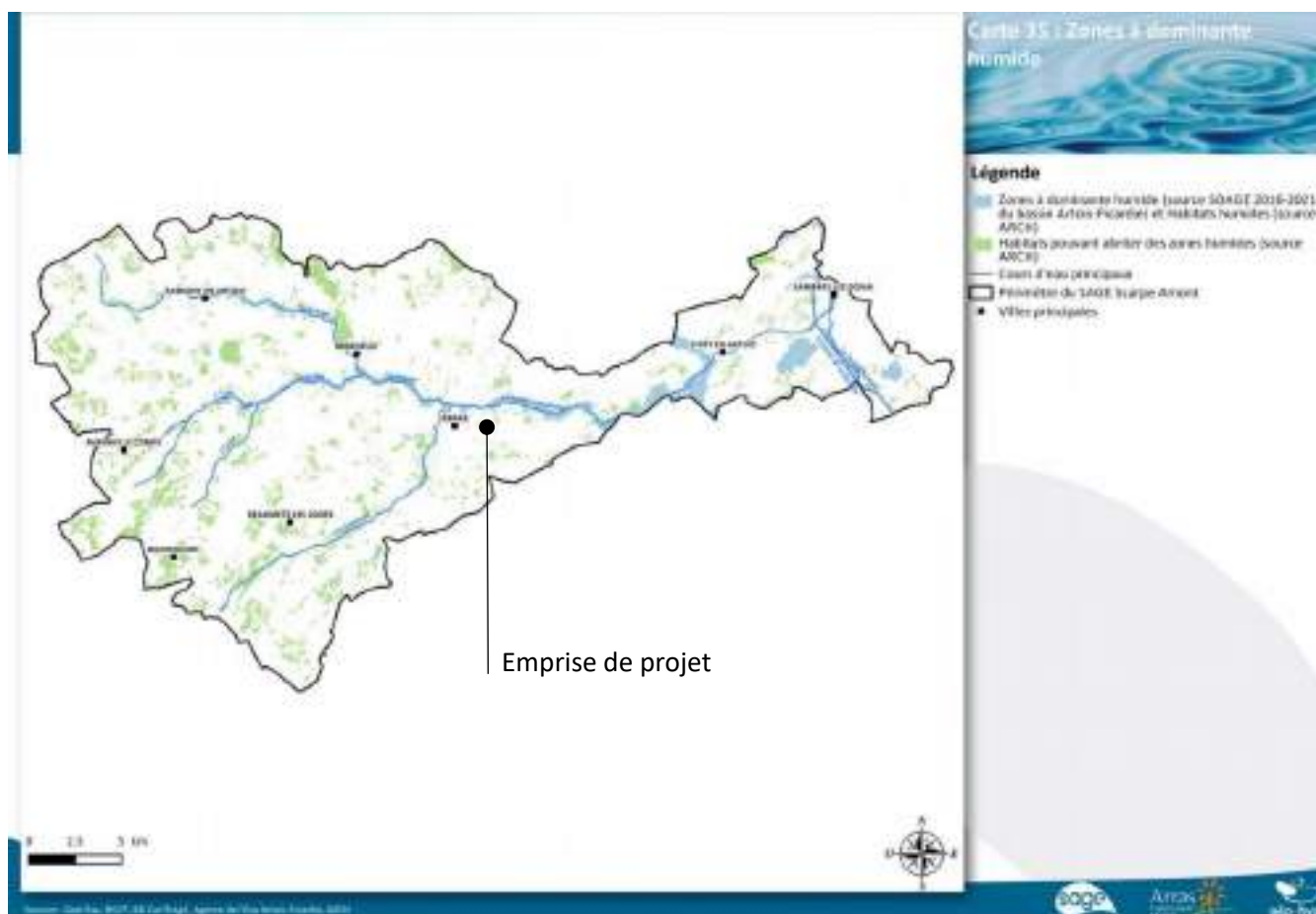
Ainsi, les données de site matérialisent la nappe entre 13 et 15m, contrairement à ce qui est repris dans le rapport Stratagis en annexe.

Extrait du site infoterre.brgm.com



Enfin, le site ne se situe pas à proximité d'une ZH répertoriée. La connaissance actuelle du site permet, dès à ce jour, de vraisemblablement affirmer que le site ne se situe pas en zone humide (pédologie et peuplement).

Zones à dominante humides (Source : SAGE de la Scarpe Amont)



3.4. Les risques naturels et technologiques

Le site objet du projet ne se situe pas dans un périmètre affecté par le risque inondation.

Le site est compris dans le périmètre du PPRMT prescrit le 3 juin 2016. Le site comprend des zones de cavités connues.

La CUA mène des investigations afin de localiser les éventuelles cavités non connues présentes au sein de l'emprise de projet. Puis, les dispositions du PPRMT seront intégrées. Pour ce faire, des échanges sont instaurés avec les services de la DDTM.

Carte de connaissance des cavités secteur gare (source DDTM)



Le site n'est pas concerné par le phénomène des argiles gonflantes

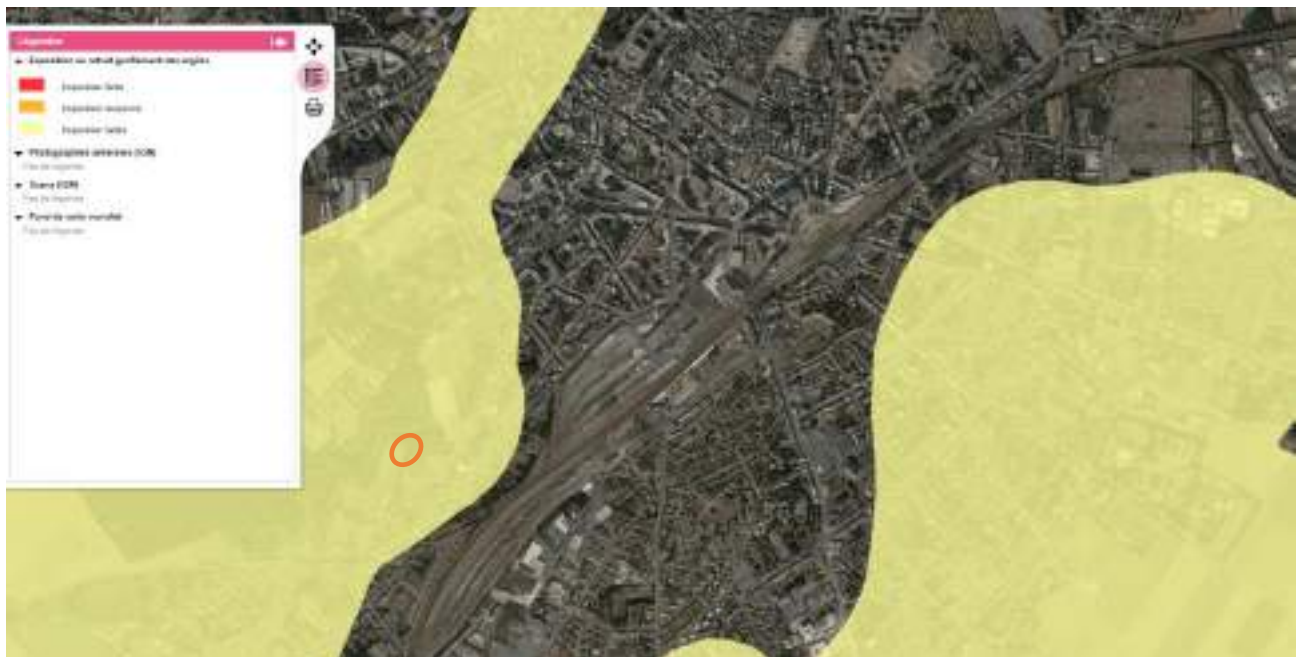
Carte extraite de géorisques

Le projet ne se situe pas dans l'emprise d'un PPRI ou d'un PPRT (Prescrit ou approuvé), mais se situe



