



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le **14 NOV. 2016**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de village des marques « l'escale » et de moyennes surfaces commerciales situé sur les communes de Hautmont et Louvroil
Réf : 2016-0330

Le projet de village des marques « l'escale » est soumis à procédure d'Autorité environnementale en application des rubriques 36 (construction de plus de 10 000m² de surface hors d'œuvre nette) et 40 (création de plus de 100 places de stationnement ouvertes au public) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date de dépôt des permis de construire.

Le présent avis porte les dossiers de permis de construire, incluant une étude d'impact dans sa version du 30 mai 2016.

1. Présentation du projet

En 1985, l'usine Cockerill de HAUTMONT et LOUVROIL cessa son activité industrielle de fonderie avant la dépollution du site et l'instauration de restrictions d'usage sous forme de servitudes d'utilité publique pour tenir compte de la permanence des scories.

Le projet se situe en partie sur le site de cette entreprise, au Sud de la route nationale RN2 valant, à ce niveau, contournement ouest de l'agglomération de Maubeuge et en continuité de la zone commerciale Auchan - Val de Sambre. Sur une emprise de 14 hectares, le projet, dédié au commerce, se compose des aménagements suivants :

- un village de marques de 115 cellules commerciales,
 - 6 restaurants,
 - un « retail park » de 5 cellules commerciales,
 - un bâtiment silo élevé sur 5 niveaux comprenant 3 cellules commerciales et 971 places de stationnement,
 - des zones de parking extérieure,
 - un traitement paysager,
 - les systèmes de gestion des eaux ,
- l'ensemble représentant une surface de plancher de 31 916 m² (emprise au sol des bâtiments de 41 050m²) et 1697 places de stationnement.

A terme, un hôtel-restaurant pourrait s'implanter à proximité immédiate du parking silo.



Figure 38 : Plan masse du projet final

Source : étude d'impact - Mai 2016

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

L'étude d'impact est conforme aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le dossier comporte néanmoins quelques imprécisions :

- l'étude d'impact (page 252) indique un équilibre déblais/remblais, alors que l'annexe 8 - carte des terrassements vise un déblai excédentaire de 30 000 m³ et que l'annexe 3 - plan de gestion évoque 15 442 m³ de terres polluées ; la gestion des terres excédentaires polluées et inertes nécessite en conséquence d'être confirmée ;
- l'étude de trafic préconise l'adaptation des voiries d'accès à la RN2 pour fluidifier le trafic aux heures de pointe, d'une part, et des mesures pour permettre un accès sécurisé des piétons au parking silo, d'autre part ; ces aménagements ne figurent pas dans le descriptif du projet ;
- la pièce PC6 des dossiers de permis complète utilement la perception paysagère du projet. Néanmoins, le reste du dossier n'évoque pas le ponton et les cheminements doux vers la Sambre qui y sont illustrés.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont :

- la pollution du site,
- la zone humide, la flore et la faune,
- les déplacements et la qualité de l'air.

2.1. La pollution du site

Les premières activités liées à la fonderie datent de 1842, avant la fermeture définitive du site en 1985. Jusqu'en 1990, le site est resté en friche avec la présence de crassiers de scories, de battitures métalliques et de réfractaires usés. Le 15 mars 1993, un permis de démolir est déposé, permettant la désaffectation du site en 2000 avec l'élimination des déchets présents de manière éparse et le confinement du crassier.

Cependant, des servitudes d'utilité publiques avec restrictions d'usage sont instaurées sur le site par arrêté préfectoral du 17 juillet 2008 pour tenir compte notamment de l'enfouissement de l'infrastructure industrielle non démantelée. Aujourd'hui, les parcelles concernées par le zonage de la servitude d'utilité publique constituent un espace renaturé le long de la Sambre, conforme avec le règlement édicté par arrêté. Seule la zone ZC, dans laquelle tout aménagement projetant une imperméabilisation doit être conçu de manière à collecter les eaux pluviales et les rejeter dans la Sambre sans atteindre la zone ZA (à savoir le crassier), se situe dans l'emprise du village des marques et des moyennes surfaces.

