Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 11 MARS 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet d'extension du parc d'activités de l'Aérodrome ouest à Rouvignies
Réf : 2013-01-14-226

Le projet d'extension du parc d'activités de l'Aérodrome ouest à Rouvignies est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement (zone d'aménagement concerté sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération).

En application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

Un avis de l'Autorité environnementale sur la demande d'exploiter un entrepôt (Décathlon/Oxylane) de matières combustibles sur ce site a été émis en date du 24 avril 2012.

L'avis porte sur la version de décembre 2012 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé réception en date du 15 janvier 2013.

1. Présentation du projet

La Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole envisage la création d'une zone d'aménagement concerté à Rouvignies sur un terrain d'assiette de 36 hectares, en extension du parc d'activités de l'Aérodrome ouest, qui occupe aujourd'hui une emprise de 151 hectares.

Ce projet a pour objectif de répondre au besoin de foncier des entreprises, le taux de remplissage des zones d'activités du Valenciennois dépassant 95 %. Il doit permettre l'implantation de la plate-forme logistique Décathlon/Oxylane sur 17 hectares, et l'accueil de petites et moyennes entreprises sur un ensemble parcellaire de 11,5 hectares.

Pour la réalisation de ce projet, il est prévu la création de voiries de desserte des différents lots, la réalisation d'ouvrages d'assainissement et d'aménagements paysagers.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux du projet concernent les transports et déplacements, la préservation du milieu naturel et la gestion de l'eau.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1. Transports – déplacements

Le site est principalement desservi, via l'échangeur n°19, par l'autoroute A2 (Paris-Bruxelles) qui permet une connexion avec l'autoroute A23 (Lille-Valenciennes). Il est aussi accessible par les RD 630 (Bapaume-Valenciennes), RD 59 (La Sentinelle-Trith-St-Léger), RD 270 (Trith-St-Léger-Rouvignies) et RD 240 (Denain-Oisy). Ces infrastructures confèrent au site une excellente desserte routière.

Les trafics routiers ont été appréciés à partir de comptages réalisés en décembre 2012. Ces comptages font état de trafics importants sur la zone d'étude aux heures de pointe du matin et du soir, jusqu'à l'observation de remontées de file au niveau de l'échangeur n°20 de l'autoroute A2, sur la RD 630 et des difficultés de circulation sur l'ensemble de la zone.

En ce qui concerne les transports en commun, le site est desservi par deux lignes de bus (arrêts *Michelin* de la ligne 102 et *Prise d'eau* de la ligne 30). Tel que l'indiquent les éléments du dossier page 86, cette desserte n'est pas optimale en raison d'un niveau de service faible et peu adapté aux modalités de déplacement des usagers. La ligne 102 permet néanmoins une correspondance avec la ligne A du tramway de Valenciennes.

Le dossier précise que l'autorité organisatrice des transports du Valenciennois (SITURV) a signé un plan de déplacements avec l'association du parc d'activités de l'Aérodrome pour inciter les salariés des entreprises à utiliser les transports alternatifs à la voiture particulière.

Par ailleurs, le site se trouve à proximité d'un aérodrome de catégorie C permettant le transport de voyageurs et de marchandises, et à un kilomètre du port fluvial de Rouvignies, sur l'Escaut, qui permet des échanges avec l'ensemble de la France et les grands ports de l'Europe du Nord. Il est précisé qu'une liaison spécifique (RD 70 et RD 645) entre le parc d'activités et le port est en cours d'aménagement.

L'étude de circulation annexée au dossier précise que la zone logistique Décathlon-Oxylane va engendrer un flux de trafic de 970 véhicules par jour dont 370 poids lourds.

Les estimations de trafic concernant les 11,5 hectares non occupés par la zone logistique Décathlon-Oxylane sont présentées page 187 selon deux scénarios :

- un scénario reposant sur un mixte entre activités de production et activités tertiaires, qui générerait un trafic de 1070 véhicules par jour dont 160 poids lourds ;
- un scénario reposant sur une activité exclusivement tertiaire qui générerait un trafic supplémentaire de 1550 véhicules par jour.

Les modélisations des circulations et les conclusions de l'étude de trafic, pages 18 et 19 de l'annexe 2, prévoient une augmentation importante du trafic dans les deux scénarios et, en cas d'aménagement d'un parc exclusivement tertiaire, une dégradation des conditions de circulation à l'heure de pointe du soir sur des branches de giratoire de la ZAC actuellement fluides.

Au regard des estimations de trafic dont des impacts sont bien décrits pour le réseau départemental, l'Autorité environnementale recommande de développer l'analyse concernant le réseau autoroutier, notamment au niveau des bretelles de sortie de l'autoroute A2, et de décrire les mesures de réduction d'impact les plus adaptées, qu'il prévoit de mettre en oeuvre. Le développement de l'usage des modes de transport alternatifs peut constituer une de ces mesures ainsi que le recours au transport combiné de marchandises.