au sein du PPI de l'entreprise ARKEMA.

Périmètre du PPI Arkéma.



En raison de la proximité avec le faisceau ferré et des grands boulevards, l'emprise est impactée par le risque TMD (sillon ferré, boulevard Leclerc).

De la même manière, sa localisation à proximité de gare de voyageurs et de triage explique que le site peut relever une sensibilité aux risques pyrotechniques.

Par ailleurs, l'emprise comprends de sites répertoriés à l'inventaire BASIAS des anciens sites industriels et d'activités.

Sites BASIAS recensés sur l'îlot Bergaigne

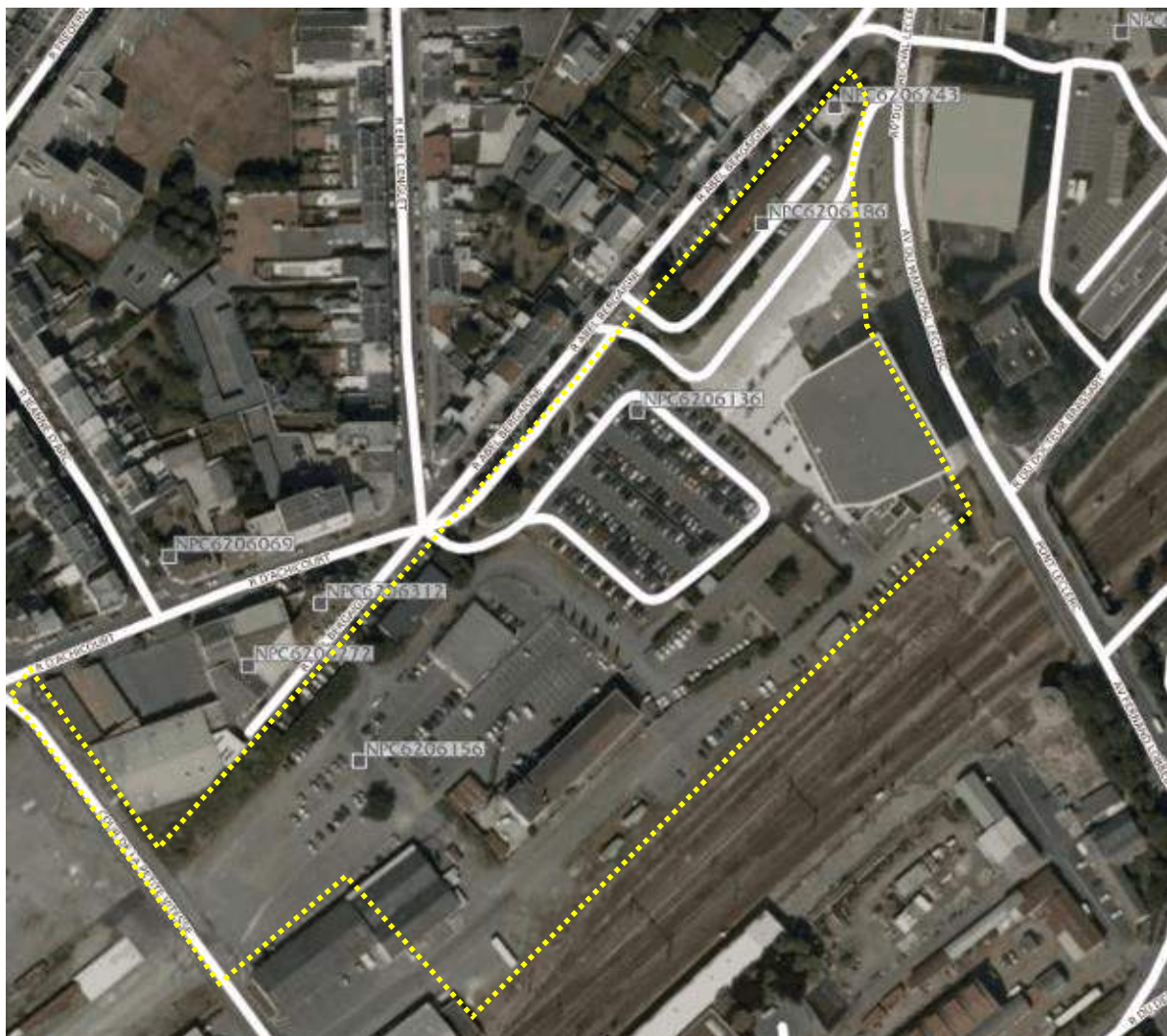
ID BASIAS	Raison sociale	Activités	Etat d'occupation
NPC6206243	SOCONY-VACUUM FRANCAISE	Dépôt liquide inflammable avec distribution	Activité terminée
NPC6206186	BOYENVAL	Dépôt liquide inflammable	Activité terminée
NPC6206136	DIDIERS FRERES	Dépôt liquide inflammable	Activité terminée
NPC 6206156	TRAVAUX AUXILLIAIRES REGION NORD	Dépôt liquide inflammable	Activité terminée

La CUA a procédé à une étude historique du site de projet. A la suite de ce rapport, la CUA a commandé des diagnostics environnementaux sur les emprises destinées à recevoir des programmes tertiaires et l'emprise dédiée au parking en structure (Hors emprise ne pouvant être diagnostiquées faute d'autorisation)

Ces diagnostics ont pour objet de caractériser la qualité chimique des matériaux présents dans l'emprise du projet. Pour se faire, des sondages ont été réalisés entre 3 et 6 m de profondeur.

A ce jour, aucun plan de gestion n'a été établi, et au regard des premières conclusions des diagnostics environnementaux, et des affectations futures sur le site (activités économiques), il ne semble pas requis.

Extrait de la cartographie BASIAS



Après consultation du site BASOL, l'emprise du projet n'est pas comprise dans un secteur d'information sur les sols (SIS) ni concernée ou située à proximité d'un site pollué identifié sur la base BASOL. Néanmoins, l'étude historique communiquée par la SNCF identifie des points de pollution au sein de l'emprise projet ou à proximité immédiate.

