



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le **27 MARS 2017**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du plateau du Sacré-Cœur – commune de Fouquières-lès-Béthune (62)
Réf : 2017-0021

Le projet d'aménagement du plateau du Sacré-Coeur à Fouquières-lès-Béthune est soumis à étude d'impact par décision de l'Autorité environnementale du 24 octobre 2016, saisie en application des rubriques :

- 6d [routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres],
- 36 [construction créant une surface au plancher comprise entre 10 000 et 40 000 mètres carrés],
- et 40 [aires de stationnement ouvertes au public de plus de 100 unités],

de l'article R.122-2 du code de l'environnement en vigueur à la date du dépôt de la demande d'examen au cas par cas.

Le projet pourrait être également concerné par une autorisation de défrichement et, par voie de conséquence, par la rubrique du code de l'environnement associée.

Le présent avis porte sur la version de décembre 2016 de l'étude d'impact incluse dans le dossier de demande du permis de construire relatif à l'ensemble commercial prévu au Sud-Ouest du projet global.

1. Présentation du projet

Le projet se situe à l'extrémité sud de la commune de Fouquières-lès-Béthune, en périphérie sud-ouest de Béthune dans le Pas-de-Calais. En extension urbaine, sur des terres pâturées et arborées, il est bordé :

- à l'Est par le lotissement d'habitations, dit du Prieuré Fleuri,
- au Sud par la RD 941, à 2x2 voies vers la métropole lilloise, et l'autoroute A26,
- à l'Ouest par la RD 943 à 2x2 voies vers Béthune,
- et au Nord par la zone d'activités Actipolis.

In fine, le projet consiste en l'extension de la zone commerciale Actipolis, autour du Prieuré Saint Pry, monastère de sœurs carmélites, fondé en 1922 dans une ancienne demeure.

Il prévoit, sur 7 hectares :

- un ensemble commercial, consistant en une première phase d'aménagement, créant une surface au plancher de 13 300 m² et 345 places de stationnement ouvertes au public, en accès direct sur le giratoire de la RD 941,

- une voirie traversant le site du Nord au Sud, reliant la zone commerciale existante au giratoire de la RD941,
- des services et activités, sous forme de réserve foncière, correspondant à une seconde phase d'ouverture à l'urbanisation, dont les caractéristiques restent à définir,
- ainsi qu'une trame verte, espace accessible au public face au prieuré vers le fossé d'Avesnes.

Le projet a évolué depuis le dossier d'examen au cas par cas de 2016 :

- augmentation de la surface au plancher relative à la première phase de 700 m² (à nombre de places de stationnement équivalent, les places dédiées au personnel et au public semblant mutualisées),
- évolution du plan masse dans le quart sud-ouest pour tenir compte de la zone humide.



2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact répond partiellement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt du dossier de permis de construire.

Si l'état initial est réalisé sur l'emprise globale du projet, les impacts et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de la seconde phase restent à appréhender.

L'étude d'impact omet de considérer les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) du territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm comme projets connus (avis de l'Autorité environnementale en date du 9 février 2016), alors que la décision de soumission à étude d'impact invitait le porteur de projet à prendre en compte l'antériorité de l'instruction d'Autorité environnementale, qui préconisait notamment une densification de l'urbanisation au niveau des arrêts du BHNS.

L'insertion paysagère est, à juste titre, identifiée en tant qu'enjeu "fort" du projet. Les perceptions du projet, bien que non reprises dans l'étude d'impact, figurent dans les pièces PC4 et PC6 du dossier de permis.

Après lecture du dossier, il apparaît que les principaux enjeux concernent les déplacements et le patrimoine naturel.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. Transports et déplacements

L'étude d'impact indique que la création d'un nouveau projet commercial sur le secteur « aura un impact positif sur les modes alternatifs de transports en venant renforcer la fréquentation des transports en commun et l'utilisation des modes doux ».

Or, l'arrêt de la ligne de bus à haut niveau de service se situera à 500 mètres au Nord de la zone commerciale, soit une distance trop éloignée pour être considérée comme significativement intéressante en l'absence d'itinéraires de rabattement.

Il n'existe pas de bandes ou pistes cyclables ni aux abords du projet, ni dans la zone Actipolis. La zone Actipolis est peu pourvue en cheminement piéton : seul l'axe principal orienté est-ouest dispose de trottoir ou cheminement piéton séparé. Les routes départementales (RD941, RD943, notamment) sont de caractéristiques peu propices aux cheminements doux.

Des liaisons douces sont prévues dans l'emprise du projet. Adossées à la nouvelle voirie traversante, elles n'apparaissent pas se prolonger jusqu'aux arrêts de bus et amènent à prolonger le temps de parcours vers ces arrêts.

A contrario, la desserte directe du site à partir de la RD 941 est considérée comme primordiale et majeure. La conception de la voie centrale, à double sens, irriguant le projet, dont la prolongation à l'Est est affichée dans le plan local d'urbanisme en cours d'instruction et dotée de deux giratoires permettant l'accès aux parkings, appelle un accès majoritaire par voitures individuelles et risque de créer un nouvel itinéraire de transit vers Fouquières-lès-Béthune et vers la zone nord d'Actipolis. Les accès aux commerces s'organisent autour de l'espace central via la réalisation de 345 places de stationnement, dont 34 places réservées aux véhicules électriques et 16 places pour les personnes à mobilité réduite.

Dès lors, l'estimation du trafic généré par le projet de 200 véhicules en heure de pointe du vendredi soir apparaît sous-évaluée et la répartition des flux suivante :

- 20% de véhicules qui empruntaient le giratoire antérieurement,
- 80% de flux nouveaux attirés par l'opération commerciale,
- foisonnement de 30% avec les flux d'Actipolis,

apparaît peu réaliste.

