Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 28 OCT. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création du parc d'activités du Trou à loups, à Marcoing

Réf : TA 2011-08-01-150 (11-0932)
Copies : ARS, DDTM 59 (service Eau-Environnement) ; sous-préfecture de cambrai

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 parc d'activités du Trou à loups, à Marcoing, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, réceptionnée le 30 août 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement d'un parc d'activités de 22 ha, situé à Marcoing le long de la RD 56 qui relie Marcoing à Cambrai et à proximité d'infrastructures routières structurantes (A26, A2, RD 939, RD 930, RD 644). Le site est un terrain agricole où est déjà implantée une déchetterie et à proximité de l'ancien site industriel Tissot.
L'objectif économique du projet est de permettre l'implantation d'activités commerciales, artisanales et/ou logistiques sur le territoire de la commune.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Notion de programme** ***(§ II de l'article L.122-1 du code de l'environnement)***

Le projet présenté constitue la première phase du programme global du parc d'activités prévu par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Cambrésis.

Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier doit intégrer une appréciation des incidences du programme global. Ce chapitre est absent de la présente étude d'impact.

- **Résumé non technique** ***(§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)***

Le résumé non technique aborde tous les aspects de l'étude d'impact. Il devrait être plus détaillé pour permettre d'identifier et de qualifier les enjeux du territoire et du site (ressource en eau et déplacement). La présentation du projet pourrait être plus précise. L'intégration d'une carte de localisation ainsi que le plan-masse du projet aurait aidé à l'information du public.

L'analyse des impacts est discutable dans la mesure ou la nature et les activités susceptibles de s'implanter sur le site et à l'origine des impacts (trafic, émissions polluantes, bruit) ne sont pas définies. Au vu du faible niveau de définition du projet, il est prématuré d'être conclusif sur les incidences du projet, en particulier sur les émissions acoustiques, les émissions polluantes ou les déplacements.

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

Biodiversité

Pour la prise en compte des richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, et sur un diagnostic écologique du site, réalisé en mars et mai 2011.

Le site se situe en dehors de tous périmètres d'inventaires (ZNIEFF, ZICO) ou de protection (Réserve Naturelle, APPB, Natura 2000, sites classés et inscrits).

En matière d'habitats et d'espèces végétales, le site est caractérisé par une mosaïque d'habitats constituée de cultures intensives (environ 50% de la surface du site), de friches herbacées, de friches arbustives, de boisement (dont une peupleraie) et de haies arbustives.
La composition floristique (88 espèces recensées) de ces habitats est assez commune. La diversité végétale (dont 77 espèces indigènes) est qualifiée de faible. Cependant, le dossier ne précise pas le référentiel sur lequel s'est fondée cette analyse particulière (flore nationale, flore régionale, flore du territoire considéré). Cette diversité rapportée aux 1 500 espèces végétales que comporte la flore régionale peut effectivement être qualifiée de faible, cependant, dans un territoire caractérisé par l'omniprésence d'openfield, elle peut être qualifiée de moyenne.
L'étude n'a pas identifié de zones humides au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 relatif à la définition nationale des zones humides.

En ce qui concerne la faune, l'étude a révélé 54 espèces d'oiseaux dont 34 sont nicheuses sur le site ; pour les milieux ouverts : Bruant proyer, Linotte mélodieuse, Charconneret élégant, Perdrix grise, Alouette des champs, Busard cendré (potentiel sur le site) ; pour les haies et fourrés arbustifs : Fauvette grisette, Rousserolle verderolle, l'Hypolais ictérine, Pouillot fitis et véloce, Fauvette à tête noire et bruant jaune ; pour les bosquets : Hibou moyen Duc (potentiel sur le site), Pic vert, Pic épeiche, Faucon crécerelle. La plupart de ces espèces sont protégées réglementairement et certaines appartiennent à la liste rouge des espèces menacées en France : Linotte mélodieuse, Hypolais ictérine, Busard cendré, Bruant jaune et Fauvette grisette. La destruction de ces espèces est interdite.
Cependant, le dossier ne conclut pas sur l'intérêt patrimonial du site par rapport à ce groupe.