Une étude historique a été réalisée. Des campagnes de sondages complémentaires ont été réalisées afin de déterminer si le site est compatible avec son affectation future, et le cas échéant les mesures à mettre en œuvre.

Le site ne se situe pas à proximité immédiate d'établissements classés ICPE

Carte de localisation des ICPE (Source : Géorisques- BASOL)



3.5. Ambiance sonore – qualité de l'air

Le site du projet est adjacent au sillon ferroviaire. Il est également à proximité des boulevards urbains recevant une circulation routière importante. De ce fait, la nuisance sonore est un enjeu important du projet. Pour autant, le site mutable de l'îlot Bergaigne n'accueillera pas de programmes de logements.

En matière de pollution de l'air les données disponibles sont celles de l'ATMO pour la base de Saint Laurent Blangy (Environ 3.3km du site de projet).

3.6. Patrimoine architectural et paysager

Le projet est compris dans le périmètre AVAP valant Site Patrimonial Remarquable (SPR) de la Commune d'Arras, et sein du périmètre de protection des monuments historiques (MH)

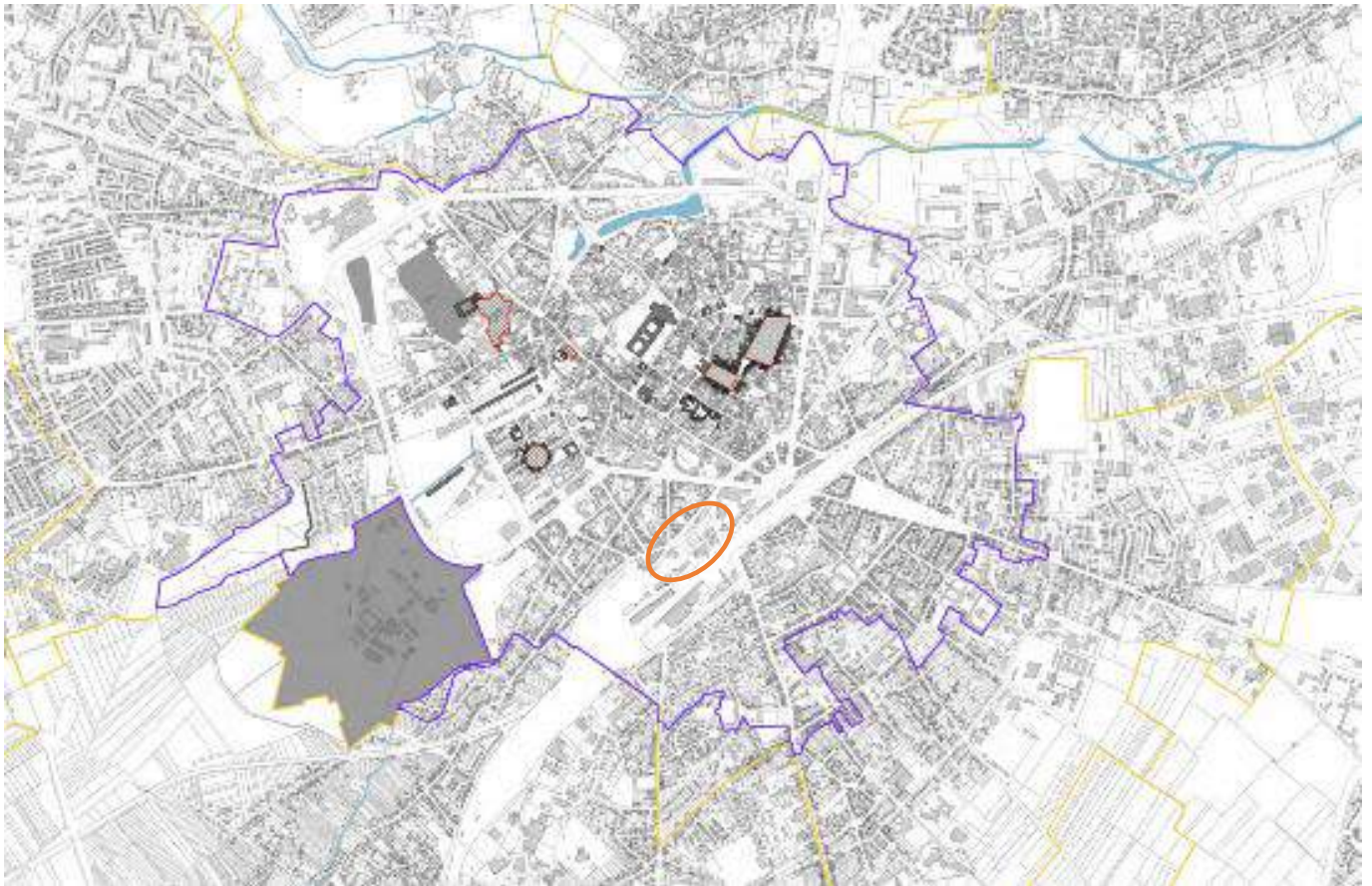
L'AVAP a pour objet de promouvoir la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect du développement durable, dans un contexte donné décrit par le diagnostic architectural, patrimonial et environnemental du territoire concerné. Elle complète les dispositions réglementaires du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) afin de guider les interventions sur les constructions existantes vers la qualité, et accompagner les projets neufs et l'aménagement des espaces, dans un double objectif :

- préserver et mettre en valeur le patrimoine,
- assurer son avenir.

L'AVAP a un caractère de servitude d'utilité publique. Ainsi un projet ne peut être autorisé que s'il satisfait en même temps :

