



## PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le **03 MARS 2017**

### **Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création du parc d'attractions « Heroic Land » situé sur la commune de Calais (62)**

**Réf : 2017-0004**

Le projet d'aménagement du parc d'attractions « Heroic Land » situé sur la commune de Calais est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 38 (équipements culturels, sportifs ou de loisirs susceptibles d'accueillir plus de 5000 personnes) et 33 (aménagements dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt des demandes d'autorisations administratives.

De par les adaptations du réseau routier programmées pour desservir l'équipement (aménagement de la rue de Judée et création d'un échangeur), il est également concerné par la rubrique 6 (infrastructures routières).

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 les deux dossiers de demande de permis d'aménager, relatifs au parc d'attractions et parc de stationnement attenant, incluant l'étude d'impact, dans sa version de septembre 2016.

#### **1. Présentation du projet**

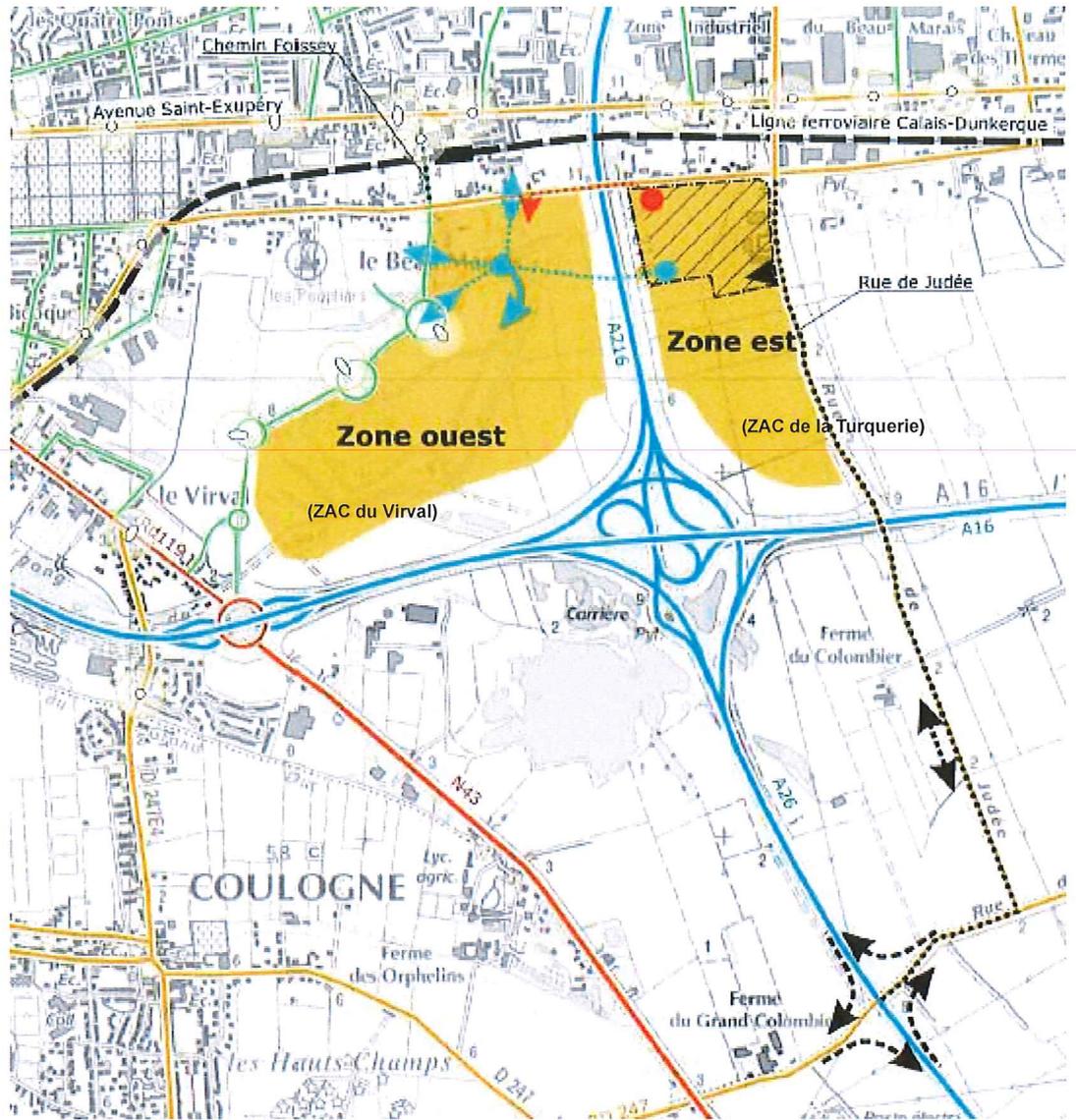
Le projet « Heroic Land » s'implante au sud-est de la commune de Calais, au droit de l'intersection entre les autoroutes A16 et A26. Il s'étend sur 78 hectares, au sein des périmètres administratifs des zones d'aménagement concerté (ZAC) du Virval et de la Turquerie, réserves foncières dédiées au développement économique de l'agglomération du Calaisis.