Plusieurs espèces d'invertébrés (insectes) ont été inventoriées, mais aucun ne présente un statut de rareté important. Il est à noter que plusieurs lézards des murailles (espèces protégées) ont été observés le long de la voie ferrée (à 150 m au Sud-Ouest du site) ; selon les auteurs de l'étude, cette espèce n'est pas présente sur le site lui-même.

En matière de fonctionnement écologique, le dossier indique que le site est identifié au niveau de la trame verte et bleue du territoire comme un espace à renaturer. Le dossier pourrait préciser le fonctionnement écologique effectif (rôle écologique de site au niveau du territoire). Les auteurs notent que le site joue un rôle potentiel de refuge pour la faune.
La destruction quasi totale de ces 22ha de zone refuge, dans un secteur entouré par un paysage d'openfield peu riche sur le plan écologique n'apparaît pas cohérent avec les objectifs nationaux de préservation des continuités écologiques dont le Schéma Régional de Cohérence Écologique sera la traduction.

Il est regrettable que le défrichement des boisements du site ait été réalisé en mai 2011 (comme le citent les auteurs de l'expertise en page 65). Ces travaux réalisés en pleine période de nidification des oiseaux ont certainement conduit d'une part à la destruction d'habitats d'espèces protégées au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement et d'autre part à la destruction d'individus et de nichées d'individus.

Télécop

Ces travaux vont à l'encontre des prescriptions des auteurs de l'étude d'impact qui préconisent la réalisation des travaux de défrichement en dehors des périodes de nidification des espèces. Cet aspect fait naitre une crainte sur la volonté du maître d'ouvrage à mettre en oeuvre des mesures d'évitement, de réduction d'impacts et compensatoire adaptés aux incidences du projet.

La conclusion du volet faunistique précise en page 71 que le site présente un intérêt certain pour l'avifaune en tant que zone de nidification, de refuge et d'alimentation pour certaines espèces patrimoniales en déclin. Il est aussi noté le rôle important du site en matière de fonctionnement écologique (corridors biologiques situés sur un axe de migration pour l'avifaune).

L'analyse des impacts du projet sur la flore et les habitats naturels est en adéquation avec les enjeux du site. Ainsi, l'impact est qualifié de modéré pour la peupleraie et de fort pour la friche arborée. Le dossier indique en page 93 que des mesures compensatoires devront être mises en oeuvre.
Pour la faune, le dossier précise que ce type de projet est rarement à l'origine d'impacts directs sur les animaux (cette affirmation très générale ne prend pas en compte les travaux préparatoires de défrichement déjà réalisés en mai 2011 sur le site). Globalement, l'analyse sur ce groupe est à nuancer, celle-ci précise que l'impact du projet conduira à une migration des espèces présentes sur le site vers des milieux similaires situés à proximité. Cette affirmation peut se concevoir pour les espèces de grandes cultures, mais en aucune manière pour les espèces de friches, de haies ou de boisements. Pour ces dernières, aucun milieu de substitution n'est présent à proximité. Il n'y a pas de mesure d'évitement prévue.

Les mesures compensatoires proposées se composent de plantations de haies sur 2km, de plantation de quelques arbres (1 arbre tous les 200m^2), la mise en place de bandes fleuries et la mise en oeuvre d'une gestion différenciée. Les auteurs de l'étude proposent quelques mesures de réduction d'impact comme la réalisation des travaux hors période de nidification. Or cette mesure n'a d'ores et déjà pas été respectée par le maître d'ouvrage.
Globalement, ces mesures sont largement insuffisantes pour compenser les impacts du projet puisqu'elles constituent de simples mesures d'intégration paysagère. De surcroît, il est à rappeler que la mesure la plus efficace constitue en l'évitement des milieux à enjeu. Or cette mesure n'a pas été envisagée dans le cadre de ce projet alors que des implantations plus pertinentes auraient pu être envisagées à proximité du centre-bourg.