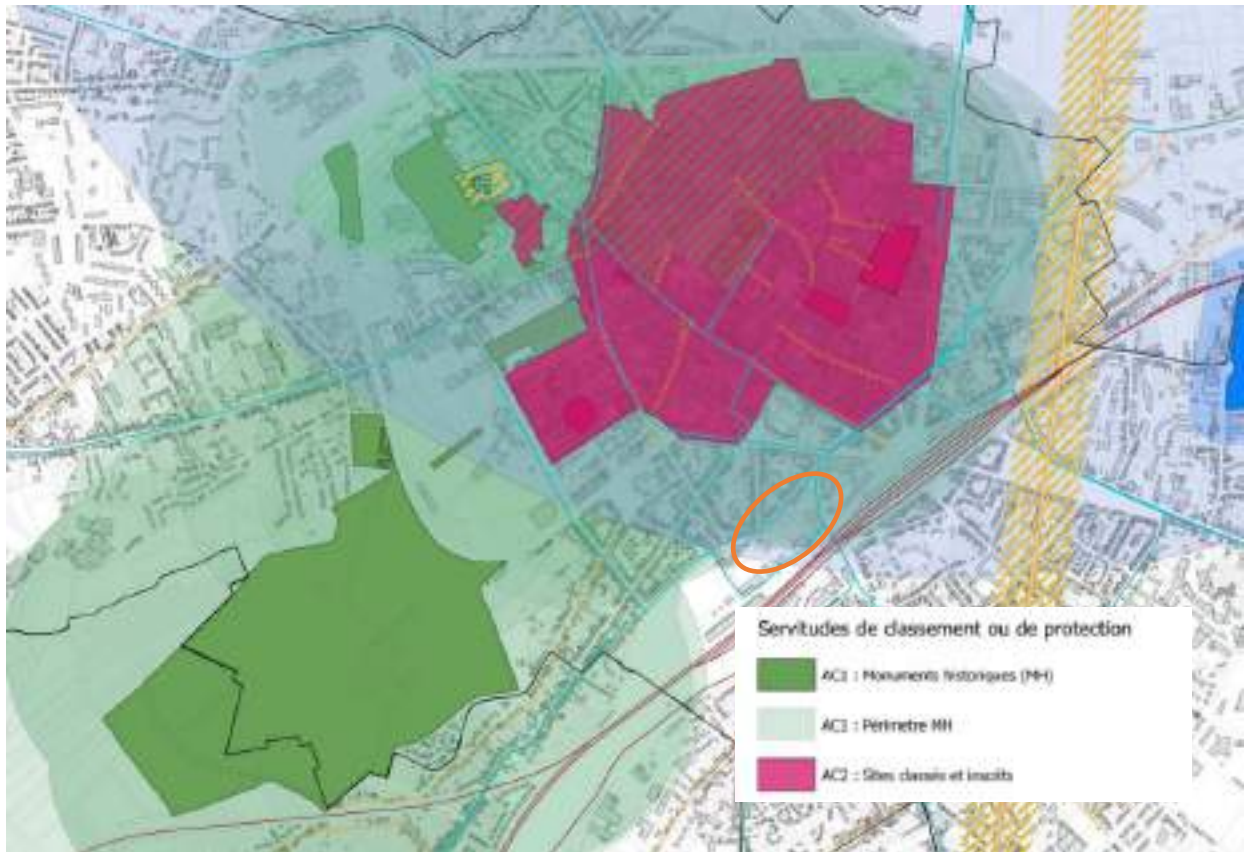
- les règles de l'AVAP ;
- les règles des documents d'urbanisme et des autres servitudes affectant l'utilisation des sols.

- Carte du périmètre AVAP (Source : PLUi)

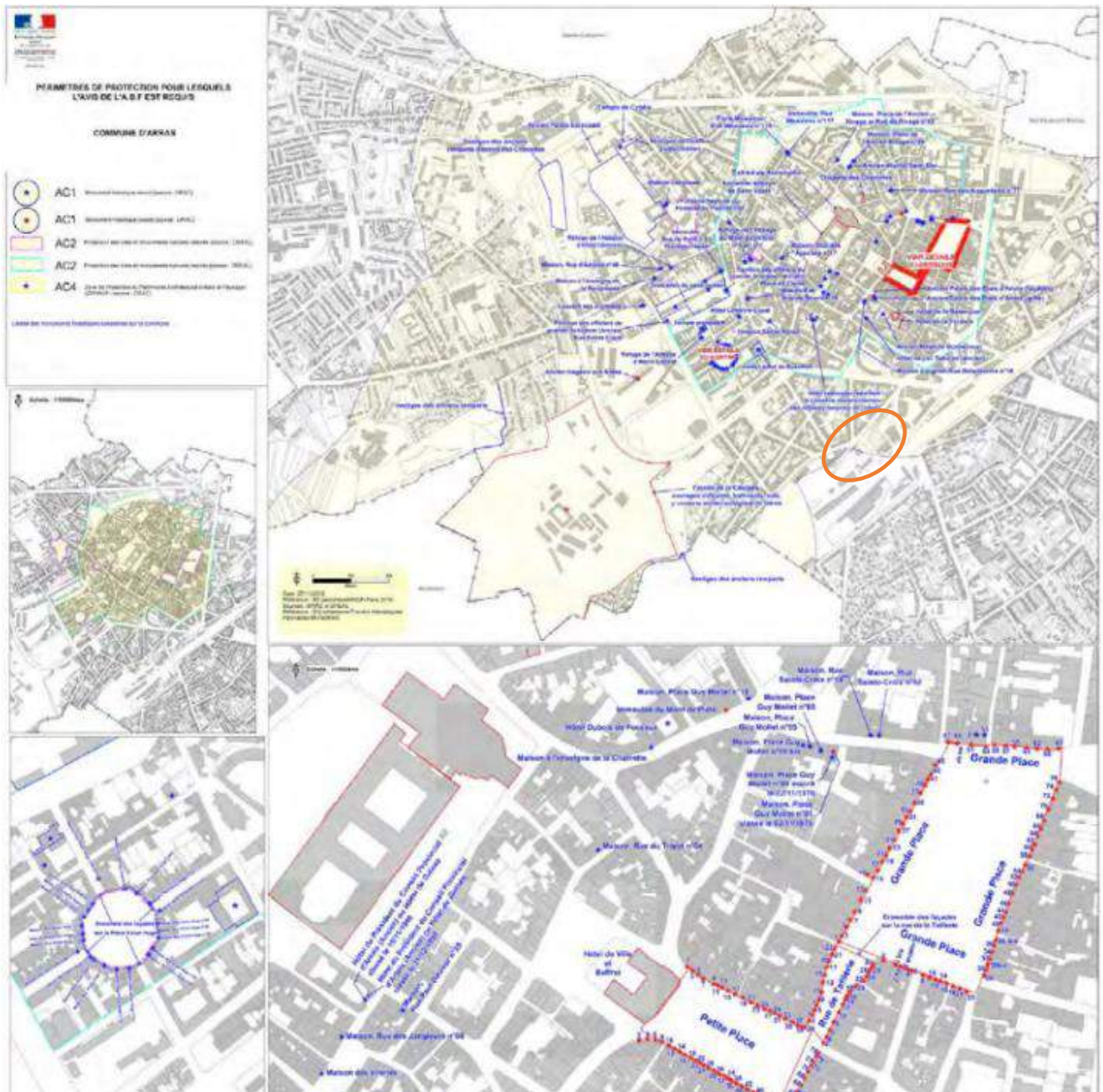


Le site objet du projet se situe en secteur 3 de l'AVAP : Composition XIX ème – un extension urbaine conçue à l'arrivée du chemin de fer

