



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de
l'Environnement,
de l'Aménagement et du
Logement

Lille, le 09 OCT. 2015

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : Avis de l'Autorité environnementale, relatif à l'aménagement du Parc d'activités de la Briqueterie sur la commune de FRETHUN
Réf : 2015-0470

Le projet d'aménagement du Parc d'activités de la Briqueterie à Fréthun est soumis à étude d'impact par décision de l'Autorité environnementale en date du 21 mai 2014, après examen au cas par cas requis par la rubrique 33° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (création d'une zone d'aménagement concerté couvrant un terrain d'assiette d'une superficie supérieure à 5 hectares et inférieure à 10 hectares et dont la SHON créée est inférieure à 40 000 mètres carrés).

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de juillet 2015 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 11 août 2015.

1. Présentation du projet

Le projet concerne l'aménagement d'un parc d'activités d'une superficie de 9,5 hectares sur la friche d'une ancienne briqueterie, destiné à l'accueil d'activités économiques et d'équipements à proximité de la gare TGV de Calais-Fréthun, sur la partie sud de la commune de Fréthun.

La gare TGV Calais-Fréthun est la dernière gare Eurostar avant le tunnel sous la Manche. Cette gare est aussi une gare TER entre Calais et Boulogne-sur-Mer.

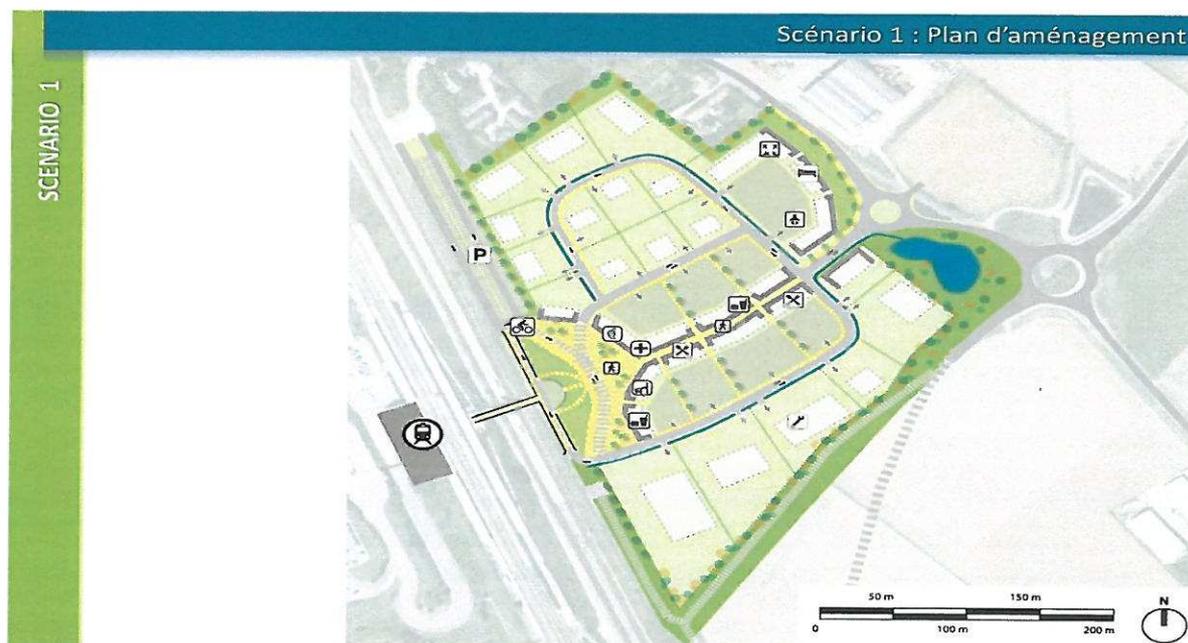
L'objectif du projet est de développer un parc d'activités mixtes (pôle d'équipements, hôtel communautaire, hôtel d'affaires, commerces, restaurants, services, bureaux et activités tertiaires et artisanales).

L'opération du parc d'activités prévoit :

- la viabilisation de 28 lots pour l'accueil d'activités économiques et d'équipements créant une SHON de 30 000 mètres carrés environ ;
- l'aménagement de nouvelles voiries permettant de desservir la zone d'activités par un système de boucle connectée à la rue principale (RD 246) via l'aménagement récent du giratoire, ainsi qu'à la rue de la gare via le parking ;

- l'aménagement d'un bassin de rétention et d'un système de noues permettant d'assurer une bonne gestion des eaux ;
- l'aménagement d'une placette en face de la passerelle sur l'axe de la gare TGV ;
- l'aménagement de trottoirs et d'une esplanade piétonne (depuis le parking de la gare et jusqu'au nouveau lotissement au Nord-Est) permettant d'assurer les continuités modes doux et personnes à mobilité réduite ;
- l'aménagement d'espaces verts qualitatifs au sein de la zone et notamment en périphérie sud et nord-est du site (traitement paysager de l'entrée de ville et insertion dans le paysage ouvert agricole).

