10-03-53.00

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

09 MARS 2010

*Direction Régionale de l'Environnement,*
*de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais*

*Service :*
*Energie Climat Logement Aménagement du Territoire*
*Division : Aménagement du territoire*

Numéro d'enregistrement :
Référence : TA/AV 2010-01-06- 002
Vos réf. :

**Affaire suivie par Thibaud Asset**
thibaud.asset @developpement-durable.gouv.fr
Tél. 03 59 57 83 31– Fax : 03 59 57 83 00

Lille, le 05 mars 2010

**Le Directeur régional**

à

Monsieur le sous Préfet de Calais
9 esplanade J. vendroux

62100 CALAIS

**Objet : Evaluation environnementale-**
**ZAC de la Turquerie à Calais et Marck en Calaisis**

En date du 6 janvier, vous avez bien voulu nous transmettre dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact relative au projet de création de la ZAC de la Turquerie à Calais et Marck en Calaisis.

Conformément au décret du 30 avril 2009, veuillez trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet.

Cet avis est à joindre au dossier mis à l'enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais.

Les éléments contenus dans l'avis ont été présentés au porteur de projet et fait l'objet de deux courriers en date du 16 février et 24 juillet 2009.

**Michel Pascal**

Copie : DREAL Service Connaissance
DREAL Service SDII
DREAL Service PMPP

P.J. : avis de l'Autorité Environnementale

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Direction Régionale de l'Environnement,*
*de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais*

*Service :*
*Energie Climat Logement Aménagement du Territoire*
*Division : Aménagement du territoire*

Lille, le 5 mars 2010

Numéro d'enregistrement : DAT
Référence : TA/EP 2010-01-06-002

**Objet : évaluation environnementale-**
**projet de création de ZAC de la Turquerie à Calais et Marck en Calaisis**

## AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le projet concerne la création d'une Zone d'Activités Concertée de 156,3 ha sur les communes de Calais et Marck-en-Calaisis permettant l'implantation d'un parc d'activités logistiques, d'activités industrielles et d'activités tertiaires. La Communauté d'Agglomération du Calaisis, maître d'ouvrage du projet, a recherché une capacité maximale d'emplois avec la création de 2 200 emplois (soit une densité d'emploi de 14 emplois à l'hectare).

**Qualité de l'étude d'impact :**

**Biodiversité:**

Sur le thème de la prise en compte « *des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site de bonne qualité reflète l'intérêt écologique des milieux naturels à enjeux (prairies bocagères, plan d'eau, boisements, ferme). Les mesures envisagées dans le cadre du projet prévoient la préservation de certains de ces milieux et habitats : préservation de la ferme et de son boisement abritant une colonie d'Hirondelles rustiques, préservation partielle des boisements naturels, préservation de certaines pelouses sur sable et de certains plans d'eau. En terme de mesures d'accompagnement et compensatoires, le dossier propose la création de plans d'eau à vocation écologique (bassins de tamponnement des eaux pluviales et noues) accompagnée de la mise en œuvre d'une gestion différenciée de l'ensemble des espaces verts publics et privés ainsi que la création d'un corridor biologique Nord-Sud. L'ensemble de ces mesures semble tout à fait favorable à la biodiversité.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer
Présent pour l'avenir

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00
Tél. : 03 20 13 48 48 – fax : 03 20 13 48 78
44, rue de Tournai -- BP 259 -- 59019 Lille cedex
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

"certifiée Iso 9001 : 2000"

Toutefois, l'intérêt du corridor écologique est-ouest (composé de prairies bocagères humides parsemées de boisements naturels), identifié dans le cadre de la trame verte et bleue du calaisis et confirmé par l'expertise écologique, aurait pu être mieux pris en compte. Ce corridor pourrait faire l'objet de mesures de conservation.

En effet, malgré la préservation partielle et la valorisation de certaines prairies, arbres et des pelouses sur sable de ce corridor, les propositions ne permettent pas le maintien de la fonctionnalité originelle de ce corridor écologique.

Le dossier ne contient par ailleurs pas d'analyse des incidences de l'aménagement sur l'agriculture et en particulier sur la pérennité des exploitations agricoles alors que le projet va impacter directement et de façon importante deux entreprises agricoles.