Ainsi, des mesures d'évitement (nouvelle implantation du projet), ou à défaut des mesures de réduction d'impact (préservation de l'intégrité des milieux à enjeu, réduction de l'emprise du projet) et des mesures compensatoires à la hauteur de l'enjeu (replantation de boisement, acquisition de site accompagné d'une gestion écologique d'une surface suffisante pour compenser les effets du projet) doivent nécessairement être étudiées dans le cadre de ce projet.

Ce projet est soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000 en application de l'article R414-19 du code de l'environnement. Cette étude doit comporter une présentation des sites Natura 2000 susceptibles, le cas échéant, d'être concernés, ainsi qu'un exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cette étude, qui constitue un élément de complétude du dossier, est absente de l'étude d'impact.

Agriculture

Le volet agricole de l'étude d'impact présente le contexte agricole de la commune. Les caractéristiques des exploitations agricoles de la commune sont présentées : 14 exploitants agricoles d'une surface agricole moyenne de 90ha.
Cependant, le document ne présente pas les caractéristiques des exploitants agricoles du site (nombre, type d'exploitation, surface agricole par exploitation) ni la qualité agronomique des sols du site.

Le dossier indique que le projet induira la disparition de surface agricole représentant environ 1,4% de la surface totale agricole de la commune. Cet impact apparaît faible, mais ne permet pas d'apprécier l'impact du projet sur la pérennité des activités des agriculteurs exploitants le site.

Des mesures concrètes de substitution sont donc attendues pour pérenniser à moyen et long terme l'activité agricole sur la commune et sur le site en particulier.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les entités paysagères du territoire ; le site-projet se trouve sur la vaste plaine agricole du cambrésis caractérisée par des champs en openfield et en limite de la vallée de l'Escaut amont. Le site se différencie de ce contexte paysager par la présente de boisement au sein de cette plaine agricole intensive. Toutefois, le document ne précise pas les enjeux du site ni du territoire (éléments écopaysagers...).

Il est à noter que le site n'est pas concerné par des périmètres de monuments historiques.

Le projet prévoit une végétalisation des franges du site pour intégrer les aménagements et la plantation de quelques arbres sur les aires de stationnement (un arbre tous les 200m^2). Cependant, le dossier ne présente pas les caractéristiques architecturales des bâtiments (hauteur, taille, type de construction) alors que ce sont principalement ces ouvrages qui seront impactant et nécessitent une intégration paysagère.

L'intégration à l'étude d'impact des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des constructions est donc nécessaire.

Eau

Le dossier d'étude d'impact précise dans son volet «eau», les caractéristiques hydrogéologiques : présentation des nappes souterraines (nappes de la craie du turonien et du Sénonien). Cependant, le dossier ne précise pas explicitement la vulnérabilité importante de ces nappes. Les tests de perméabilité présentés en page 35 attestent de la perméabilité des sols (10^{-3} m/s). Ces nappes d'eau souterraine sont exploitées dans le cambrésis par de nombreux captages destinés aux besoins en eau potable de l'agglomération. Bien qu'il soit indiqué qu'aucun captage d'eau potable n'est localisé à proximité du site, cet enjeu du territoire n'est pas réellement mis en avant.

Le site fait partie de l'entité hydrographique de la vallée de l'Escaut. Cependant, la perméabilité importante des sols fait qu'il n'existe pas de liens fonctionnels avec les réseaux hydrographiques de surface, d'autant plus qu'il n'y a pas de cours d'eau à proximité.

Les principaux objectifs et orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Escaut (SAGE en cours d'élaboration) sont évoqués et exploités (analyse de la prise en compte du SDAGE en page 100).

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales des voiries publiques et des parcelles privées, au niveau de noues et de puisards. Il est noté en page 92 que les eaux pluviales seront de préférence stockées et réutilisées pour l'arrosage et les sanitaires.

Les modalités de gestion des eaux sont cohérentes avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie destinées à maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

En matière d'eaux usées, le dossier indique que le site n'est pas équipé en réseau d'assainissement collectif. Ainsi, la zone sera assainie par un système d'assainissement autonome avec traitement et infiltration des effluents.