Extrait carte des Servitudes d'Utilité Publique (SUP) du PLUi

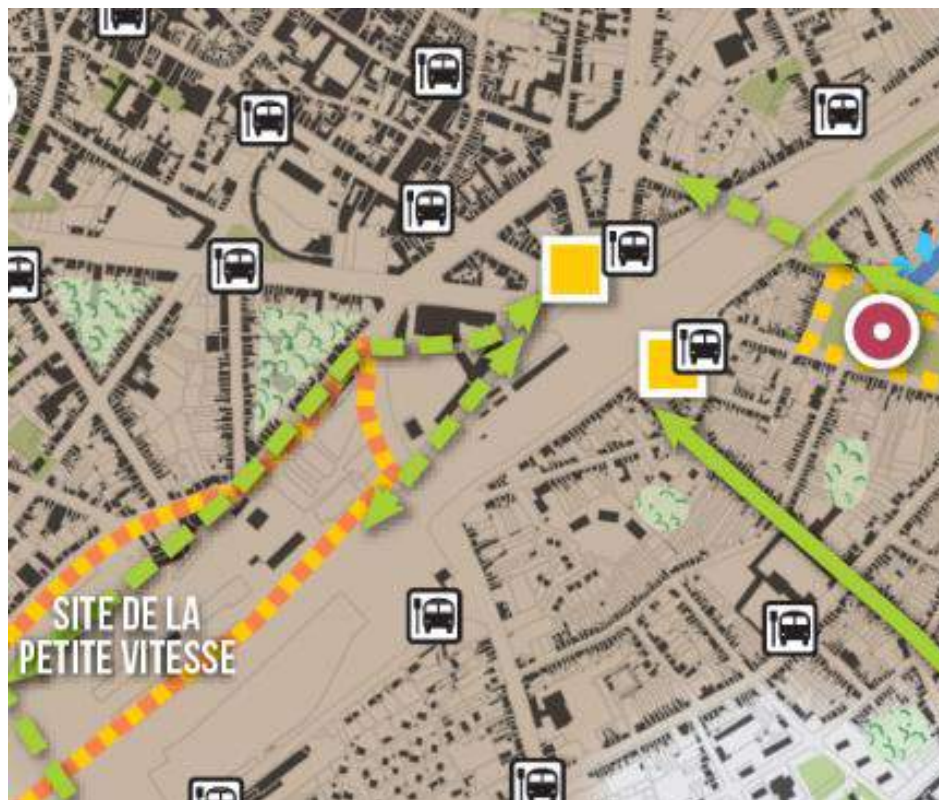


Carte de localisations des monuments historiques classés et inscrits (Source PLUi)







3.7. Les règles d'urbanisme applicables

La Commune d'Arras est couverte par un PLUi. L'emprise du projet est couverte par l'OAP communale. Il n'y a pas d'OAP sectorielle qui couvre la zone de projet.












AXE 2 UN CADRE DE VIE PRIVILÉGIÉ

-  Conforter les centres de vie et d'animation (commerces, aménités...)
-  Développer l'offre en commerces et le niveau d'aménités des pôles relais
-  Viser un niveau d'équipements et de services équilibrés
-  Requalifier l'espace public

AXE 4 UN TRÈS HAUT NIVEAU DE SERVICE À LA POPULATION

STRUCTURER ET RELIER LES TERRITOIRES

-  Développer les projets structurants en matière de transport
-  Créer les voies d'accès et de desserte des secteurs à urbaniser
-  Réaménager et requalifier les carrefours
-  Préserver les cheminements doux (pédestres, cyclables, équestres)
-  Développer les cheminements doux (pédestres, cyclables, équestres)
-  Maintenir et créer des espaces de stationnement : Aires de covoiturage et/ou parcs relais
-  Requalifier les voies et les traversées de bourg
-  Requalifier les entrées de territoire par un traitement favorisant l'identification
-  Préserver des fenêtres d'accès

 Mairie  Eglise  Cimetière

 Arrêt de transport en commun

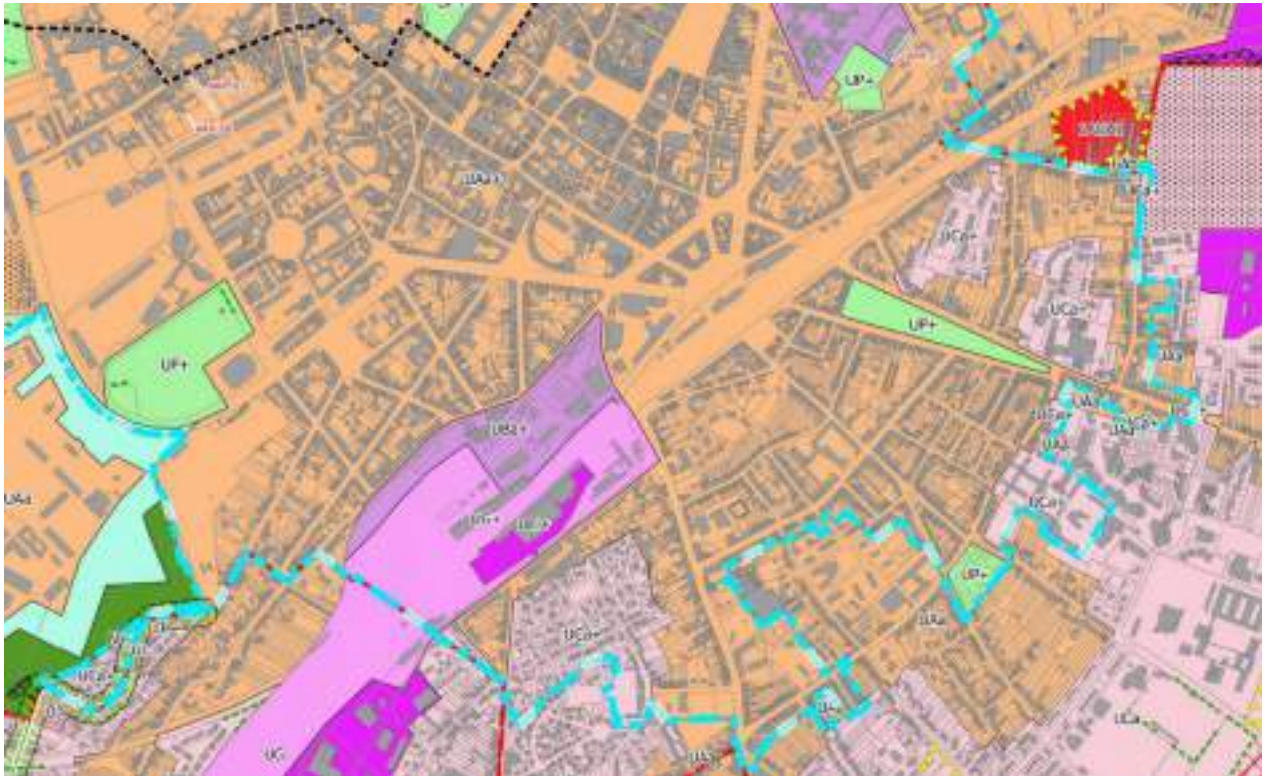
 Principales voies



L'emprise du projet se situe en zone :

- UBa+ (UBa : correspond aux secteurs urbains présentant des enjeux forts en termes de densification ou de reconquête urbaine situés sur le territoire d'Arras)

Extrait plan de zonage réglementaire – PLUi d'Arras



Le secteur Bergaigne a vocation à accueillir des nouveaux programmes de construction. Les principales composantes du règlement de la zone UBa sont :

- Emprise au sol : 90% ;
- Hauteur : 20 m au faitage ou à l'acrotère ;
- 10% d'espaces végétalisés ou végétalisables dont au moins ¼ en aire de convivialité ;
- Stationnement : maximum 1 place pour 120m² de SDP de bureaux (car situé à moins de 500m de la gare) ;
- Stationnement pour les bâtiments concourant à l'exécution d'un service public : en fonction des besoins ;
- Stationnement : 1 point de recharge pour véhicules électriques ou hybrides pour 2 000m² de SDP de bureaux ;
- Stationnement vélo : 1.5m² pour 100m² de SDP de bureaux.