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent les transports et déplacements, la santé, la gestion des sols.



Source : étude d'impact de 2015

2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier d'étude d'impact répond globalement aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Il contient un résumé non technique qui présente succinctement le projet, les principales solutions envisagées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Selon les éléments du dossier (pages 157 et suivantes), la variante retenue (scénario 1) permettra de répondre aux objectifs attendus pour ce projet, en termes d'intermodalité, d'insécurité et d'aménagement autour des gares.

Des tableaux de synthèse permettent d'appréhender l'état initial du site, les principales incidences du projet et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs sur l'environnement.

2.1. Transports et déplacements

Le dossier prévoit un itinéraire cyclable et piétonnier permettant de connecter la gare T(ER)GV, le parc d'activités et le centre-ville de Fréthun, via le réseau communal.

En ce qui concerne les transports en commun, la commune de Fréthun est desservie par une seule ligne de bus (Fréthun-Calais) avec un aller-retour le samedi après-midi. Il est certes prévu l'aménagement d'un arrêt de bus dans le parc d'activités mais la commune de Fréthun ne fait pas partie à ce jour du Périmètre de Transports Urbains de Calais. Elle n'est donc pas desservie par les

transports urbains, ni même intégrée à la réflexion sur la révision en cours du Plan de Déplacements Urbains. La desserte en bus du site nécessitera un travail important avec le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis.

Aujourd'hui le site, accessible essentiellement par la voiture, est bordé par les routes départementales RD 304 et 246 sur lesquelles un giratoire a été créé (page 116). Pour une meilleure accessibilité au parc d'activités un nouveau giratoire d'accès est programmé. La réalisation de ces deux giratoires visent à une organisation des flux sur les routes départementales, qui seraient en mesure d'accepter un trafic plus important, selon le dossier. L'accessibilité voiture ne semble pas, a priori, poser de problème, suivant l'état des lieux plutôt complet relatif à l'attrait de la gare.

La gare T(ER)GV Calais-Fréthun, localisée à proximité immédiate du terminal Eurotunnel de Coquelles desservi par les Eurostars à destination de Londres, Bruxelles et Lille Europe est très fréquentée quotidiennement, soit une estimation d'un trafic de 59 TER dont 15 T(ER)GV qui composent l'essentiel des allées et venues des 1 250 voyageurs par jour.

Cette affluence pose néanmoins la problématique de l'accessibilité de la gare. En l'absence de desserte en transport en commun, le parc de stationnement existant, dont la saturation est déjà avérée, entrera en interaction directe avec les parkings du projet.

L'étude d'impact reste évasive sur l'évolution du stationnement « sauvage » mais prévoit que chaque entreprise devra disposer de parkings propres pour une séparation des usages (gare et entreprises). Par ailleurs, le dossier évoque la réalisation d'un parking privé payant. Ceci apparaît pertinent pour permettre un fonctionnement correct des services et activités sur ce secteur.

Toutefois, le trafic généré pour le nouvel accès au parc d'activités, estimé à environ 400 véhicules/heure dans chaque sens, paraît important même si le réseau routier sera à même de le supporter comme évoqué dans le dossier au vu de comptages effectués en 2010. Cette estimation, combinée aux espaces libres du plan masse de la ZAC (le nombre de places de parking n'est pas précisé) et à l'absence de transport en commun, présage, en l'état actuel du projet, une accessibilité axée sur la voiture individuelle.

L'enquête sur l'accessibilité de la gare programmée auprès des usagers, par la SNCF, sera indispensable pour définir les mesures alternatives à l'autosolisme sur l'ensemble du secteur ; il est même regrettable que cette enquête n'ait pas été menée plus en amont du projet (lettre de la Communauté de communes du Sud Ouest du Calaisis page 155).

2.2. Santé et cadre de vie

Bruit

Le site se situe dans l'emprise des axes des lignes ferroviaires et routières (gare TGV et la route départementale 304) recensées dans l'arrêté préfectoral du 23/08/1999 relatif au classement des infrastructures bruyantes (page 152). L'augmentation du trafic interne et externe au parc d'activités générera des nuisances sonores qu'il est difficile d'appréhender sans une estimation du bruit généré par le trafic routier, ferroviaire et les aménagements projetés. Il est opportun d'affiner l'analyse et d'envisager des mesures de réduction d'impact les plus adaptées (réduction des déplacements motorisés, protection des habitations, si nécessaire).

