



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le 27 DEC. 2016

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC de la porte de la Hem situé sur la commune de Zouafques (62)

Réf : 2016-0411

Par délibération du 30 juin 2016, la Communauté d'agglomération de Saint-Omer a lancé la procédure de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la porte de la Hem, sur la commune de Zouafques (62).

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet requiert l'avis de l'Autorité environnementale, au titre de la rubrique 33 [ZAC ou permis d'aménager sur un terrain d'assiette de plus de 10 hectares] de l'annexe à l'article R.122-2, en vigueur à la date du dépôt du dossier.

Le projet peut aussi être concerné par la rubrique 6e) dans la mesure où le giratoire d'accès, prévu hors périmètre de la ZAC, serait d'emprise supérieure ou égale à 0,4 hectare.

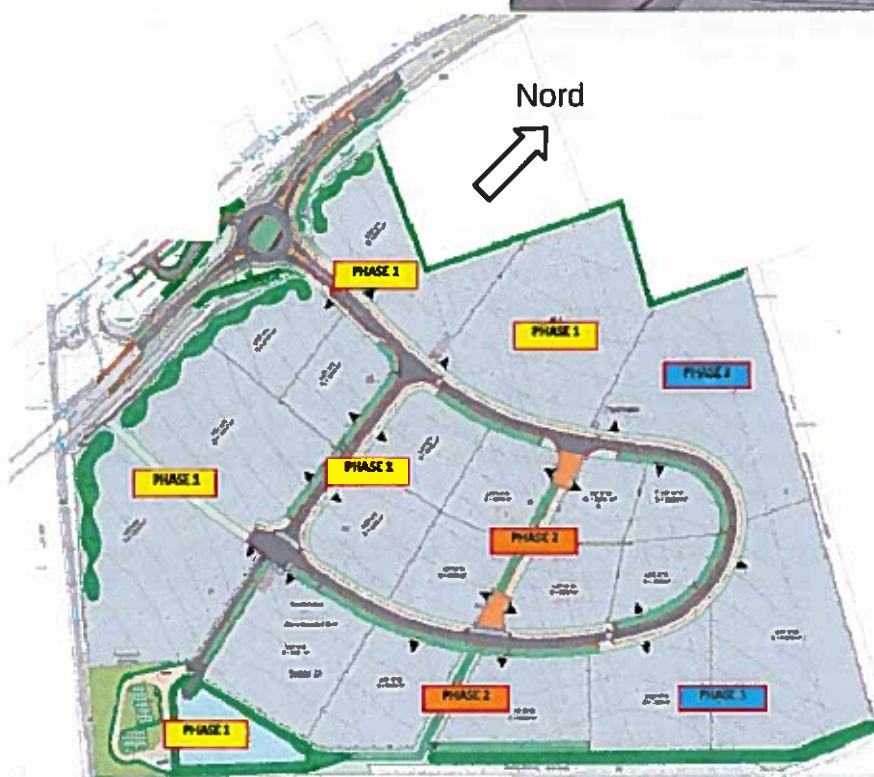
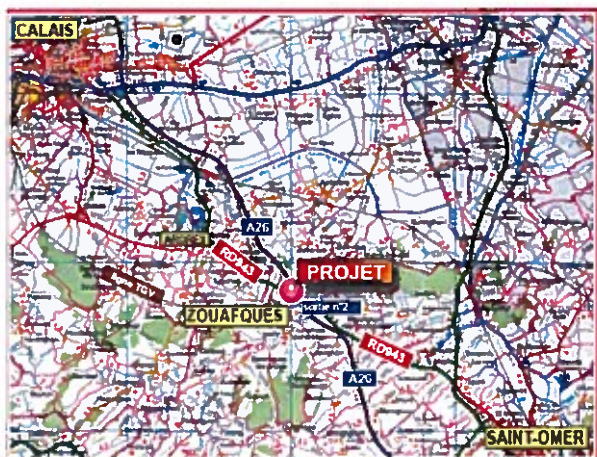
L'étude d'impact examinée est la version de septembre 2016.

