



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS
PICARDIE

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

Lille, le **29 SEP. 2016**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la zone du Guindal – commune de Marquise
Réf : 2016-0336

Le projet d'aménagement de la zone du Guindal à Marquise est soumis à étude d'impact par décision du 11 septembre 2015, requise par la rubrique 33° [permis d'aménager] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Cette décision était motivée par le nombre conséquent de places de stationnement prévu par le projet commercial, l'optimisation foncière et les effets cumulés du projet avec le projet d'urbanisation de la Plaine du Canet par 400 logements situé à proximité.

Le présent avis porte sur la version de mai 2016 de l'étude d'impact, incluse dans la demande de permis d'aménager.

1. Présentation du projet

Le projet du Guindal à Marquise est situé à proximité de l'autoroute A16. Il est bordé au Nord par la zone d'activités des Deux Caps et à l'Est par la zone d'aménagement concerté de la Plaine du Canet. L'ensemble de ces aménagements récents ou à venir consiste in fine à étendre l'enveloppe urbaine de Marquise vers le Nord.

Le projet, objet du présent avis, consiste à aménager, sur un terrain d'une surface de 7 hectares, une zone mixte sur plusieurs îlots répartis de la manière suivante :

- îlots 1 et 2 de 4 ha, dédiés au commerce. L'îlot 1 comprendra un supermarché et son parc de stationnement de 518 places. Il se substituera à l'existant au Nord du projet, qui sera transformé en galerie commerciale. Les caractéristiques du projet sur l'îlot 2 ne sont pas encore connues ;
- îlot 3 de 1,5 ha, dédié à une quarantaine de logements, comprenant chacun deux places de stationnements privatives. La densité sera au minimum de 25 logements à l'hectare pour être compatible avec le PLUi ;
- îlot 4 affecté aux aménagements paysagers dévolus à la biodiversité ;
- îlot 5 pour une voie de circulation nommée « cinquième voie » de 450 mètres linéaires et des coulées vertes.

Sa surface au plancher prévisionnelle est estimée à 41 000 m².

Il n'a pas évolué depuis la demande d'examen au cas par cas de l'Autorité environnementale concluant à sa soumission à étude d'impact.



Figure 1 : Plan de situation (Source : Étude d'impact)

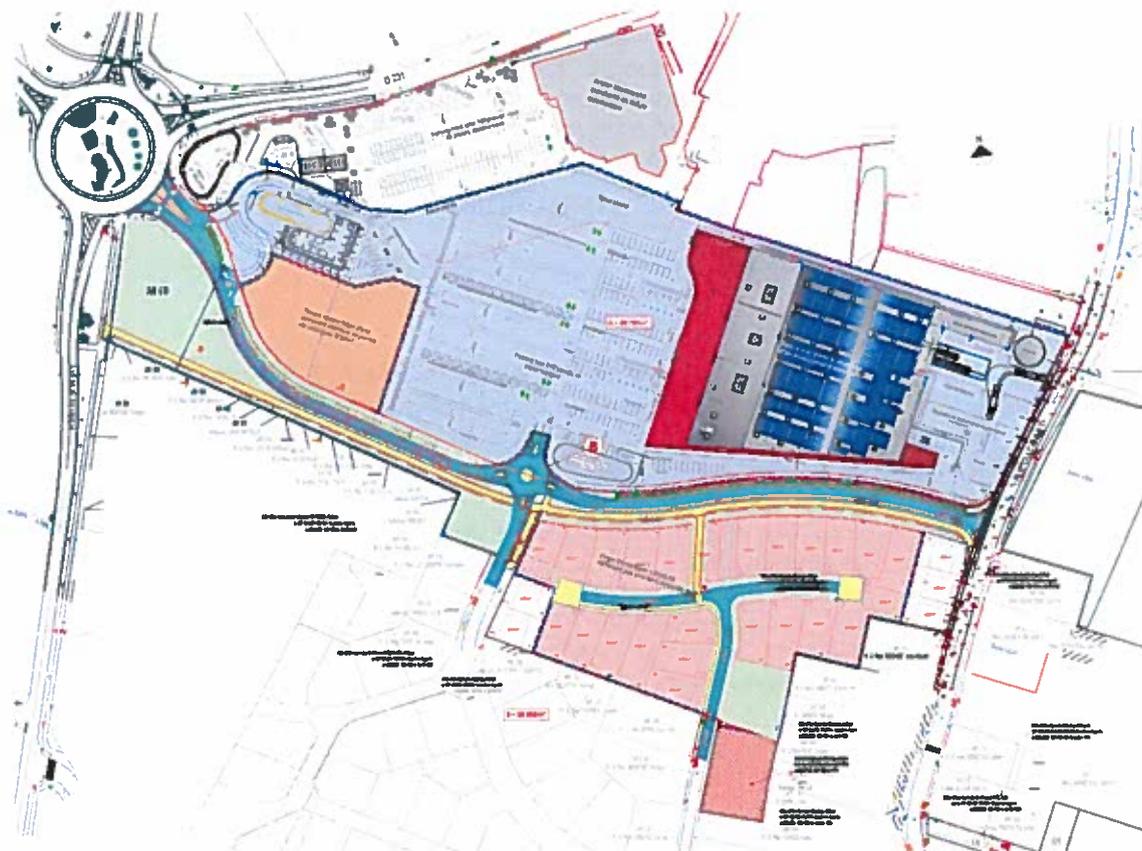


Figure 2 : Plan masse du projet (Source : Étude d'impact)