**Eau :**

L'état initial du volet eau et en particulier le volet eau souterraine de l'étude d'impact est plutôt complet et souligne la faible vulnérabilité de la nappe vis à vis des pollutions compte tenu de la faible perméabilité observée.

Cette faible perméabilité des sols a conduit le maître d'ouvrage du projet à privilégier le rejet des eaux pluviales du domaine public vers le réseau superficiel (les wateringues) associé à un tamponnement par l'intermédiaire de noues et de bassins de rétention (débit limité à 1l/s/ha). Pour la gestion des eaux pluviales en domaine privé, le maître d'ouvrage recommande pour le parc d'activité situé au nord du site une infiltration au regard d'une perméabilité plus favorable et l'aménagement de chaussées poreuses et de toitures végétalisées pour la zone logistique. Ces différentes dispositions sont cohérentes avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie. Cependant malgré l'objectif de limiter les surfaces imperméabilisées affiché en page 153 (démarche de développement durable), il apparaît que celles-ci restent encore très importantes puisque 100ha sur 150ha vont être urbanisés. La mise en œuvre de mesures alternatives de gestion des eaux pluviales est recommandée dans le dossier, sans toutefois relever d'incitations plus opérationnelles.
L'analyse des effets du projet, en particulier sur les eaux superficielles (aspect qualitatif et quantitatif) est succinct dans la mesure où le dossier se limite à vérifier le respect des recommandations du gestionnaire des wateringues et à indiquer les niveaux d'abattement des polluants. L'analyse des incidences du projet n'intègre pas les composantes du milieu récepteur comme par exemple sa qualité physico-chimique et biologique, son objectif de qualité, son fonctionnement hydraulique et les désordres hydrauliques observés.

**Déplacements :**

Le choix d'implantation de cette future ZAC semble résulter de la présence de voies routières d'importance internationale et nationale. Le projet va engendrer, d'après le dossier, une augmentation du trafic d'environ 4000 véhicules par jour dont 1440 poids lourds.

L'étude de trafic annexée au dossier préconise la mise en œuvre de trois aménagements routiers afin de sécuriser et supprimer tout risque de saturation de l'échangeur 48 (Transmarck) à l'horizon du remplissage de la ZAC (2016) :

- la création d'une entrée (Boulevard de l'Ouest) et d'une sortie vers l'A16 à deux voies sur le giratoire actuel Transmarck;
- la suppression d'un Tourne-à-Gauche sur la RD 247 pour l'accès à la bretelle vers Calais;
- la création d'un giratoire pour le raccordement des bretelles sud de l'échangeur (supprimant le risque de remontée de file sur la section courante en sortie venant de Calais)

Ressources, territoires, habitats & logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer
Présent pour l'avenir

Seule la création d'une entrée et d'une sortie à deux voies sur le giratoire actuel est reprise au niveau de l'étude d'impact. Les raisons qui ont conduit à ne pas retenir l'ensemble des aménagements doivent être exposées.

Le dossier évoque une desserte ferroviaire du site (ligne Calais Dunkerque). Celle-ci concerne un secteur de 29ha sur les 150ha, avec une fréquence inférieure à un train par jour. Le dossier précise que cette desserte permettre de délester le réseau routier d'environ 50 camions par jour à comparer au 1440 prévus à terme. Cette ligne ferroviaire n'est actuellement pas électrifiée (étude RFF en cours).

Les différents éléments du dossier amènent à la conclusion que cette desserte ferroviaire ne sera opérationnelle et compétitive qu'à condition d'électrifier la ligne. Ainsi, l'opérationalité de la desserte ferrée n'est pas garantie au moins dans un premier temps.

En matière de déplacement domicile-travail, le dossier fixe comme objectif prioritaire (page 134) «*de favoriser un report modal pour limiter l'accès en véhicule particulier, par la mise en place d'une desserte bus cohérente et le raccordement au réseau de pistes cyclables* ». Mais le dossier ne contient aucune proposition ni mesures permettant de répondre à cet objectif qui concerne environ 2 340 véhicules légers par jour.