1. Présentation du projet

Destinée à accueillir des activités économiques, la zone d'activités est située au lieu dit « la pierre », entre Calais et Saint-Omer, à proximité immédiate de l'autoroute A26 et de la route départementale RD 943, sur 17,30 hectares de terres agricoles et naturelles.

Ce projet de réserve foncière économique a été initié dès 2005 par la Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale, inscrit dans la carte communale et dans le Schéma de cohérence territorial du Calaisis, puis repris, dans le cadre des évolutions des intercommunalités par la Communauté d'agglomération de Saint-Omer.

Le scénario retenu, similaire au scénario "B1 - prise en compte de la topographie" de 2008, se décline en 3 phases, le remplissage des lots les plus accessibles à partir de la route départementale étant prioritaire.



Source : étude d'impact - septembre 2016

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

Le dossier est conforme aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Quand bien même le projet est ancien et fait l'objet d'une maîtrise foncière par la collectivité, l'opportunité de la création d'une nouvelle zone d'activités au regard du foncier économique disponible, d'une part, et son implantation sur le site de la commune de Zouafques, d'autre part, auraient pu être justifiées.

Le dossier présente les différentes solutions alternatives d'agencement du parc d'activités en tenant compte du paysage, de la gestion des eaux pluviales et de l'accessibilité du site.

En sus de ces thématiques, l'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont :

- la présence de zones humides répertoriées par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Delta de l'Aa, en frange du projet,
- les corridors écologiques autour du projet,
- les déplacements.

2.1. Zone humide, eaux pluviales, assainissement

La zone d'étude est concernée par le SDAGE Artois-Picardie 2016-2021 et le SAGE du Delta de l'Aa approuvé en 2010.

La gestion des eaux pluviales issues des voiries créées et des parcelles aménagées est particulièrement bien appréhendée s'agissant d'un stade de création de ZAC. Les eaux seront acheminées de manière gravitaire vers sur le Sud de la zone, et en partie infiltrées par des noues, avant d'être tamponnées dans un bassin de rétention puis restituées vers un exutoire en surface. Ce fossé, du ressort de SNCF Réseaux, se déverse dans la Hem, cours d'eau situé à environ 3 kilomètres du projet.

Le projet évite les périmètres de zone humide identifiés par le SAGE. Par ailleurs, le dispositif de gestion des eaux pluviales suscité, en phase avec la topographie du site évitera l'amenée d'eau souillée vers ces zones humides. Néanmoins, la proximité de ces zones cumulée avec la relative faible perméabilité du sol aurait justifié une caractérisation de l'ensemble de l'emprise du parc d'activités selon l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L.211-1 et R.211-108 du code de l'environnement.

Du fait de la localisation du projet à l'écart des enveloppes urbaines et puisqu'aucune station d'épuration collective n'est accessible à proximité du site, les eaux usées seront traitées par un système d'assainissement non collectif. Le dossier ne présente pas d'évaluation de la charge polluante et des volumes d'eaux usées qui seront à traiter, ni la faisabilité technique du système d'assainissement envisagé. En cas de rejet des eaux traitées dans le fossé proche, l'impact sur la Hem devra être étudié afin de respecter les critères de qualité du cours d'eau.

2.2. Corridors écologiques

Si l'étude d'impact mentionne les habitats et espèces du patrimoine naturel, le comportement des différentes espèces animales accomplissant leur cycle de vie (zones de reproduction, nourrissage, repos et stationnement) n'est en revanche pas décrit. Les tableaux présentant les différents scénarii ne comportent pas de thématique environnementale (p102-103) alors que le bois du « télégraphe » constitue un corridor forestier à conforter en raison des liens étroits entre le bois des pays de Licques et la forêt d'Eperlecques. D'ailleurs, l'orientation n°1 de la charte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, vise à agir pour le renforcement de la biodiversité et la mise en œuvre exemplaire de la trame verte et bleue régionale, en préservant les cœurs de biodiversité reliés par des corridors écologiques. A ce titre, l'impact du projet d'urbanisation sur le fonctionnement du corridor forestier mériterait d'être analysé plus précisément. L'implantation d'une haie le long de la lisière forestière pourrait être la cause d'une perte de la biodiversité au travers de la suppression de la banquette herbeuse, lieu de nourriture et d'échanges pour bon nombre d'espèces.