L'étude de sol et plan de gestion, de février 2016 figurant en annexe 3 de l'étude d'impact ,

- a correctement exploité l'historique de l'occupation, des travaux et des servitudes applicables au site,
- a, après plusieurs campagnes de sondages et prélèvements, mis en exergue :
 - une qualité des eaux souterraines conforme au SDAGE 2016-2021,
 - une pollution des sols, résiduelle et localisée, par des métaux lourds, PCB et hydrocarbures,
- statue, sur la base d'une étude qualitative des risques sanitaires à la compatibilité du projet avec la pollution en place, dès lors que les mesures de gestion préconisées sont mises en œuvre.

Ainsi, l'emprise des moyennes surfaces a été décalée vers le Sud pour éviter le "foyer A", spot de pollution visé en page 117 de l'annexe 3.

Si l'Autorité environnementale considère que le travail de diagnostic a été bien mené et les impacts du projet bien identifiés, les mesures d'évacuation des remblais contaminés méritent d'être confirmées. La dépollution sera amenée à être traduite dans des servitudes, afin de conserver la mémoire des actions engagées pour traiter la pollution et prévenir tout risque de contamination.

2.2. La zone humide, la flore et la faune

Le projet prend place en partie au droit d'une zone à dominante humide définie par le SDAGE Artois-Picardie. Une étude de délimitation a donc été réalisée en suivant la méthodologie réglementaire, c'est à dire la méthode pédologique et botanique. Cette étude a permis de définir le contour d'une grande zone humide pédologique et botanique au niveau des bords de la Sambre (31 671 m²) et d'une zone aquatique représentée par un bassin de

rétenion des eaux de pluie (1175 m²) formé par creusement du terrain et d'une petite zone humide botanique qui le borde (515 m²).

L'étude analyse les impacts environnementaux sur les habitats naturels humides en tenant compte du projet qui engendre la destruction d'une phragmitaie de 106 m² et d'une saulaie de 409 m². En effet, la zone humide en bordure de la Sambre fonctionne principalement avec la présence de la nappe de la Sambre, proche de la surface du terrain naturel. Ainsi, le projet, situé en plateau, ne devrait pas impacter son caractère humide. En revanche la zone humide située au bord du bassin de rétenion va être détruite par le projet. Elle s'est développée par le colmatage du fond du bassin, le rendant alors imperméable et permettant le développement d'un écosystème aquatique (grenouille verte-têtards). Une mesure compensatoire satisfaisante est prévue, celle-ci consistant à créer une mare naturelle bordée de zone humide de taille équivalente à celle détruite.

Quant aux espèces floristiques présentant un intérêt écologique notable, celles-ci sont quelque peu touchées en raison de la destruction d'une partie de la station de Renoncule aquatique et de la station de Molène blattaire. Au titre de la réduction des impacts, une mare écologique sera aménagée avec le déplacement des pieds de Renoncule aquatique ; la station de Trèfle des champs étant épargnée puisque située en dehors du périmètre du projet. Il serait aussi intéressant de conserver, voire compenser les habitats à fort enjeu de conservation, comme la *Glyceria maxima* et les ourlets riverains mixtes.

Sur les boisements, ceux-ci ont été très largement influencés par les activités historiques du site, la plus grande partie d'entre eux ayant été plantés par la commune entre 2000 et 2005, pour prévenir toute occupation sauvage. Ils constituent néanmoins des habitats favorables à la biodiversité, notamment en tant que zone de chasse et halte migratoire pour les oiseaux. La destruction de 6,35 hectares de zone boisée sera réalisée, soit environ 84 % du total des boisements présents au droit de l'implantation du projet. 1,74 hectares seront replantés.

Concernant la flore et les milieux naturels, il conviendrait :

- de définir le statut des mesures proposées selon le tryptique "éviter, réduire, voire compenser" ;
- de préciser les modalités d'alimentation en eau de la mare avant la mise en « fonctionnement » des eaux de ruissellement ;
- de préciser les mesures prévues concernant la Molène blattaire ;
- d'envisager un reboisement équivalent à la surface détruite, et ce, même si une autorisation de défrichement n'est pas requise ;
- de mettre en œuvre les recommandations du Conservatoire Botanique National de Bailleul, en ce qui concerne la Renouée du Japon et le Robinier faux-acacia, espèces invasives ;
- de préciser le diagnostic au sujet de la haie d'Ormes têtards, en tant que gîte potentiel pour les chiroptères notamment, et conserver cette haie autant que possible dans la trame verte.