Le projet prévoit trois ensembles distincts :

- un parc de loisirs thématique d'une trentaine d'attractions (environ 58 hectares),
- un nouveau quartier « Heroic City » mixte commerce/habitat (environ 10 hectares),
- un parking de 2500 places de stationnement individuel et 45 places pour les autobus (environ 10 hectares).

Le long de l'A26, un nouvel échangeur desservira le parking via la rue de Judée. Une passerelle d'une cinquantaine de mètres de long permettra aux piétons de se rendre au parc d'attractions et à « Heroic City ». L'ouverture du parc est prévue pour 2020 avec un budget global de 265 millions d'euros.

L'ouverture du parc est prévue 8 mois par an, entre les mois d'avril et de septembre ainsi qu'aux vacances de la Toussaint, de Noël et d'hiver de 10h00 à 19h00 ou 20h00 selon les saisons. Une fréquentation moyenne journalière de 4000 visiteurs est attendue en 2020.



Source : étude d'impact (septembre 2016)

## 2. Qualité de l'étude d'impact :

Le dossier est globalement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il appréhende l'ensemble des thématiques environnementales et sanitaires, il met en évidence les différences du projet par rapport aux activités envisagées dans le cadre des procédures de ZAC, ainsi que les mesures de compensation environnementale qui ont été précédemment actées.

Une étude faune/flore actualisée, basée sur des inventaires menés entre février 2015 et mars 2016, ainsi qu'une version projet du dossier de demande de dérogation à la destruction d'habitats et d'espèces protégées, figurent au dossier.

Certains points du dossier mériteront d'être approfondis dans le cadre des étapes ultérieures de la mise en œuvre du projet :

- Aménagement de l'espace : les solutions retenues, en particulier la localisation des stationnements et l'accessibilité par la rue de Judée, auront une influence sur l'aménagement du reste de la ZAC de la Turquerie ; il conviendra de veiller à ce que celui-ci s'inscrive dans une logique d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts, compte tenu de la richesse du patrimoine naturel, ainsi que de poursuivre les mesures visant un moindre impact paysager et foncier, telles que celles qui sont esquissées page 195 (AC3 et AC4) ;
- Impacts routiers cumulés : l'analyse des effets cumulés avec le projet Calais Port 2015<sup>1</sup> pourra plus spécifiquement être menée sur les thèmes du trafic routier généré et des nuisances associées ; à cet égard, les projections de trafics gagneront à être affinées par la fiabilisation des données et des modes de calcul ; une analyse prévisionnelle de la chalandise et de la typologie des visiteurs permettra de connaître leurs axes de déplacements ;
- Qualité de l'eau : le dossier mentionne un rejet dans le milieu naturel de 30.000 m<sup>3</sup> d'eaux par an, issus des attractions aquatiques ; il conviendra de préciser la qualité de cette eau et d'étayer, en conséquence, la capacité d'épuration et d'évacuation du milieu récepteur ;
- Énergie : compte tenu des besoins en énergie (100 MWh/jour de pointe), il importera, comme annoncé, de réaliser l'étude de potentiel de développement en énergie renouvelable et de la traduire opérationnellement.