- **Paysage**

Les projets d'aménagement de la Plaine du Canet et des Deux Caps modifieront à terme l'aspect paysager et la perception visuelle de ce secteur. En effet, le site mutera d'un paysage de type agricole à un espace urbain. Le cumul de ces projets entraînera également une imperméabilisation du sol. C'est pour cela qu'il est nécessaire de garder des espaces de nature comme le prévoit les mesures compensatoires de ces deux projets d'aménagement.

Le projet prévoit des aménagements paysagers au niveau de la « cinquième voie », ayant pour but de développer une transition paysagère entre la zone commerciale et les habitations. La bande boisée de 3 mètres de large suggérée par le schéma de composition « profil en travers AA-voie structurante » n'apparaît néanmoins pas compatible avec l'orientation d'aménagement et programmation (OAP) du PLUi, qui indique que : « l'espace entre la voirie et les implantations commerciales est géré par une bande boisée de 6 m de large intégrée dans le talus ».

L'étude d'impact, mentionne, pour le projet de logements, un cahier des charges de prescriptions architecturales et paysagères. Il conviendrait de préciser son contenu ou de l'annexer à l'étude d'impact.

- **Distribution d'eau potable**

L'eau potable est distribuée sur le site par l'intermédiaire de l'unité de distribution de Rinxent, alimentée par les forages Fo1 et Fo2. Ces deux forages ont un volume annuel de distribution 660 000 m³/an. L'apport de ce projet cumulé avec la ZAC de la Plaine du Canet et le solde de remplissage de la zone d'activité des Deux Caps entraînerait le dépassement du seuil autorisé d'utilisation de la ressource en eau potable. Des mesures visant à réduire la consommation d'eau potable sont prévues telles que des citernes de récupération d'eau de pluie. Bien qu'étant de nature à limiter la consommation d'eau, ces mesures demeurent peu suffisantes face à l'enjeu.

Il convient en conséquence de développer et de poursuivre les démarches de sécurisation d'alimentation en eau potable non mises en exergue dans le dossier d'étude d'impact telles que l'amélioration du rendement des réseaux qui est actuellement inférieur à 70 % mais également l'interconnexion avec d'autres structures de distribution tel que la région de Bonningue ou encore l'agglomération du Boulonnais.

2.2. Déplacements et aménagements

Il existe actuellement peu d'alternatives à la route pour desservir le projet. L'arrêt de bus le plus proche est situé à 700 mètres ; la ligne n°514 du réseau Oscar s'y arrête à faible fréquence. La commune est également desservie par le train mais la gare de Marquise/Rinxent est située à 3 kilomètres du projet.

Un comptage routier réalisé au mois de mars 2016 détermine trois axes fréquentés débouchant sur le giratoire "des poissonniers", à l'Ouest du projet : 13 410 véhicules jour sur la RD 231, 8 865 véhicules sur la RD 191 (avenue Ferber) et 12 846 véhicules sur la RD 191 (vers l'A 16). Le trafic au sein du secteur ne pose actuellement pas de problème notable de congestion. L'étude d'impact indique via une estimation du trafic cumulé avec le projet de ZAC de la Plaine du Canet sans le projet de « cinquième voie » que ces axes arriveraient à saturation à l'horizon 2026 au droit du giratoire qui drainerait 1 400 véhicules à l'heure de la pointe du soir. De ce fait, il est prévu une voie de circulation à l'interface du projet commercial et de logements (la "cinquième voie") fluidifiant et sécurisant ainsi le trafic routier.

Les mesures pour réduire la génération de trafic routier sont peu évoquées. Au contraire, le projet prévoit un parc de stationnement de 518 places pour les commerces en sus du parc pré-existant pour le supermarché, à l'encontre des principes de l'article L.111-19 du code de l'urbanisme.

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

L'étude d'impact répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Cependant, l'analyse des variantes du projet n'est pas traitée aux motifs que le projet est ancien, car datant d'avant l'élaboration du PLUi et qu'il est contraint d'être situé en continuité des zones aménagées existantes.

L'étude d'impact ne répond que partiellement aux considérants de la décision de soumission à étude d'impact. Les effets cumulés de ce projet avec ceux connexes tels que la ZAC de la Plaine du Canet et la zone des Deux Caps sont abordés. Néanmoins, l'ampleur des places de stationnement et, par voie de conséquence, les 4 hectares alloués à la surface commerciale ne sont pas justifiés. De manière générale, l'étude d'impact est peu précise et n'illustre pas d'une démarche d'évaluation environnementale permettant de faire évoluer le projet vers un moindre impact sur l'environnement et la santé.

L'autorité environnementale estime que les principaux enjeux du projet concernent le patrimoine naturel et les déplacements.