En outre, l'opération d'aménagement sera mis en œuvre via une procédure de permis d'aménager. Un règlement sera inséré à cette procédure afin de compléter les règles d'urbanisme.

Enfin, un cahier des recommandations architecturales, paysagères et environnementales garantira l'homogénéité de l'aménagement de la zone.

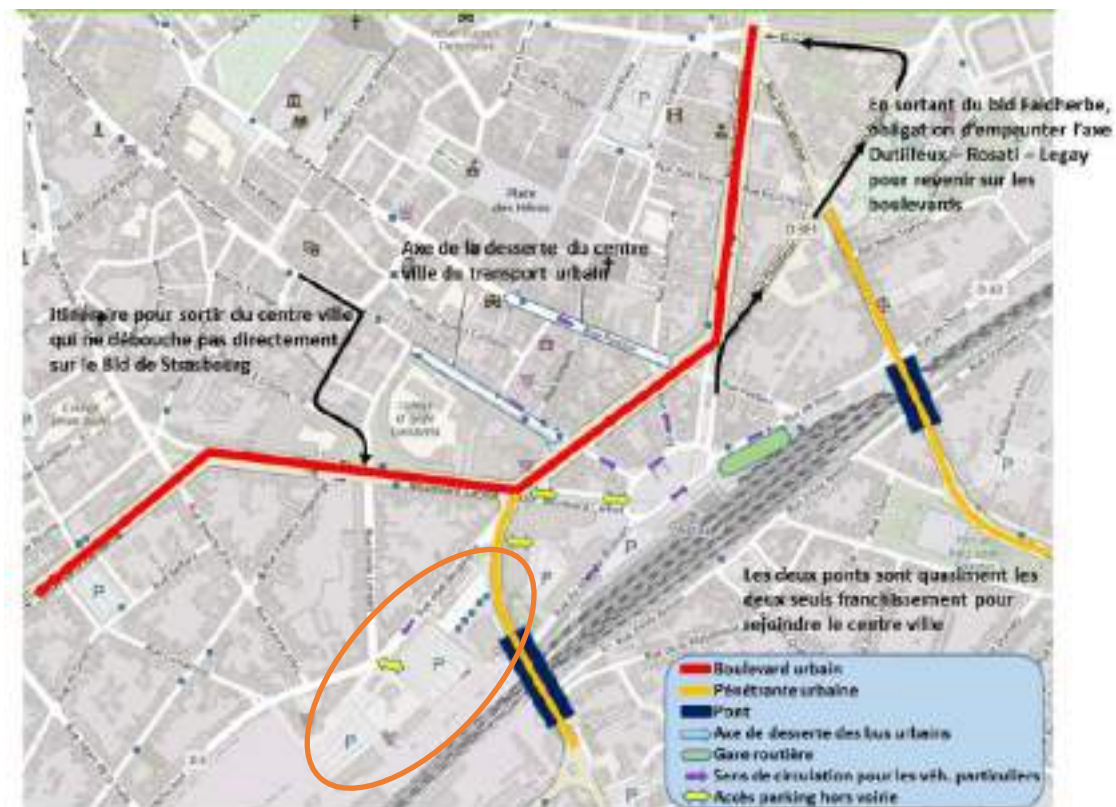
3.8. Le trafic et l'offre de stationnement existante

Afin de mesurer l'état du trafic et de l'offre de stationnement, la CUA, a commandé un diagnostic circulation et stationnement du site. Il a été établi en juin 2019.

Présentation générale du trafic

L'îlot Bergaigne est situé au cœur du réseau viaire de la CUA. Il est situé à proximité immédiate des boulevards de la ville d'Arras et à proximité directe de l'un des deux ouvrages arrageois qui traversent le sillon ferroviaire (ici le pont du Maréchal Leclerc). Cette localisation privilégiée permet une très bonne desserte du site mais implique des flux de circulation conséquents.

Présentation du réseau viaire du site d'étude (Source étude EGIS 2019)



Le trafic journalier est soutenu : sur le boulevard Leclerc. Il constitue un axe structurant qui accueille un trafic conséquent : 21 000véh/jour. La rue Bergaigne reçoit, quant à elle, un trafic journalier de l'ordre de 5 000 véh/jour.

Trafic journalier sur une journée à proximité du site d'étude (Source étude EGIS 2019)



La dynamique circulatoire en heure de pointe du matin (HPM)

En HPM, la rue Bergaigne accueille un trafic important en raison de sa fonction de point d'accès au parking Bergaigne 1. : 575 véhicules en HPM.

Le Boulevard Leclerc, qui constitue un axe de transit de fort reçoit un trafic descendant (vers le centre-ville d'Arras) plus soutenu que le trafic montant (vers Beaurains), soit 993 véhicules en HPM.sens descendant et 509 véhicules en HPM sens montant.

Trafic en HPM sur la zone d'étude (Source : étude Egis 2019)



La dynamique circulatoire en heure de pointe du soir (HPS).

En HPS, la dynamique circulatoire du boulevard Leclerc est équilibrée :

Trafic en HPS sur la zone d'étude (Source : étude Egis 2019)



Le réseau de transport en commun

Au sein du périmètre d'étude, les transports en commun se déploient de manière suivante :

- L'ensemble des lignes urbaines du réseaux Artis sont accessibles Place Foch (arrêt gare)
- La gare interurbaine se situe aujourd'hui au sein de l'emprise du projet. Mais elle sera reconstituée au sein de l'îlot mais avec uniquement 8 quais (contre 17 aujourd'hui), grâce à une réorganisation de la desserte du transport interurbain à l'échelle de la ville d'Arras.
- La gare SNCF est située place Foch
- Le centre-ville d'Arras dispose de deux circuits de navettes gratuites qui relient des parkings relais au centre-ville. Le site se situe à environ 200m de l'arrêt citadine « Poste » où les deux lignes de Citadine s'arrêtent.

Ainsi, les transports en communs sont situés à environ 250m/300m de l'emprise du projet.

Localisation de l'offre de transport en commun à proximité de l'emprise projet (Source : plan Artis)





L'offre de stationnement sur la zone d'étude

La zone d'étude accueille aujourd'hui deux parkings en surface de 350 et 170 places : appelés le parking Bergaigne 1 et Bergaigne 2.

