

Lille, le 25 MAI 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale relatif au projet de création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Rivière Neuve à Calais.

Réf : DB2012-03-28-185

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de création de la zone d'aménagement concertée de la Rivière Neuve à Calais est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2012 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 28 mars 2012.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la création de la ZAC Rivière Neuve à Calais, sur une superficie d'environ 17,65 ha à proximité du terminal transmanche Eurotunnel et des infrastructures routières (A16 et RD 304) et ferroviaires. Cette ZAC doit permettre l'implantation d'activités commerciales, artisanales, tertiaires, industrielles et d'entrepôts sur des parcelles de 2 000 m² à 20 100 m² et de nouvelles entreprises créatrices d'emplois.

ZONE D'ACTIVITES DE LA RIVIERE NEUVE - PLAN DE SITUATION





Source : Etude d'impact de février 2012 : BE IXSANE – scénario retenu

2. Qualité de l'étude d'impact

- **Résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact permet de bien prendre connaissance du projet, de la nature des impacts et des mesures envisagées. Il aurait pu être placé en début de document pour faciliter l'information.

- **Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

L'état initial du site se fonde sur les inventaires connus et les protections réglementaires sur le secteur, sur l'étude des éco-potentiels réalisée par la DREAL (identification des continuités écologiques) et sur des visites de terrain effectuées en juin et juillet 2011.

Selon la description des habitats, le site est composé en grande partie de terres cultivées et de prairies de fauche, à vocation agricole, plus ou moins humides et de fossés de drainage longeant les parcelles.

Le dossier décrit des espèces de flore, d'oiseaux, d'insectes, d'amphibiens et de mammifères dont la présence est possible en fonction des habitats présents. Une analyse plus fine des habitats et des espèces présentes serait nécessaire pour apprécier plus précisément la valeur écologique du site. L'inventaire flore/faune de l'étude d'impact gagnerait à être complété par un recensement local lors de la période propice d'observation (avril), après consultation éventuelle du Réseau des Acteurs de l'Information Naturaliste.

Agriculture

Ce volet n'est pas traité dans l'étude d'impact. Compte tenu de l'impact du projet sur les terres agricoles (20 hectares concernés), une évaluation des incidences apparaît nécessaire.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse intéressante faisant ressortir les enjeux et éléments paysagers et architecturaux du territoire.

Le secteur d'étude se trouve à l'interface de 3 entités paysagères (ville-plaine, maritime-paysage, Eurotunnel). Le site d'implantation est enserré par les infrastructures et se situe en frange urbaine. Le relief est une composante importante dans la composition paysagère et urbaine du projet, notamment la façade

Nord de l'opération (transition paysagère de l'A16 vers les jardins familiaux).

Le diagnostic des perceptions paysagères depuis l'A16, la RD304, la rue d'Epinal, et depuis le site permet de bien appréhender les enjeux urbains et paysagers.

Eau

L'état initial du volet eau de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes relatives au milieu physique (climat, géomorphologie, géologie et hydrologie).

Les éléments repris dans le dossier précisent que le site se trouve à proximité du canal des Pierrettes.

Les diagnostics réalisés dans le cadre du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE du delta de l'Aa ont été utilisés au travers d'une présentation de leurs orientations générales. Les dispositions du SAGE approuvé le 15 mars 2010 sont intégrées. Elles portent sur la nécessité de proposer des mesures adéquates si des interventions sont programmées sur le milieu aquatique.

En ce qui concerne les **eaux souterraines**, la zone d'étude est concernée par trois nappes aquifères : nappe des watingues, nappe des sables et la nappe de craie, cette dernière étant la principale ressource en eau potable de la région. Dans le secteur d'étude, seuls des forages pour l'irrigation agricole sont identifiés et ne concernent pas directement le site-projet.

Sur le volet **eaux pluviales**, les tests de perméabilité démontrent une imperméabilité des sols qui rend l'infiltration des eaux très difficile. Aussi, la gestion des eaux pluviales s'appuiera-t-elle sur des dispositifs alternatifs intégrant la topographie et consistera à créer deux zones à vocation d'espace naturel puis une collecte et un stockage des eaux de pluie. Ce mode de gestion, tout à fait conforme aux orientations du SDAGE, contribuera à une phyto-épuration des eaux ainsi qu'au ralentissement du ruissellement. Le mode de gestion des eaux de ruissellement en provenance des voiries et parcs de stationnements sera différencié et comprendra une collecte puis un traitement.

L'ensemble des eaux pluviales sera rejeté dans le canal de la Rivière Neuve, ce qui devrait nécessiter de préciser, dans l'étude d'impact, les modalités de suivi de la qualité des eaux rejetées.

Il est précisé que les **eaux usées** seront traitées au niveau de la station d'épuration de Calais sans pouvoir apprécier les capacités du système d'assainissement (réseau et station d'épuration) à collecter et traiter ces effluents dans de bonnes conditions.

Déplacements

L'état initial du volet « déplacements » de l'étude d'impact est précis et recense les différents modes de déplacements existants et susceptibles d'être développés dans le cadre du projet : infrastructures ferroviaires, routières, réseau de bus (opale bus comprenant 12 lignes) et réseau du Vell'in avec 18 stations sur l'agglomération du Calaisis.

Deux lignes de bus, dont le niveau de service n'est pas précisé, passent à proximité de la ZAC (lignes 6 et 8).