## 3. Prise en compte de l'environnement :

### 3.1. Déplacements

Le projet étant situé à proximité d'infrastructures routières supportant un trafic important et de différents pôles générateurs de déplacements (centre hospitalier, établissements scolaires, port de Calais, centre-ville etc), le volet "mobilité" revêt une importance particulière.

La configuration du projet, en continuité de l'enveloppe urbaine, permettra un accès en transports en commun et modes doux, moyennant adaptation des cheminements. Un renforcement du chemin Foissey (entre la rue Saint-Exupéry et la rue du marais) est prévu afin de faciliter les liaisons piétonnes vers les arrêts de bus existants. Les connexions aux itinéraires cyclables restent à formaliser. Le projet prévoit également la mise en place de navettes routières à partir des gares de Calais-Ville (à 5 km), de la halte ferroviaire de Beau-Marais (à 200 mètres), de la gare TGV Calais-Frethun (à 13 km) du terminal Eurotunnel à Coquelles.

Plusieurs pistes d'amélioration de l'offre de transport en commun sont évoquées :

- le projet « Mov'in » inscrit au Plan de déplacement urbain qui consiste à mettre en œuvre un transport en commun en site propre et un pôle d'échange multimodal. Le tracé de la future ligne prévoit la desserte du Pôle Santé du Virval, situé à proximité immédiate du parc en 2025 ;

---

<sup>1</sup> Voir les deux avis de l'Autorité environnementale en date du 19 septembre 2011 et du 6 janvier 2017 :

- <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/content/download/6189/34103/file/avis%20ae-10022012113948.pdf>

- [http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_projet\\_port\\_calais\\_2015\\_publi.pdf](http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_projet_port_calais_2015_publi.pdf)

- la possibilité d'acheminement de visiteurs à partir de la gare de Beau-Marais, située sur la ligne Calais-Dunkerque, dont l'offre de service est cependant actuellement faible et en inadéquation avec les horaires prévisionnels du parc.

Malgré tout, avec une fréquentation prévisionnelle de 1.400.000 visiteurs la première année, le porteur de projet estime le trafic attendu à 380.000 véhicules par an (98% de véhicules légers et 2% de cars) soit 3.030 véhicules (y compris le personnel du parc) en jour de pointe. Après 19 ans d'exploitation, le trafic induit serait de 3.422 véhicules en jour de pointe. La part modale dédiée au mode routier serait de 95% à l'ouverture du parc et diminuerait à 80% après 19 ans d'exploitation.

Le trafic généré occasionnera peu de nuisances sonores vis-à-vis des riverains, compte tenu du plan de circulation. Néanmoins, il sera à l'origine d'émissions de polluants dans l'air par le biais des gaz d'échappement.

Les mesures propices aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont à conforter et à développer. L'usage des modes doux et le recours aux navettes paraissent à cet égard les plus efficaces dans un premier temps. D'autres actions incitant aux transports collectifs pourraient être initiées parallèlement :

- mise à disposition du public d'une plate-forme de services à la mobilité (y compris covoiturage),
- gratuité des navettes, modulation des tarifs de stationnement notamment au regard du taux de remplissage des véhicules, etc.

### **3.2. Paysage**

Le parc, en jouxtant la lisière de la ville, a vocation à se fondre dans l'agglomération calaisienne, les éléments en hauteur pouvant rappeler ceux de la zone portuaire ou d'autres immeubles calaisiens. Une simulation des perceptions lointaines, à partir des milieux ouverts de l'est et du sud-est, permettrait de confirmer cette intégration.