Air

Les données ATMO (station de Sangatte) montrent une pollution importante des émissions de polluants PM 10, NO2 et CO caractéristiques des transports. Le dossier mentionne des mesures réalisées en 2000 et 2003 mais ne prévoit aucune projection de la pollution, qui augmentera forcément au regard du trafic généré par le projet.

Par ailleurs, le dossier précise les mesures mises en œuvre pour supprimer, réduire ou limiter les effets du projet sur l'air pendant la phase chantier.

2.3. Pollution des sols

L'état initial du site (page 54) montre une friche de l'ancienne briqueterie avec ses sources de pollutions potentielles (vestiges de la démolition des fours industriels, de la forge, un séchoir fermé à charbon, un transformateur électrique, tôles en amiante etc.). Les analyses menées sur le site, n'ont montré aucun impact sur la qualité des sols du point de vue des éléments organiques. Par contre, la couche de remblais localisée au droit de l'ancienne forge présente des traces d'arsenic et de mercure. A ce titre, le dossier mentionne qu'une étude sera menée afin d'envisager les mesures nécessaires pour y remédier (confinement, traitement, exportation...). Il est opportun pour supprimer, réduire ou limiter ces effets, de réaliser cette étude très amont selon une méthode adaptée aux métaux lourds.

2.4. Milieu naturel

L'état initial précise que le site colonisé par la végétation est composé d'un espace herbacé et arbustif. La friche présente une diversité floristique (peupleraie, aubépines, graminées, mégaphorbiaie, arbustes et friche herbacée). Trois espèces invasives sont observées sur le site (l'arbre aux papillons, la renouée du Japon et l'aster). La faune éventuellement concernée est reprise dans un tableau succinct. Les effets du projet ne sont pas évoqués.

Le dossier indique qu'une visite de terrain a eu lieu en juillet 2015 pour établir une présentation globale des milieux, mais sans relevé faunistique et floristique détaillé.

Les mesures d'évitement et de réduction ne sont ciblées que sur les travaux de défrichage et de terrassement. Cette lacune sur les habitats naturels porte préjudice au dossier d'étude d'impact.

2.5. Eau

Le projet ne se situe pas dans une aire d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable. La mise en place d'un système de tamponnement des eaux est envisagée dans le projet. Le secteur d'étude du projet est concerné par la 4ème section de Wateringues du Pas-de-Calais. L'état initial relatif à la protection de la ressource en eaux est appréhendé.

3. Conclusion

L'étude d'impact montre dans son ensemble les enjeux environnementaux et leurs impacts sur le projet. Toutefois, le dossier présente sommairement les impacts sur le milieu naturel, et aborde peu les projections sur la pollution des sols, la santé, les stationnements, les déplacements et l'utilisation économe des sols.

Le site d'implantation, par l'utilisation d'une friche proche de la gare T(ER)GV et des routes départementales, présente des atouts pour le développement d'activités. Néanmoins, le projet reste axé sur une accessibilité par la route et prévoit une un taux d'occupation des sols de 50%, ce qui est faible en terme d'optimisation foncière. Il est, de ce fait, perfectible pour concourir pleinement aux orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

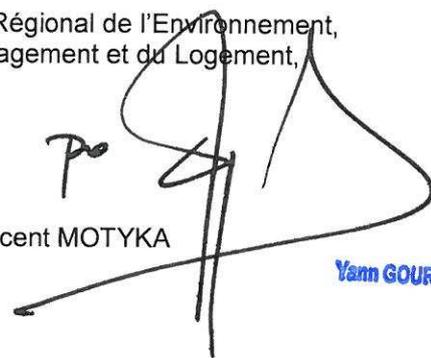
Dans le cadre de l'aménagement du Parc d'activités, l'Autorité environnementale recommande :

- de définir des mesures efficaces (desserte en transport en commun, facilitation du covoiturage, plan de déplacement commun d'entreprises, limitation du nombre des places de stationnement, etc.) pour réduire les impacts dus aux déplacements des personnes, et ce en lien avec la gare T(ER)GV,
- de prendre des mesures efficaces de traitement de la pollution des sols par la consolidation d'un plan de gestion appliqué aux métaux lourds,

- de limiter les impacts et les effets liés au défrichage, et déboisement du site et d'éviter ceux liés à la biodiversité (non propagation des espèces invasives et préservation des espèces protégées, le cas échéant).

Il conviendrait également de préciser le devenir des anciennes habitations liées à l'activité de la Briqueterie (page 36).

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


Vincent MOTYKA

Yann GOURI®