2.1. Patrimoine naturel

◦ Biodiversité

Le site, ne contient et n'est situé à proximité d'aucune ZNIEFF et de zones Natura 2000. Il est néanmoins inscrit comme espace à renaturer de type « bocage » dans le SRCE-TV. Le projet s'inscrit dans un terrain à caractère majoritairement agricole intensif. Le site ne dispose ni d'habitats remarquables ni d'espèces floristiques et faunistiques protégées hormis l'avifaune. Les enjeux liés à la biodiversité apparaissent donc relativement modestes.

Les principaux habitats sont des zones de culture, des prairies pâturées ou embroussaillées et des haies arbustives. La flore présente est banale et commune à la région. Aucune espèce exotique envahissante n'a été identifiée. Concernant, l'avifaune, parmi les 22 espèces observées, 16 ont un statut de protection nationale dont la fauvette grise. Elle est également inscrite sur la liste rouge nationale des espèces nicheuses. Les insectes et les mammifères ne présentent pas d'enjeux. Aucune espèce d'amphibien n'a été observée. Ces relevés ont été réalisés sur une période comprise entre le printemps et l'automne 2015. Les dates de prospections, les conditions météorologiques et le protocole de mesure ne sont pas précisés. Leur absence peut alors remettre en cause la pertinence de cette étude et limite l'interprétation des résultats obtenus. L'étude d'impact ne fournit pas de représentation cartographique des éléments relevés.

Par mesure compensatoire, le projet réserve une de ses parcelles, l'îlot 4, à la biodiversité. Il y est prévu d'aménager un milieu similaire aux caractéristiques originelles du site. Il s'agit d'un habitat de prairie avec une gestion favorisant l'embroussaillage, favorable aux insectes. Les délaissés routiers seront également dévolus à la biodiversité par l'aménagement de coulées vertes. Enfin, l'aménagement des noues et bassins, destinées à la gestion des eaux pluviales, intègrent des éléments favorables à la biodiversité tels que la mise en place de berges en pente douce et la plantation d'espèces adaptées au milieu. Des pistes d'aménagement du bâti pouvant intégrer des abris pour la faune sont évoqués sans être actés contrairement aux autres aménagements évoqués précédemment. L'étude d'impact présente une liste d'espèces ligneuses comme support de plantation. Néanmoins, il n'est pas précisé si cette liste est adaptée au contexte local dont la nature du sol. De plus, la présence du sureau noir dans cette liste n'est pas pertinente du fait de sa capacité de dissémination.

Le projet prend également bien en compte l'impact sur la biodiversité lors de la phase chantier par la prise des mesures suivantes : phasage des travaux dans le temps, c'est-à-dire hors période de reproduction, minimisation des travaux en période de nuit pour éviter la pollution nocturne et utilisation d'un éclairage adapté.

Il s'éloigne également des dispositions de l'OAP du PLUi, "OAG 11 - mutualisation du stationnement : l'accès aux activités commerciales sera rationalisé. L'aménagement du site sera conçu de façon à réduire les surfaces imperméabilisées."

En conséquence, pour réduire la part de la voiture individuelle sur ce secteur et réduire ainsi les nuisances apportées par le trafic routier (bruit, pollution de l'air, gaz à effet de serre) , il conviendrait :

- de mieux connecter les futurs quartiers d'habitation aux services et commerces (dont la poursuite des réflexions sur les liaisons douces vers la gare);
- d'envisager des mesures favorisant le covoiturage domicile/travail;
- et de rationaliser places de stationnement au sol au profit d'une meilleure optimisation foncière, notamment des îlots 1 et 2.

3. Conclusions

Le projet d'aménagement de la zone du Guindal à Marquise, à mi-chemin des pôles d'emploi de Calais et de Boulogne-sur-Mer, répond aux souhaits de la commune de développer son offre de logements et son attractivité commerciale sur 7 hectares, en sus des projets urbains de la Plaine du Canet et des Deux Caps à proximité.

Le projet prévoit une mixité fonctionnelle dans le cadre de l'aménagement d'un nouveau quartier. Néanmoins, le projet éloigné du centre-ville et tourné vers l'autoroute A 16 n'est pas optimisé en ce qui concerne l'occupation du sol et les déplacements alternatifs à la voiture.

Pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et sanitaires, l'Autorité environnementale recommande :

- d'augmenter substantiellement la surface au plancher prévisionnelle des lots 1 et 2 en mobilisant le foncier dédié aux places de stationnement ;
- de mettre en cohérence le projet avec l'orientation d'aménagement et programmation du PLUi relative à ce secteur ;
- de s'emparer de toutes mesures (covoiturage, rationalisation des parkings, développement des liaisons douces) pour réduire le trafic motorisé ;
- de développer la sécurisation en eau potable de la commune et d'octroyer les futurs permis de construire sous condition de capacité d'alimentation ;
- de préciser l'aspect architectural, l'insertion paysagère et la conception bioclimatique des futures constructions.

Pour le Préfet et par délégation,
Pour le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,
Le directeur adjoint

Yann GOURIO