A l'échelle du quartier, le projet prend soin de concevoir ses abords : « Heroic city » est proposée comme une transition entre la ville et le parc ; la rue de Judée et la rue du Beau Marais feront l'objet d'aménagements qualitatifs.

### **3.3. Biodiversité, habitats naturels**

La séquence "éviter, réduire, voire compenser" a été appliquée sur l'emprise du parc de stationnement et se traduit par l'évitement de la zone humide.

Le parc d'attraction proprement dit, très compact, n'a pas fait l'objet d'une démarche similaire. Il se positionne sur la ZAC du Virval qui a fait l'objet d'une dérogation pour la destruction de deux espèces végétales protégées « *Viola curtisii* et *Ophris apifera* ».

Le diagnostic faune flore établi pour le nouveau projet de parc de loisirs révèle que 6 espèces végétales protégées sont aujourd'hui existantes sur le site du Virval et qu'il a été observé également des amphibiens, des oiseaux nicheurs protégés sur des habitats d'espèces ainsi reconnus et répartis essentiellement sur la zone du Virval. Ces habitats et espèces protégés recensés n'ont pas fait l'objet de dérogation en 2009 lors de l'instruction du premier dossier, ce qui est nécessaire au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Il est envisagé :

- de déplacer les espèces végétales protégées,
- d'aménager le site du Colombier en compensation de la destruction des habitats d'espèces d'oiseaux et d'amphibiens.

L'évaluation de l'impact résiduel sur la biodiversité après application des mesures d'évitement et de réduction sera à mener. C'est sur la base de cet impact résiduel que la pertinence et la suffisance des mesures compensatoires proposées pourront être pleinement appréciées.

Par ailleurs, au regard du plan de gestion rédigé par le Conservatoire des espaces naturels du Nord Pas-de-Calais du site du Colombier, il n'est pas démontré que les mesures compensatoires soient compatibles avec le milieu naturel existant. Leur localisation et leur nature seront à préciser, il conviendra d'étudier leur faisabilité technique, notamment celle des mesures liées aux transplantations des espèces protégées (flore et amphibiens), et d'engager les mesures de création ou de restauration des habitats.

Le porteur de projet devra s'assurer alors qu'il n'y aura pas à terme de perte réelle de biodiversité au titre de l'article L.110-1 du code de l'environnement et s'engager pour que l'ensemble de ces mesures en faveur de la biodiversité soient pérennes à long terme. Pour ce faire, le porteur de projet doit proposer un dispositif de protection (protection foncière, arrêté de protection de biotope etc) pour maintenir les habitats et les espèces dans un bon état de conservation.

#### **4. Conclusion**

Situé en frange urbaine, sur l'emprise de zones d'aménagement concerté à vocation économique, le projet de parc d'attractions "Heroic Land" s'étend sur une emprise foncière d'environ 80 hectares et est appelé à accueillir, l'année de son ouverture, 1,4 million de visiteurs sur 8 mois.

Le dossier appréhende l'ensemble des enjeux environnementaux du projet projeté à court terme.

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

- de poursuivre la démarche engagée pour un usage alternatif au mode routier, de mettre en œuvre et de développer un maximum de mesures propices aux déplacements en transports collectifs et modes doux dès l'ouverture du parc,
- d'étayer la démarche d'évitement, de réduction sur la biodiversité et de s'assurer de l'adéquation des mesures de compensation projetées avec les habitats et espèces protégées détruites.

S'agissant de la desserte routière à partir de l'autoroute A26 et de la perspective d'urbanisation de la réserve foncière adossée au parc de stationnement longeant l'autoroute, l'Autorité environnementale recommande, dans la mesure où ces projets pourraient impacter un milieu écologique notable :

- d'éviter l'atteinte aux emprises et aux fonctionnalités des zones humides,
- de poursuivre la démarche engagée sur le paysage en entrée de ville,
- d'éviter l'ouverture à l'urbanisation linéaire le long de la rue de Judée, au sud de l'autoroute A16.



Michel LALANDE