S'agissant de la faune, l'état initial et les enjeux du site sont correctement appréhendés et sont à poursuivre par :

- l'indication du nombre de gîtes artificiels pour les chiroptères et de nichoirs pour l'avifaune prévus, leur localisation, et la mise en place un suivi et un renouvellement des gîtes artificiels et des nichoirs qui ont une durée de vie moyenne de 5 ans. De plus, il conviendra, moyennant repérage précis avant défrichement, de maintenir autant que possible les arbres disposant de cavités afin de réduire l'impact d'une manière plus significative ;
- le déplacement de pontes et de têtards présents au sein du bassin de rétenion vers la mare écologique compensatoire. Il convient également de réaliser une évaluation de la colonisation de la mare.

2.3. Les déplacements et la qualité de l'air

L'étude de trafic, figurant en annexe 6, estime le trafic supplémentaire généré par le projet à 1560 véhicules en heure de pointe du samedi. Cette estimation apparaît cohérente avec les 1697 places de stationnement programmées.

Toutefois, cette estimation, compte-tenu du contentieux européen en matière de pollution de l'air dans le Nord et le Pas-de-Calais ayant motivé le plan de protection de l'atmosphère approuvé en mars 2014, aurait dû amener le porteur de projet à limiter les déplacements en voiture individuelle tout en optimisant ceux en transports en commun et l'optimisation foncière globale de la zone commerciale.

Ainsi, si l'accès au site depuis la zone de chalandise par mode doux peut apparaître effectivement complexe, la ligne de bus « STIBUS » n° 51, dite à haut niveau de service, dessert la zone commerciale.

La formalisation et/ou mise en place de cheminements doux sécurisés au sein de la zone commerciale permettrait de relier le projet à cet arrêt, d'une part, et, aux usagers de la zone, de transiter d'un commerce à l'autre sans nécessité de reprendre leurs véhicules, d'autre part.

De même, le projet devrait être connecté :

- à la gare d'Hautmont,
- et au chemin de halage de la Sambre en impactant le moins possible les milieux naturels, à savoir par réutilisation du sentier longeant par le Nord-Ouest le bassin de rétention des eaux et rejoignant le belvédère du village des marques.

Le projet pourrait aussi être l'occasion d'initier des dispositifs de type livraisons mutualisées, plan de déplacements inter-entreprises,...

3. Conclusions

Le projet de village des marques et de moyennes surfaces commerciales situé sur les communes d'Hautmont et de Louvroil s'inscrit dans sur une ancienne friche industrielle, bordant la Sambre, en partie renaturée, en extension de la zone commerciale Auchan - Val de Sambre.

L'étude d'impact du projet, spécifiquement par le biais de ses annexes thématiques, permet d'appréhender le projet et ses enjeux. Le projet finalement retenu évite les milieux naturels des bords de Sambre, en particulier, une zone humide de 3 hectares ainsi qu'une zone contaminée par la pollution au Nord du site d'étude.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement et la santé, l'Autorité environnementale recommande :

- de mettre en œuvre les mesures de gestion préconisées par le plan de gestion de la pollution des sols (annexe 3);
- de confirmer ou de corriger l'évaluation des volumes des déblais excédentaires, pollués et inertes et, dans le cas où un déblai excédentaire de matériaux inertes serait confirmé, de privilégier une valorisation de ces matériaux et de compléter les impacts du projet en conséquence (estimation du trafic poids lourd en phase travaux par exemple) ;
- de poursuivre et de concrétiser les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts du projet sur les espèces et leurs habitats naturels ;
- de compenser les déboisements à hauteur de 100% de la surface défrichée ;
- et, enfin, prévoir des cheminements doux à l'échelle de l'ensemble de la zone commerciale étendue, vers l'arrêt de la ligne de bus, vers la gare d'Hautmont et vers le chemin de halage de la Sambre. Ces mesures, en sus d'une réduction des nuisances apportées par le trafic généré, pourraient éviter de devoir adapter les accès au site via la route nationale RN2.

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

Yann GOURIO