**Santé** :

L'analyse des incidences du projet sur la pollution de l'air, prenant en compte les émissions de $CO_2$ émis par les trafics routiers et ferroviaires supplémentaires, est intéressante même si le $CO_2$ ne constitue pas un polluant à part entière.

Le contenu de l'étude d'impact « sanitaire » est en adéquation avec l'ampleur du projet et les incidences potentielles de celui-ci excepté pour le volet pollution de l'air et bruit. L'évaluation des incidences sur ces deux derniers thèmes, aussi bien en phase d'exploitation qu'en phase travaux, est absente. Une analyse doit être menée afin que le projet propose des mesures de réduction d'impact comme par exemple le renforcement acoustique de certains bâtiments existants et futurs, le développement de modes de transports alternatifs efficaces, l'incitation par des mesures appropriées à l'usage des transports en commun, l'utilisation de modes de chauffage non polluants (énergies renouvelables).

**Prise en compte effective de l'environnement :**

La localisation du projet en milieu rural déconnecté du centre ville et l'absence d'une desserte compétitive par les transports en commun ou par des modes de déplacement doux ne sont pas cohérentes avec les dispositions de l'article 7 (lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, lutter contre l'étalement urbain) et l'article 12 (développement des transports en commun et des déplacements doux) de la loi Grenelle du 3 août 2009.

Le dossier présente les différentes réflexions menées pour desservir la zone par des modes de transports alternatifs pour les marchandises mais l'efficacité de ces mesures demeure limitée.

Les aménagements paysagers (plantation d'arbres indigènes) et les ouvrages de gestion des eaux de ruissellement (bassins de stockage écologiques) sont cohérents avec les orientations visant la restauration de continuités écologiques du chapitre II de la loi Grenelle. Les mesures envisagées se proposent aussi de créer un corridor écologique Nord-Sud fonctionnel. Cependant, le corridor écologique est-ouest existant au nord du site ne sera pas conservé alors qu'il a été identifié dans le cadre de la trame verte et bleue du Calaisis. Ce point mérite d'être approfondi.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer
Présent pour l'avenir

Le dossier contient une évaluation des émissions de $CO_2$ générées par le trafic routier et ferroviaire en phase d'exploitation mais pas en phase travaux. Le dossier n'évalue pas non plus globalement les émissions de gaz à effet de serre générées par les futures activités (chauffage, production d'énergie, process). Toutefois, le dossier contient en annexe le cahier des charges architectural, environnemental et paysager qui reprend de façon exhaustive l'ensemble des orientations du Grenelle de l'environnement sous forme de recommandations fortes à destination des futurs propriétaires. On peut regretter au vu des enjeux que ces recommandations ne s'accompagnent pas de leviers opérationnels plus incitatifs.

Le projet prend donc en compte partiellement les orientations de la loi Grenelle, en particulier les enjeux de la préservation de la ressource en eau, des paysages, de la biodiversité et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autres orientations ne semblent pas avoir fait l'objet d'une réflexion approfondie ou d'un développement dans le cadre de ce dossier:

- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie ;
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun;
- Préserver la biodiversité notamment au travers de la conservation, la restauration de continuité écologiques ( maintient du corridor biologique Est-Ouest existant);
- Développer l'usage du transport fluvial et ferroviaire des marchandises pendant la phase d'exploitation et la phase chantier.

**CONCLUSION :**

Le contenu de l'étude d'impact peut être considéré comme complet vis à vis de l'article L.122-3 du code de l'environnement. Certaines mesures de compensation sont intéressantes. L'analyse des incidences sur la santé et le volet eau demeure assez succincte et devrait davantage démontrer l'absence de risques, au delà d'une simple affirmation.

Un certain nombre d'orientations majeures de la loi Grenelle du 3 août 2009 ont été prises en considération. Toutefois, en l'absence d'alternative opérationnelle et compétitive aux transports routiers à court et moyen terme, le projet n'est pas en cohérence avec l'orientation de l'article 11 de la loi Grenelle qui préconise « *Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et (fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime* ».

Le projet pourrait par ailleurs s'enrichir en prévoyant le maintien du corridor biologique est-ouest situé au nord du site au moyen de propositions adaptées.

Le Directeur Régional de l'Environnement de
l'Aménagement et du Logement

Michel Pascal

Présent
pour
l'avenir