Une desserte routière interne à partir de la zone commerciale existante, disjointe des cheminements par modes actifs reliant des différents équipements, aurait permis de limiter la circulation automobile.

Le projet est donc de nature à aggraver les nuisances liées au trafic motorisé sur ce secteur, notamment en termes de poussières (PM10 et PM5) générées par le trafic sur les RD941 et 943 ainsi que l'A26.

3.2. Patrimoine naturel

a) Biodiversité

Le projet se situe à proximité immédiate du fossé d'Avesnes (corridor fluvial) identifié dans la trame verte et bleue locale et sur 5 350 m² de zone humide pédologique aux fonctionnalités « Recharge des nappes » et « épuration », primordiales et directes sur la nappe.

Dans le cadre du projet commercial 3 570 m² de zone humide sont préservées ; quelques modifications ont permis de réduire l'impact du projet surfacique. Celui-ci engendrera la destruction de 1 800 m² de zone humide qui sera compensée par la création d'une zone humide de 1 870 m² sur le même site, soit une compensation de 100%, compatible avec le ratio surfacique visé, en dernière priorité, dans la disposition A-9.3 du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois Picardie 2016-2021.

Néanmoins, le maintien de la fonctionnalité de la zone humide, notamment au regard de sa réduction par l'urbanisation de ses franges et de la qualité des effluents qui devront la recharger, mérite d'être étayé.

Une réduction à la marge des places de stationnement aurait permis un évitement total de la zone humide.

Concernant l'avifaune, 36 espèces ont été inventoriées sur le site lors des périodes de migration et d'hivernage. Parmi elles, 23 sont des oiseaux protégés au niveau national, dont les aires de repos et d'alimentation sont protégées par la réglementation nationale.

Les habitats les plus utilisés par l'avifaune sédentaire, migratrice et hivernante sont les milieux boisés du site. Ainsi, arbres, haies et fourrés concentrent la majorité des espèces pour le repos et l'alimentation.

L'étude biodiversité a également répertorié trente-trois espèces d'oiseaux sur l'aire d'étude en période de reproduction, dont 21 protégées et nicheuses sur l'aire d'étude, principalement liées aux buissons et au parc boisé. La zone d'étude est donc très favorable pour la nidification de nombreux oiseaux.

Neuf espèces de mammifère ont été inventoriées sur l'ensemble de la zone d'étude, dont 3 chauves-souris. Le site d'étude est assez bien exploité par ce groupe. La Pipistrelle commune est fortement présente pour la chasse par endroits. Des arbres à cavités sont favorables pour le gîte de cette espèce. Compte tenu de la sensibilité de la zone d'étude concernant les chiroptères, un nombre supérieur à deux passages aurait été nécessaire.

Pour éviter des impacts sur les espèces, les défrichements nécessaires à la réalisation du projet se tiendront hors des périodes de reproduction. Les habitats resteront néanmoins détruits, sans mention de reconstitution.

A ce stade, une dérogation pour destruction d'espèces protégées ou d'habitats de ces espèces n'est pas à exclure.

b) Paysage

Sur le plan paysager, l'étude d'impact mentionne que le projet permettra la mise en valeur de l'entrée de ville. Cette analyse mérite d'être étayée, d'autant que l'entrée de l'agglomération est encore relativement préservée par la présence d'arbres à hautes tiges qui font office de masques paysagers et que l'ensemble commercial par sa trame viaire créera une ouverture vers le giratoire connectant la RD943 et la RD941.

Le site est actuellement composé de prairies partiellement cultivées, d'un boisement et d'une zone humide. Ce large espace végétalisé et le prieuré sont supposés être historiquement liés. Il a pour utilité actuelle de créer une séparation franche entre les quartiers résidentiels et les infrastructures routières au Sud. Le projet modifiera définitivement l'environnement du site, alors considéré comme « remarquable » et indissociable du prieuré. La destruction du boisement détruira « sa qualité de masque par rapport à l'autoroute A26 » (page 121 de l'étude d'impact).

4. Conclusion

Le projet d'aménagement du plateau du Sacré-Cœur s'étendant sur 7 hectares et composé, dans un premier temps, de 13 cellules commerciales, vise à étendre la zone commerciale d'Actipolis.

Bien qu'en continuité avec l'enveloppe urbaine existante et enclavé par des infrastructures routières, le projet global est susceptible de présenter un impact fort et irréversible sur le patrimoine naturel. A ce titre, une réflexion d'ensemble à l'échelle de la zone commerciale, tant au niveau de l'élaboration du plan local d'urbanisme qu'au niveau des études du projet, aurait pu permettre de minimiser la consommation d'espaces agricoles et naturels et les déplacements motorisés.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement dans le projet, l'Autorité environnementale réitère et précise les recommandations données antérieurement, que ce soit dans la cadre des procédures de planification urbanisme que des projets, notamment l'avis intervenu le 10 janvier 2017 sur le plan local d'urbanisme de Fouquières-lès-Béthune, à savoir :

- éviter et préserver le fonctionnement de la zone humide moyennant réduction de la surface artificialisée du projet et optimisation de la gestion de ses effluents ;
- éviter, réduire voire compenser les habitats naturels présents sur la réserve foncière, prévue d'être urbanisée dans un second temps.

Le plan local d'urbanisme en cours d'instruction constitue une opportunité pour appréhender la zone commerciale dans son ensemble (par l'intermédiaire d'une orientation d'aménagement et de programmation étendue, par exemple), la densifier et prévoir les cheminements favorisant les connections douces aux services, alternatives au plan masse actuel du projet donnant une large place aux stationnements et aux voiries.

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

Yann GOURIC