En ce qui concerne les modes doux, la réalisation d'une continuité des itinéraires cyclables et piétons entre les réseaux existants et le projet d'extension apparaît utile et même nécessaire pour limiter les déplacements motorisés au sein de la zone.

2.2. Milieu naturel - biodiversité

Le site se trouve en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire. Seule la ZNIEFF de type I « Marais et terril de Wavrechain-sous-Denain et Rouvignies » est située en bordure du site.

Les inventaires naturalistes, réalisés selon une méthodologie adaptée et sur un périmètre d'étude élargi, ont mis en évidence une mosaïque de milieux présentant des enjeux liés à la présence de boisements, de zones humides (mares, fossés), de prairies bocagères et de terrils.

En ce qui concerne les espèces, la flore est caractéristique de chaque milieu mais ne présente pas de caractère patrimonial. La faune présente quelques enjeux patrimoniaux dans la mesure où certaines espèces rencontrées sur le périmètre d'étude sont assez rares et vulnérables (Chouette hulotte, Busard cendré, Rousserolle verderolle). Sur les 49 espèces d'oiseaux observées sur l'aire d'étude, la plupart sont nicheuses et 37 sont protégées. La préservation de ces espèces constitue un enjeu modéré.

Les prospections ont aussi révélé la présence de 7 espèces d'amphibiens sur l'aire d'étude (Crapaud commun, Grenouille rousse, Grenouille verte, Triton alpestre, Triton ponctué, Crapaud calamite, Alyte accoucheur) dont 4 (Grenouille rousse, Grenouille verte, Triton alpestre, Triton ponctué) sont présentes sur le site au sein d'une mare et des zones humides associées. Ces espèces et de leurs habitats sont intégralement ou partiellement protégés par la réglementation.
La préservation de ces espèces, de leurs habitats et des continuités écologiques constitue l'enjeu majeur du projet en matière de biodiversité.

L'analyse des incidences du projet sur les milieux naturels et les espèces végétales est objective. Elle permet de conclure à un impact modéré sur les prairies humides et bocagères, ainsi que sur l'avifaune, les amphibiens et leurs habitats.

Les mesures d'évitement, de réduction d'impact, de compensation, d'accompagnement et de suivi restent à préciser, notamment en ce qui concerne la préservation de la mare située au sud-ouest du site et la compensation liée à la destruction de prairies bocagères et de zones humides.

La proposition de maintien de la mare doit être complétée par la mise en œuvre de mesures d'accompagnement pour garantir une préservation pérenne des amphibiens.

2.3. Eau

L'étude d'impact contient un état initial de bonne qualité.

Le site se trouve en dehors de tout périmètre de protection des captages d'eau potable. La forte perméabilité des sols contribue cependant à rendre vulnérable les nappes d'eau exploitées pour l'adduction en eau potable. Le site n'est drainé par aucun cours d'eau, le plus proche étant l'Escaut. La partie sud-ouest du site, par ses caractéristiques pédologiques et hydriques, constitue une zone humide.
La préservation de la ressource en eau souterraine et des zones humides constitue un enjeu important du projet.

Eaux pluviales
En raison de la forte perméabilité des sols, il est envisagé la réalisation de bassins d'infiltration/ tamponnement des eaux pluviales, qui seront raccordés aux bassins de tamponnement existants sur le parc d'activités de l'Aérodrome, avec un rejet des eaux à débit limité vers l'Escaut lors de fortes pluies.
Ces dispositions sont cohérentes avec les dispositions et orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie qui privilégie une gestion alternative par infiltration des eaux pluviales.

Etant donné la vulnérabilité des masses d'eau souterraines et le mode de gestion des eaux pluviales par infiltration, il aurait été utile d'expliciter les mesures et modalités d'intervention qui seront mises en œuvre pour garantir une protection optimale des nappes souterraines en cas de déversement accidentel.

Eaux usées

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, il est indiqué que le principe retenu est le refoulement par pompage vers la station d'épuration de Trith-St-Léger. Pour ce raccordement, il apparaît nécessaire de justifier de la compatibilité des capacités des réseaux d'assainissement et de la station d'épuration avec les volumes et les flux d'effluents générés par le projet.

2.4. Santé

Bruit

L'état initial du volet « bruit » est établi sur la base d'une campagne acoustique qui met en évidence un contexte sonore modéré mais influencé par le trafic routier de l'autoroute A2.
La modélisation acoustique, fondée sur des mesures de bruit *in situ* et alimentée par l'estimation des trafics supplémentaires, ne montre pas de dégradation substantielle du contexte sonore liée au projet.