Ces deux parkings sont gratuits et très fréquentés par les navetteurs qui utilisent le train pour rejoindre les grandes agglomérations régionales ou la région parisienne. Le parking Bergaigne 1 est saturé dès 7h du matin

Du stationnement longitudinal payant demeure rue Bergaigne ; rue d'Achicourt ou rue Lenglet.

4. IMPACTS ET MESURES DU PROJET D'AMENAGEMENT

Les études menées sur site permettront d'identifier précisément les impacts du projet et le cas échéant de s'inscrire dans l'itération Eviter/Réduire/Compenser.

Thématique	Mesures de l'impact potentiel	Impacts et éventuelles mesures ERC en phase exploitation Impacts temporaires
La population	Le projet n'a pas pour objet de créer de l'habitat	Des riverains pourront percevoir des impacts temporaires durant la phase chantier (cf ci-dessous).
La vie économique	Le projet aura un impact positif sur la dynamique économique locale puisqu'il visa à accueillir des programmes tertiaires. Ils viendront accroître le dynamisme de l'arrageois en matière d'accueil de programmes immobiliers de bureaux.	Le projet vise, par ailleurs, à compléter l'offre tertiaire existante avec des programmes immobiliers tertiaire pour environ 35 000m ² de surface de plancher. Durant la phase chantier les accès et cheminement aux activités économiques et des riverains seront rétablis, autant que de possible. Il en sera de même pour les livraisons.
La faune et la flore, les habitats naturels Continuité écologique Equilibres biologiques	Une étude écologique, proportionnée aux enjeux du site pourrait être engagée, pour mesurer la sensibilité du site, néanmoins fortement anthropisé.	Le milieu écologique, tout comme les connexions écologiques sont pauvres sur ce secteur fortement urbanisé. En cas d'impacts sur le milieu écologique des mesures ERC seront mises en place La palette végétale employée se basera majoritairement sur des essences locales. En cas de découverte avec une station d'espèces invasives, celles-ci seront traitées dans le respect des recommandations afin d'en limiter la dispersion. Cela a déjà été engagé avec le traitement de stations de renouée du Japon.
Les sites et paysages	Le diagnostic paysagé du site a été réalisé. Le site de projet est compris dans le périmètre AVAP.	Le projet prendra en compte les prescriptions de l'AVAP. Une concertation a été engagée avec l'ABF et l'architecte conseil de la Ville d'Arras. Celle-ci se poursuivra durant le déploiement du projet.
Le patrimoine culturel et archéologique	Le site se situe au sein du périmètre AVAP et de protection des MH. L'ensemble de la Commune d'Arras est en zone de richesses archéologiques.	Le projet sera travaillé en concertation avec les services de la Commune d'Arras et l'ABF afin de se conformer à l'AVAP et d'intégrer les recommandations de l'ABF. Par ailleurs, une demande préalable a été adressée au SRA qui a prescrit un diagnostic archéologique sur le site.
Le sol	Le site est largement imperméabilisé : place de la gare, voiries, dalle béton de la gare interurbaine,	Les techniques déployées en matière de VRD et de construction s'adapteront aux composantes du sol. Des études de recherches de potentielles cavités sont engagées.

	<p>parkings Bergaigne 1 et 2, constructions...</p> <p>Des études complémentaires de sol ont été engagées pour déterminer la structure du sol. Le site se situe en zone de risques cavités.</p> <p>Des études complémentaires de pollution ont été engagées pour déterminer si l'îlot Bergaigne est compatible avec ses usages futurs.</p>	<p>En cas de découverte de pollution non compatible avec l'usage futur du site, un plan de gestion sera mis en œuvre.</p>
L'eau	<p>Le site de projet n'est pas localisé à proximité d'un réseau hydrographique, ni à proximité ou dans une aire de protection des captages d'eau, ni à proximité d'une zone humide</p> <p>Des études de sol permettront de déterminer avec précision la profondeur de la nappe.</p>	<p>En fonction de la détermination du niveau de la nappe, les techniques employées seront éventuellement adaptées pour la réalisation des éventuels ouvrages enterrés.</p> <p>S'agissant de la gestion des eaux pluviales, la prise en compte du risque cavité permettra de se positionner sur une infiltration à la parcelle et/ou un rejet au réseau avec débit limité après traitement. Il sera fait application de l'article 27 du règlement de service collectif de la CUA qui édicte que « dans le cas où les eaux pluviales ne pourraient être infiltrées pour des raisons techniques ou sanitaires dûment approuvé par le CUA telles que l'imperméabilisation des sols, le rejet de ces eaux dans le réseau unitaire ou pluvial d'assainissement est autorisé à hauteur d'un débit maximum de 0.5l/s/ha se surface imperméabilisée (toitures, voiries ...)</p> <p>Durant la phase chantier, des mesures préventives et curatives seront mises en place s'agissant du risque de pollution accidentelle.</p>
L'air	<p>Des mesures de pollutions in-situ seront diligentées si les données Atmo ne sont pas suffisantes.</p>	<p>En phase chantier, des nuisances pourront se faire sentir en raison du flux de circulation pour les livraisons des chantiers, aux engins de chantiers même ou encore en raison de la poussière qui pourrait émaner du chantier. Des mesures seront imposées aux entreprises de travaux afin de minimiser les nuisances.</p>
Le bruit	<p>Le MOA pourrait réaliser, en cas de besoin, une campagne de mesure de l'ambiance sonore actuelle et une modélisation suite aux évolutions projetées.</p> <p>En fonction de cette étude des mesures de réduction</p>	<p>Sur l'îlot Bergaigne, le trafic va augmenter en raison de l'arrivée de nouveaux programmes tertiaires. Pour autant, sa position privilégiée à proximité du PEM gare devrait inciter au report modal vers les transports en commun. Par ailleurs la position des bâtiments tertiaire aura une fonction d'écran sonore vis-à-vis du bruit qui pourrait émaner du parking en structure.</p>