2.3. Déplacements

La zone d'activités ne sera desservie que par le mode routier, et ce d'autant qu'un embranchement fret est incompatible avec la voie attenante, dédiée au trafic voyageur grande vitesse.

En 2015, 6 300 véhicules/jour étaient comptabilisés sur le site au niveau de la route départementale, dont 10,70 % de poids lourds, tandis que l'autoroute A26 supportait un trafic de 10 000 véhicules/jour dont 16,50 % de poids lourds. L'accueil d'entreprises de type artisanat, commerce en gros, services interentreprises (vocations prises comme hypothèse dans l'étude de trafic), générera un trafic supplémentaire estimé de 300-325 véhicules/jour, que le réseau routier actuel peut absorber aisément.

S'agissant des transports collectifs, une station de transport à la demande a été aménagée rue du cheval noir, à 250 mètres du futur giratoire. La communauté d'agglomération prévoit également une aire de covoiturage à proximité immédiate de la sortie n°2 de l'autoroute A26. Cette aire se situera néanmoins à environ 1 kilomètre du giratoire desservant la future zone d'activités. A l'intérieur de la zone d'activités, le schéma des voiries internes prévoit des cheminements par modes doux.

Au stade actuel, l'absence d'encadrement de la vocation des activités et du stationnement interne aux lots et les mesures proposées en matière de transport collectif ne permettent pas de conclure sur l'impact du projet en termes de trafic routier généré et des nuisances associées (pollution de l'air, bruit).

Toutefois,

- le plan masse du projet permet aisément une mutualisation du stationnement, propice au co-voiturage et à l'optimisation foncière des lots, en place centrale de manière à irriguer l'ensemble des futures activités,
- le Plan local d'urbanisme intercommunal en cours d'élaboration peut être, dans la lignée des travaux menés au stade du diagnostic et du projet d'aménagement et de développement durable, une opportunité pour préciser la vocation du parc et fixer des ambitions de mobilité durable et d'une gestion économe du foncier.

3. Conclusions

Le projet de création du parc d'activités de la porte de la Hem et son giratoire d'accès, à mi-chemin entre Calais et Saint-Omer, est destiné à proposer une offre foncière économique de 17,3 hectares. Situé en discontinuité urbaine, desservi uniquement par la route, le projet présente des réflexions pour réduire les impacts sur le paysage, l'eau, les continuités écologiques et les déplacements, qu'il convient de poursuivre.

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

- de statuer sur les activités autorisées sur la zone ;
- de lever le doute sur l'éventuelle présence de zones humides dans l'emprise du projet et, le cas échéant, d'adapter le projet en adéquation avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie ;
- de poursuivre la définition de la gestion des eaux usées tenant compte de l'impact du système d'assainissement sur le milieu récepteur ;
- d'augmenter le retrait du projet par rapport à la lisière forestière située au Nord / Nord-Ouest, en créant par exemple des écotones (zones de buissons, prairie de fauche, mare végétalisée) ;
- d'approfondir le volet mobilité du projet (covoiturage, rationalisation et mutualisation des parkings, optimisation des liaisons douces) afin de réduire le trafic motorisé et d'optimiser le foncier de la ZAC.

Les mesures favorables à l'environnement et à la santé pourraient être utilement traduites dans des documents prescriptifs (PLUi en cours d'élaboration, cahier de prescriptions, cahier des charges de cession des terrains).

Pour le Préfet et par délégation,
Pour le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,
La Directrice adjointe,


Aline BAGUET