L'analyse des effets du projet sur la qualité des eaux superficielles est pertinente dans la mesure où le projet ne prévoit aucun rejet en eaux superficielles et qu'il n'existe pas de cours d'eau à proximité du site.

L'analyse des effets du projet sur la ressource en eaux souterraines est incomplète et peu justifiée. Ainsi, il aurait été nécessaire d'estimer l'ensemble des volumes et des flux engendrés par le projet (eaux pluviales et eaux usées) et de vérifier leurs compatibilités avec les caractéristiques hydrauliques et qualitatives de l'exutoire. De même, il aurait été nécessaire d'estimer l'ensemble des besoins en eau potable induit par les activités du site et de vérifier leurs compatibilités avec la disponibilité, à long terme, de la ressource en eau potable.
Des mesures d'accompagnement permettant de garantir l'absence de rejet polluant vers ces systèmes d'assainissement doivent impérativement être envisagées (proscrire le raccordement d'eaux de process vers le système d'assainissement non collectif).

Déplacements

L'étude d'impact présente la desserte routière du territoire à plusieurs échelles. Le site est desservi par l'autoroute A26 à 2km au sud (Calais-Reims) et l'A2 à 10km au nord (Lille-Bruxelles). Les autres voies structurantes sont constituées par la RD 939 (Arras-Cambrai), RD 930 (Cambrai-Bapaume), RD 644 (Cambrai-St Quentin). Le site est directement desservi par la RD 56 (Marcoing-Cambrai). Ainsi, le site bénéficie d'une excellente desserte routière.

Le dossier ne présente pas de données relatives à la sécurité routière et ni les conditions de circulation au niveau des voiries desservant le site (trafic, accidents, niveau de service, congestion...).

La commune ne dispose pas de gare. La gare la plus proche se situe à Cambrai (10km).
Le site n'est pas desservi par les transports en commun du Cambresis. Seul le réseau « Cambrésix » dessert le bourg de Marcoing au niveau de l'ancien site Tissot. Cependant, le dossier n'intègre pas d'analyse permettant d'apprécier la qualité de cette desserte. Un diagnostic plus complet devrait être réalisé pour appréhender cet aspect. Néanmoins, il apparaît clairement que le site ne bénéficie d'aucune desserte efficace par les transports en commun.

S'agissant des déplacements doux, le dossier ne donne aucune information sur l'accessibilité du site pour ces modes.

Le dossier indique que l'accès au site se fera principalement depuis et vers la RD 56 par l'intermédiaire d'un tourne-à-gauche (tranche conditionnelle).

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences du projet sur les déplacements et la sécurité routière qui serait basée sur une estimation des trafics générés par le projet, une détermination de la répartition de ces trafics sur les voiries du secteur ainsi qu'une appréciation des incidences sur la sécurité routière et le niveau de service des infrastructures routières.
Le volet déplacement est très sommaire et ne permet pas de répondre aux objectifs de la réglementation, notamment celui de favoriser l'usage des transports en commun.

Santé et cadre de vie

En matière de risque, le dossier précise en page 45 qu'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation a été prescrit en 2001.
Le dossier précise que des installations classées sont présentes sur la commune de Marcoing (ADS Pièces auto), mais que ces dernières ne sont pas classées SEVESO et qu'il n'existe pas de Plan Particulier d'intervention.

L'état initial de la qualité de l'air est réalisé sur la base des données de la station de mesure fixe située à Cambrai (station urbaine) du réseau de surveillance ATMO Nord – Pas de Calais (2006-2010). Les données 2008 indiquent en moyenne sur l'année une bonne qualité de l'air, sans dépassement des seuils d'alerte y compris pour les particules en suspension. Toutefois, il aurait été pertinent de présenter ces données sur plusieurs années afin de connaître la tendance générale. Cette approche est d'autant plus nécessaire que le plan « particules » ainsi que le projet de Schéma régional du Climat, de l'air et de l'Energie du Nord-Pas-de-Calais demandent une réduction de 30 % des concentrations en particules très fines (PM2,5) pour atteindre un objectif de qualité d'air de 10 µg/m3 en 2015. Il convient de rappeler que la région Nord – Pas-de-Calais est la plus touchée par ce problème majeur. A ce titre, l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air (http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.doreference=IP/10/1420&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en).