Une synthèse sous forme de carte hiérarchisant l'ensemble des infrastructures de déplacements permettrait de mieux apprécier l'intermodalité dont bénéficie la ZAC Rivière Neuve.

Les incidences sur les déplacements et le réseau routier sont appréciées via l'estimation du trafic routier induit et les réserves de capacité des carrefours. L'augmentation du trafic pour l'accessibilité à la ZAC est estimée à 2700 véhicules par jour en provenance de la RD 304 via la rue de la Croix et la rue d'Epinal.

Les résultats croisés de la campagne de comptages et des tests d'accessibilité concluent à la capacité du réseau à absorber l'augmentation du trafic routier. Cependant, la réserve semble faible à l'entrée de la ZAC (giratoire n°2) et, aux heures de pointe, il pourrait y avoir des files d'attente assez importantes.

Des mesures effectives de réduction d'impact méritent d'être mises en œuvre au regard de l'augmentation du trafic attendue.

Santé et cadre de vie

L'état initial relatif à la qualité de l'air se base sur le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et les

données ATMO de 2006 recueillies sur le site du Lycée Berthelot à Calais au Nord de l'autoroute A16, laquelle est éloignée de la ZAC Rivière Neuve.

L'étude acoustique de l'étude d'impact révèle des niveaux sonores élevés de 65dB(A) jour et de 60dB(A) nuit générés par les trafics routiers et ferroviaires intermittents. Les bruits des équipements publics en période de nuit génèrent des niveaux sonores de 50dB(A) à 55dB(A) sur des durées d'une heure. La présence d'une zone résidentielle se trouvant à proximité de la ZAC conduit le porteur du projet à s'engager à ne pas aggraver l'ambiance sonore actuelle et à respecter les seuils de 60dB(A) jour et de 55dB(A) nuit.

Les mesures proposées consistent à éloigner des logements les installations d'activités susceptibles d'être les plus bruyantes, de modifier les modes de constructions de ces installations par le renforcement de l'isolation, d'orienter les ouvertures des portes des locaux et des livraisons des marchandises à l'opposé des logements et d'adapter l'organisation des flux de déplacement.

Le dossier ne détaille pas suffisamment les modalités juridiques et contractuelles de mise en œuvre de ces mesures d'évitement et de réduction des impacts, qui doivent être précisées.

• **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Les méthodes utilisées pour l'élaboration de l'état initial sont clairement expliquées (méthodologie générale, analyse paysagère et calcul des niveaux sonores). Le dossier ne précise néanmoins pas la méthodologie employée pour l'évaluation des incidences du projet.

Le dossier contient également une estimation sommaire du coût des travaux, notamment une évaluation relative à l'aménagement des espaces verts et noues prévus au sud et nord de la zone (28 % du coût global des travaux d'aménagement de la ZAC).

3. Prise en compte effective de l'environnement

Aménagement du territoire

Le projet, éloigné des zones urbaines denses, apparaît de nature à inciter à la consommation de terres agricoles. L'impact réel sur l'activité agricole mérite donc d'être précisé.

La consommation foncière, notamment l'emprise des parcs de stationnement, gagnerait également à être optimisée.

Transports et déplacements

Le secteur d'implantation de la ZAC bénéficie d'un réseau de transport diversifié, nécessitant cependant une adaptation et une réflexion sur la déclinaison des transports locaux et modes doux. La proposition de création d'une desserte de bus entre la ZAC des Cailloux et la ZAC Rivière Nouvelle apparaît à cet égard intéressante et mérite d'être développée (recherche d'un périmètre pertinent, en adéquation avec les offres existantes, offre d'un niveau de service répondant aux besoins).

Biodiversité

La création d'espaces verts à vocation d'espaces naturels au nord et au sud de la ZAC Rivière Neuve permettra une végétalisation favorable à la biodiversité.. La confirmation, ou non, du caractère humide et de la présence des espèces présentes dans la zone, qu'il est prévu aménager dans le scénario n°3 - scénario retenu - apparaît nécessaire.

Gestion de l'eau

Le projet par la mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux pluviales apparaît intéressant. Il aurait été intéressant de mener également une réflexion sur la gestion économe des ressources en eau et la limitation des surfaces imperméabilisées.

4. Conclusion

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et de ses impacts.

L'état initial est détaillé. L'analyse du site d'implantation et de sa couronne proche permet de bien identifier les enjeux environnementaux et les impacts du projet (zone potentiellement humide, accessibilité à la ZAC, diversité des paysages urbains et péri-urbains, gestion des eaux et nuisances sonores).

Selon les éléments de l'étude d'impact, le projet est compatible avec les documents de planification (PLU, SDAGE Artois Picardie, SAGE du delta de l'Aa).

Des réflexions ou des études complémentaires apparaissent nécessaires afin :

- d'affiner le diagnostic écologique du site ;
- de préciser les incidences du projet sur l'activité agricole existante ;
- d'améliorer la desserte du site par les transports en commun ;
- de confirmer la capacité de traitement des eaux rejetées.

L'effectivité de la mise en oeuvre des mesures de compensation et d'évitement proposées (apparence, durabilité, volumétrie des bâtiments, récupération des eaux de pluie, optimisation de la surface des parcs de stationnement et dispositifs d'atténuation de l'ambiance sonore) gagnerait à être précisée



Dominique BUR