Cette étude acoustique, qui n'intègre que le bruit du trafic routier, aurait pu prendre en compte le bruit généré par l'activité des entreprises en exploitant les retours d'expérience existants. En outre, il aurait été utile d'apprécier les nuisances sonores subies par les riverains du port de Rouvignies dans la mesure où une exploitation de cet équipement est envisagée dans le cadre du projet.

Air

L'état initial de la qualité de l'air est dressé à partir des données 2010 de la station de mesure de Valenciennes *Les Acacias*. Ces données montrent un respect des valeurs moyennes réglementaires sans permettre l'identification de dépassements ponctuels (pics de pollution).

L'analyse qualitative des impacts du projet sur la qualité de l'air gagnerait à être appréciée de manière globale en intégrant l'ensemble des sources polluantes futures potentielles sur le site consécutives à l'augmentation des trafics et leurs éventuelles incidences à l'échelle de l'agglomération de Valenciennes.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3.1. Aménagement du territoire

Le projet est envisagé en continuité du parc d'activités existant, éloigné du tissu urbain dense et des principales zones d'habitat de la commune de Rouvignies. La présentation d'une étude de variantes aurait été utile pour appréhender pleinement les critères ayant conduit à ce choix d'implantation de nature à contribuer à l'étalement urbain.

3.2. Transports - déplacements

La desserte de la zone par les transports en commun est aujourd'hui peu adaptée à la nature des activités et aux modalités d'utilisation du site. Le développement d'une offre à destination des personnels, cohérente avec les caractéristiques de la zone d'activités, doit faire l'objet d'une réflexion.

Malgré l'éloignement des zones d'habitat et de l'existence d'une coupure urbaine que constitue l'autoroute A2, le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacement doux demeurent également des objectifs à rechercher, afin de limiter les déplacements motorisés à l'intérieur de la zone.

La réalisation d'une liaison spécifique (RD 70 et RD 645) entre le parc d'activités et le port de Rouvignies, situé à un kilomètre du site, constitue un aménagement de nature à favoriser le transport multimodal de marchandises, pleinement cohérent avec les politiques publiques en matière de développement du fret fluvial.

3.3 Santé et cadre de vie

Ce volet aurait mérité d'être étoffé afin de mettre en œuvre d'éventuelles mesures correctrices. Dans la mesure où le projet induira un trafic routier substantiel sur le site, l'autoroute et les voiries de desserte du port fluvial de Rouvignies, l'intégration de mesures de réduction d'impact, comme le renforcement de la protection acoustique des bâtiments et le développement d'une offre de transport en commun adaptée, apparaît particulièrement importante.

Conclusion

Le dossier d'étude d'impact du projet d'extension du parc d'activités de l'Aérodrome ouest aborde l'ensemble des thématiques environnementales concernées et est conforme aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

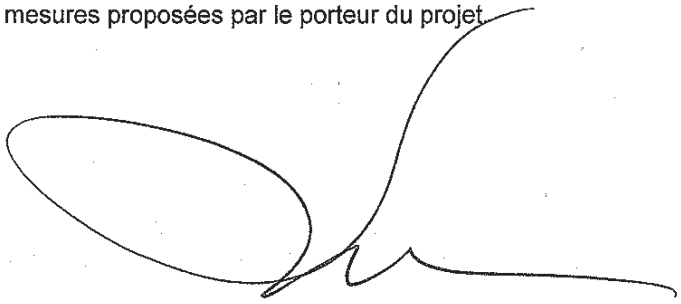
L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent les transports et déplacements, la préservation du milieu naturel et la gestion de l'eau.

En ce qui concerne les **déplacements**, l'analyse de l'augmentation des trafics sur le fonctionnement des échangeurs autoroutiers et sur l'A2 mérite d'être poursuivie. L'Autorité environnementale recommande ainsi de s'assurer de la compatibilité des capacités des infrastructures routières existantes avec le trafic supplémentaire induit.

S'agissant de la biodiversité, l'Autorité environnementale demande que soient précisées les mesures d'évitement ou de réduction des impacts préconisées.

La question de la **gestion des eaux** est bien prise en compte dans ce projet par la mise en oeuvre de techniques de gestion alternatives au sein de la zone.

Enfin, sur ce site qui présente des prédispositions en termes de transport combiné par la route, le fer et la voie d'eau, il importe de renforcer les mesures incitatives à l'usage des infrastructures fluviales et ferrées par les exploitants des bâtiments logistiques. D'une manière générale, les recommandations du bureau d'études devraient être traduites en mesures proposées par le porteur du projet.



Dominique BUR