L'analyse des impacts sur la qualité de l'air se limite à affirmer l'absence d'impact notoire. L'absence d'une quantification des trafics attendus et d'une estimation des rejets issus des activités des entreprises (process, chauffage) ne permet pas de vérifier cette appréciation.

Ce projet va inévitablement s'accompagner d'une augmentation des rejets atmosphériques (trafic, chauffage et process), mais le dossier ne permet de savoir si celle-ci sera cohérente avec les objectifs du plan « particules » et avec les objectifs du projet de Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie du Nord-Pas-de-Calais.

Des mesures de réduction d'impacts pourraient être prises pour réduire ou compenser cette augmentation des émissions polluantes : haut niveau de performances énergétiques et recours aux énergies renouvelables, mais aussi développement de l'offre en transports collectifs adaptés.

Le contexte sonore du site n'a pas été apprécié. Selon les auteurs de l'étude, le contexte sonore est plutôt calme.

L'analyse précise qu'il n'est pas possible d'apprécier l'impact acoustique du projet dans la mesure où à l'heure actuelle la nature des entreprises susceptibles de s'implanter n'est pas identifiée. Toutefois, il aurait pu être intéressant d'exploiter les retours d'expérience d'autre parc d'activités équivalent comme celui « des Hauts de Masnières » aux caractéristiques similaires.
Le projet précise en page 90 que cet impact sera à revérifier et à déterminer plus précisément lors de l'installation des entreprises. Or cette analyse a postériori va à l'encontre même des principes de l'étude d'impact qui vise à anticiper les impacts d'un projet sur l'environnement afin de les éviter, de les réduire et/ou de les compenser. Un constat a postériori ne permettra pas la mise en oeuvre de telles mesures.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement *(§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)***

Ce chapitre présente les principales caractéristiques techniques du projet : nature du projet (parc économique), conditions de desserte du site (RD 56), aménagements paysagers, contraintes urbanistiques (retrait de construction), modalité de gestion de l'eau (infiltration des parcelles privées et publiques).

Cependant, ce chapitre ne présente pas les réflexions menées conduisant au choix du site, et la justification du projet au regard des enjeux environnementaux est très sommaire. A ce titre, le dossier ne propose aucune étude de variante tant pour l'implantation du projet que le projet lui-même. Ainsi, la justification de la localisation du projet repose essentiellement sur les deux atouts que sont l'attractivité du territoire (disponibilité foncière et compatibilité avec le SCOT) et la desserte autoroutière (proximité des autoroutes A2 et A26).

Ce chapitre reprend une analyse sommaire du projet au vu des principales orientations des lois Grenelle et conclut à la cohérence d'ensemble du projet avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain, de préservation de la biodiversité et de réduction des gaz à effet de serre.

Mais cette analyse est très critiquable pour l'ensemble des orientations des lois Grenelle. Ainsi, en ce qui concerne :

- la consommation de surfaces agricoles et naturelles (étalement urbain): le projet est envisagé sur 22ha comprenant des surfaces agricoles et des habitats naturels sans aucune continuité avec le tissu urbain,
- le développement des transports en commun et des modes doux : le site (et la commune) n'est pas desservi par les transports en commun et ne le sera pas dans le cadre du projet,
- la biodiversité et le fonctionnement écologique : le projet envisage la destruction de 22ha d'habitats naturels et agricoles identifiés comme un espace à renaturer. Les aménagements paysagers envisagés ne compenseront pas les impacts des défrichements envisagés et déjà observés,
- les émissions de gaz à effet de serre : le projet ne présente aucune mesure réellement opérationnelle en la matière (performances énergétiques, recours aux énergies renouvelables). De surcroît, l'absence d'offre en transport en commun favorisera le recours à la voiture particulière et donc l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, compte tenu de l'impact sur la consommation du foncier, la justification du projet aurait dû aborder plus précisément les besoins en termes de développement économique d'autant plus que la carte de localisation des zones d'activités économiques présentes dans le SCOT montre que ce parc d'activités est à proximité d'une zone d'activités déjà existante, « les Hauts de Masnières ». Cette dernière présente des caractéristiques semblables (proximité de l'autoroute, surface quasi équivalente de 19ha) et elle a un taux d'occupation de 37%. On peut donc s'interroger sur le taux de remplissage de ce futur équipement.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet *(§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)***