	de l'impact pourront être proposées.	En fonction de la modélisation de l'ambiance acoustique qui pourrait être mesurée, des mesures pourraient être proposées. En phase chantier, le projet va générer des nuisances sonores temporaires dues aux circuits de livraison et aux engins de chantier. Le matériel utilisé sur les chantiers respectera les normes et réglementations en vigueur. Des mesures seront imposées aux entreprises afin de limiter cet impact.
Les loisirs / les équipements	Le site est occupé par une salle de sport et un skate-park L'emprise du projet comprend le skate-park.	Le skate-park sera déplacé. Sa localisation future est à l'étude. La salle de sport est maintenue.
Les circulations / les déplacements	Des comptages routiers ont été effectués en 2019. Par ailleurs, la CUA a acquis un modèle de trafic qui lui permet de mesurer les impacts du parti d'aménagement et de calibrer les nouvelles infrastructures.	Les circulations au sein de l'îlot Bergaigne seront repensées. Les connexions au réseau de transports en commun seront valorisées, tout comme les liaisons modes doux. A terme les parkings en surface Bergaigne 1 et 2, ont vocation à disparaître au profit d'un parking en structure. Il sera connecté au PEM gare via la rue Brassart. Les études se poursuivent afin de proposer des infrastructures permettant aux modes doux de trouver toute leur place. Par ailleurs, des études sont en cours sur les programmations des carrefours à feux afin de limiter la congestion aux heures de pointes. En phase chantier, des itinéraires de déviation seront mis en place pour les véhicules motorisés et les modes doux. Des itinéraires d'approvisionnement seront, par ailleurs, proposés aux entreprises, afin de limiter l'impact sur le trafic routier existant. Une pré-signalisation puis une signalisation de chantier seront déployées et maintenues durant toutes les périodes de travaux.
La consommation énergétique	Le site Bergaigne est traversé par le réseau de chaleur urbain.	Le tronçon de réseau de chaleur traversant l'îlot Bergaigne sera dévié. La connexion des programmes immobiliers à ce réseau est imposée par la CUA aux opérateurs. Les constructions devront intégrer les normes énergétiques en vigueur. S'agissant de l'éclairage public, l'utilisation des LED permettra de réduire les consommations énergétiques d'éclairage.
La commodité du voisinage (vibrations,	Une étude d'éclairage permettra de calibrer l'éclairage public du site.	En phase exploitation, le projet ne génèrera pas de vibrations. En phase chantier, des vibrations et des odeurs pourront incommoder le voisinage. Des

odeurs, hors bruit)	En phase exploitation le projet ne générera pas de vibrations ni d'odeurs.	prescriptions seront imposées aux entreprises de travaux afin de limiter la gêne occasionnée. S'agissant de la phase exploitation, la mise en lumière du site sera appropriée à son usage
L'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique		En phase chantier, les installations seront conçues afin de limiter l'impact sur le voisinage et assurer la sécurité des riverains et des usagers du quartier. Le chantier et le stockage seront organisés afin que toute éventuelle pollution accidentelle soit circonscrite. Les déchets seront triés sur site avant d'être évacués régulièrement dans des filières adaptées

Focus mesures phase chantier :

Durant les phases de chantier, des mesures seront mises en place pour réduire les impacts et nuisances sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine. Ces mesures porteront sur :

- La conservation de la qualité de la ressource en eau
- La maîtrise des nuisances sonores et la pollution de l'air
- La gestion des impacts sur le trafic routier et les modes doux
- La gestion des déchets

Pour ce faire, il s'agira de :

- Informer les riverains, commerçants et entreprises avant le démarrage d'un chantier
- Limiter les nuisances visuelles et sonores
- Limiter les nuisances sur le domaine public
- Prévoir des dispositifs (préventif et curatif) en cas de pollution accidentelle
- Procéder au tri des déchets et à leur évacuation régulière
- Tendre vers une valorisation des déchets de chantier
- Limiter les consommations énergétiques et en eau

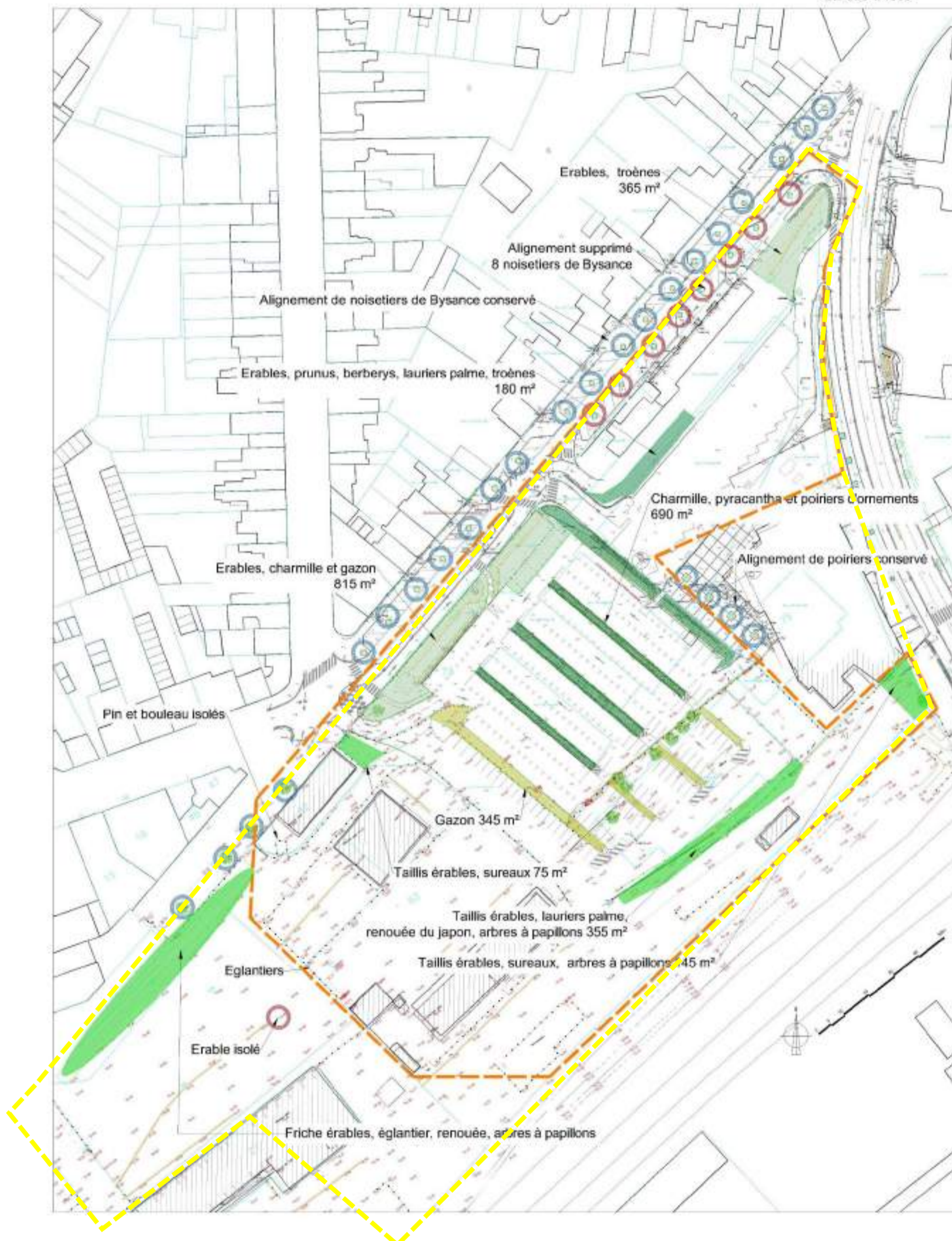
Pièces jointes :

- Analyse succincte des habitats écologiques

Examen au cas par cas

Analyse succincte des habitats écologiques

Echelle 1/1000





Examen au cas par cas
Analyse succincte des habitats écologiques

Echelle 1/1000