Ce chapitre présente succinctement les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ne sont pas présentés ni les principales difficultés rencontrées

L'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé n'est pas jointe à l'étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

3. Prise en compte effective de l'environnement *(lois Grenelle)* :

- **Aménagement du territoire**

Le projet envisagé sur 22 hectares, en secteur rural, non desservi par les transports en commun et éloigné du centre-bourg de Marcoing, n'est pas cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui prévoit une gestion économe de l'espace et la limitation de la consommation d'espaces agricoles ainsi que la création de lien entre densité et niveau de desserte en transport en commun.

Le projet participe donc à croitre l'étalement urbain du territoire déjà très marqué par ce type d'urbanisation.

- **Transports et déplacements**

Le projet n'est pas desservi par une offre de transports en commun. Il se situe à plusieurs kilomètres du bourg de Marcoing où le réseau de transports en commun est peu développé.

Compte tenu de la localisation du site, à distance du centre-bourg de Marcoing, à proximité de la RD 56, de l'A2 et de l'A26, et de l'absence de desserte en transports en commun, le projet favorisera la route au détriment des modes alternatifs. Le projet n'envisage pas le développement d'une offre en transport collectifs en concertation avec les autorité organisatrice des transport compétente sur ce territoire.
Le projet n'est pas en accord avec les principes de développement des transports en commun, de création de lien entre pôles d'emplois et pôle d'habitats introduits par les lois Grenelle.

- **Biodiversité**

Les aménagements (création d'espaces verts, plantation d'espèces indigènes, gestion écologique) prévus pour compenser le destruction de terres agricoles intensives et d'habitats naturels diversifiés ne sont pas en adéquation avec les incidences du projet. Le principe fondateur de la réglementation environnementale conduisant à l'évitement des impacts n'est pas mis en oeuvre dans le cadre de ce projet alors que des implantations plus judicieuses auraient pu être envisagées. Dans ce contexte, seules des mesures compensatoires peuvent être envisagées, mais le projet n'en n'intègre aucune.

Le projet va à l'encontre des orientations des lois Grenelle pour cette thématique.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Aucun élément du dossier ou du projet n'indique de réflexion vis-à-vis des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, induites par les bâtiments et les transports. Au contraire, l'absence d'une offre en transport en commun et l'excellente desserte routière va impliquer une intensification des déplacements par la route, donc des émissions de gaz à effet de serre et à la dégradation de la qualité de l'air.

L'intégration de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables, prévue à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, aurait permis d'appréhender la cohérence du projet avec les orientations des lois Grenelle. Celle-ci permettrait de préciser les besoins énergétiques du projet, de mettre en perspective les sources d'énergie exploitables sur le site et de proposer des scénarios énergétiques reposant sur l'exploitation de source d'énergie renouvelable.

Il semblerait souhaitable que le projet affiche des ambitions hautes en matière de performance énergétique et de recours aux énergies renouvelables afin de compenser l'augmentation de ces émissions ainsi que des engagements à mettre en oeuvre une offre en transport en commun entre les zones d'habitats et le site.

Enfin, le dossier pourrait être complété par des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier. Des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais *in situ*, à acheminer les matériaux par le fer ou la voie d'eau (canal de la Scarpe), pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

- **Environnement et Santé**

Comme précisé dans le volet « émissions de gaz à effet de serre », le projet sera source d'émissions de polluants induit par l'augmentation du trafic. Des mesures compensatoires sont donc attendues pour limiter la place de la voiture (covoiturage, développement d'une offre en transports collectifs, développement du transport alternatif de marchandises) et en matière de performances énergétiques et de recours aux énergies renouvelables peu polluantes.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales semble organisée autour d'une gestion *in situ* par infiltration et d'une incitation à la récupération et à la réutilisation des eaux de pluie. Cette gestion, visant à limiter les prélèvements et les rejets, correspond aux orientations des lois Grenelle.

En ce qui concerne, la gestion des eaux usées, il faudra veiller à ce qu'il n'y ait pas de raccordement d'effluents industriels (eaux de process) au système d'assainissement non collectif.

4. Conclusion :

Le dossier ne contient pas d'évaluation des incidences du programme global alors que le projet se compose de plusieurs phases comprenant le projet de parc d'activités et la réalisation de sa desserte.

Le résumé non technique devrait être complété pour mieux apprécier les enjeux du territoire ni les incidences du projet.

L'état initial du volet biodiversité est de bonne qualité. L'analyse des incidences sur la flore et les habitats est pertinente (destruction des friches arbustives à enjeu fort). Mais l'analyse des impacts sur la faune est trop théorique :

– il est considéré à tort qu'il existe des habitats de substitutions à proximité du site pour l'ensemble des espèces

– ne sont pas prises en compte les destructions d'espèces et d'habitats protégés déjà opérées dans le cadre du défrichement du site réalisé en mai 2011.

Le rôle écologique du site (zone de refuge, corridors écologiques) ne semble pas avoir été intégré. Les auteurs de l'expertise écologique précisent que des mesures compensatoires au défrichement et à l'imperméabilisation du site sont nécessaires. Or les mesures d'intégration paysagères envisagées dans le cadre du projet ne sont pas proportionnées aux incidences du projet. Des mesures d'évitement (nouvelle implantation du projet), des mesures de réduction d'impact (préservation de l'intégrité des milieux à enjeu, réduction de l'emprise du projet) ou à défaut des mesures compensatoires (replantation de boisement, acquisition de site accompagné d'une gestion écologique d'une surface suffisante pour compenser les effets du projet) sont donc nécessaires dans le cadre de ce projet.

Le volet « eau » témoigne d'une prise en compte des objectifs de préservation des ressources en eau dès la conception du projet par une mise en oeuvre d'une gestion alternative des eaux pluviales, même si l'importance et la vulnérabilité des nappes de la craie ne sont pas mises en exergue. Toutefois, l'analyse des impacts du projet sur la ressource en eau n'est pas argumentée. En outre, des mesures d'accompagnement permettant de garantir l'absence de rejet polluant vers les systèmes d'assainissement doivent être envisagées.

S'agissant des volets « déplacements», le dossier ne permet pas d'appréhender clairement les effets du projet sur le fonctionnement des infrastructures et sur la sécurité routière à terme.

Le volet « santé » de l'étude d'impact est trop succinct pour permettre d'appréhender les enjeux du territoire et les incidences du projet.

Les enjeux liés aux activités agricoles du site ne sont pas abordés dans la présente étude. Ainsi aucune mesure n'est proposée pour réduire ces incidences et pérenniser ces activités à long terme.

L'aspect architectural des bâtiments et leur intégration paysagère auraient pu être développés, en particulier dans le cadre d'une présentation des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.

Globalement, l'étude d'impact ne répond pas aux prescriptions réglementaires du code de l'environnement et le projet n'est pas compatible avec le principes fondateur d'évitement des incidences des projets.

Le projet ne présente que peu de cohérence avec les orientations des lois Grenelle. Seule la gestion alternative de l'eau par infiltration correspond aux attentes de ces lois. Pour les autres enjeux environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, développement des modes alternatifs pour le transport de personnes et de marchandises, préservation de la biodiversité et des fonctionnements écologiques, et des pollutions induits par les déplacements routiers, limitation de la consommation d'espaces agricoles et naturels), le projet doit impérativement être amélioré. Sa localisation même devrait être mieux réexaminée.

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

Michel Pascal