

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 26 AOUT 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du parc d'activités « Opalopolis » à Etaples

Réf : TA 2011-06-27-129 (11-0790)
Copies : préfecture du Pas-de-Calais, ARS

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 d'aménagement du parc d'activités «Opalopolis» à Etaples est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version d'avril 2010 de l'étude d'impact, transmise le 27 juin 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement d'un parc d'activités à vocation économique, situé à Etaples entre l'embouchure de la Canche et le diffuseur de l'A16, sur une emprise foncière de 100 hectares. Les objectifs économiques du projet sont la diversification des activités du territoire et la création de 1500 emplois.

Une première phase prévoit l'accueil de services, d'activités tertiaires, d'artisans, de pépinières d'entreprises, d'un hôtel et de restaurants. L'accueil d'activités du secteur secondaire, qualitatives et diversifiées, est prévu dans une seconde phase.

L'emprise totale cessible est de 70 ha, dont 16 ha d'espaces verts et 4,3 ha de voiries et voies piétonnes.

2. Qualité de l'étude d'impact :

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

Le projet de parc d'activités « Opalopolis » se situe en continuité de la zone industrielle du Valigot, de l'entreprise VALEO et de la zone d'aménagement concerté des Prés à vocation d'habitat.

De par l'ampleur du projet et sa nécessaire intégration au site, un programme d'aménagements lui est ou sera associé (par exemple, la page 164 de l'étude d'impact mentionne la nécessaire réalisation d'un giratoire sur la RD 939). Néanmoins, la présente étude d'impact n'intègre pas la notion de programme, ni l'appréciation de ses impacts.

Pourtant, les interactions probables entre ces différents projets, qui constituent une certaine unité fonctionnelle, impliquent une analyse des incidences globales et cumulées sur les ressources en eau, les milieux naturels, la santé et les déplacements. En effet, le projet peut

présenter des incidences, positives ou négatives, qui interagissent avec celles liées aux installations pré-existantes. Un tel exemple est donné en page 203 du dossier, où il est indiqué que la réalisation du parc « Opalopolis » permettra le raccordement de la zone d'activité du Valigot à la RD 939, avec à la clé une réduction des temps de parcours sur la zone du Valigot, et du trafic de poids lourds sur la RD 113. Il existe donc des liens fonctionnels entre le parc «Opalopolis» et les projets d'aménagement existants ou à venir.

Une approche globale, reposant sur la notion de lien fonctionnel, est impérative pour appréhender et prendre en compte les enjeux environnementaux. Elle est pourtant très peu développée, voire absente de l'étude d'impact qui est, par conséquent, non conforme avec la réglementation en vigueur.

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

Le résumé non technique identifie et qualifie les enjeux du territoire. Il permet une bonne prise de connaissance du projet par le public, et présente les incidences possibles.

Une quantification et une analyse objective des impacts du projet amélioreraient l'information du public et des riverains. Une estimation des émissions polluantes, de l'émergence sonore, des volumes et flux d'effluents à gérer, tout comme une appréciation des incidences sur les espèces et milieux naturels, les déplacements et les niveaux de service des voiries, serait particulièrement opportune.

L'absence d'une appréciation claire et précise des incidences du projet est due en partie au manque de lisibilité sur la nature des activités susceptibles de s'implanter sur le site. Différents scénarios, dont des scénarios minorants et majorants, auraient dû être envisagés pour appréhender l'impact du projet.

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

Biodiversité

Pour prendre 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 approfondi du site, réalisé entre septembre 2006 et 2011.

L'ensemble des prospections couvre toutes les saisons, sur une durée significative, mais la juxtaposition des analyses ne favorise pas la cohérence globale du dossier. Une synthèse de l'expertise écologique reprenant l'ensemble des données faciliterait la lecture du dossier, ferait ressortir les impacts, et la pertinence des mesures d'évitement et de compensation de ces impacts.

De nombreuses zones d'inventaires, ZICO et ZNIEFF sont présentes autour du site-projet et sont listées dans le dossier. La zone d'importance communautaire pour les oiseaux, dite des "plateaux agricoles des environs de Frencq", se superpose en partie avec le site retenu.

Le dossier signale dans ces secteurs de grandes cultures, la nidification possible des busards Saint-Martin, cendré et des roseaux, voire de l'Oedicnème criard. Cependant, en l'absence de cartographie des zones de nidification des busards ou de recherche spécifique sur l'Oedicnème criard, l'évaluation de l'incidence sur ces espèces reste hasardeuse. Si de vastes surfaces de plateaux agricoles semblent exister pour ces espèces, leur caractère réellement favorable n'est pas nécessairement homogène. Le Bruant proyer, espèce en régression marquée, est aussi signalé.

La réalisation des travaux de défrichement est prévue en période hivernale pour limiter les incidences sur l'avifaune. Un maintien significatif de ses habitats (fourrés et espaces semi-ouverts) nécessiterait également en outre un défrichement limité.

Le dossier met plus particulièrement en évidence deux secteurs d'habitat véritablement remarquable au sein de l'aire d'étude :

- Les coteaux calcicoles, qui abritent deux espèces végétales protégées, *Gentianella germanica* et *Eryngium campestre*. Ils se trouvent en dehors de l'emprise du projet ;

- Une vallée humide, qui présente un complexe de mares, prairies hygrophiles, mésophiles et fourrés. Ce secteur se trouve sur l'emprise du projet.

Cette vallée humide nécessite une prise en compte attentive. Près de dix espèces végétales d'intérêt patrimonial y sont signalées. Parmi ces espèces, trois figurent sur la liste rouge régionale (*Carex divisa*, *Triglochin maritima*, *Oenanthe lachenalii*) et l'une d'elles est gravement menacée d'extinction (*Carex divisa*).

Cette zone abrite également huit espèces d'amphibiens et deux espèces de reptiles (dont la Rainette verte, le Pélodyte ponctué et la Couleuvre à collier), toutes protégées au titre de l'article L 411-1 du code de l'environnement. La conservation de ces espèces nécessite la conservation de leurs habitats, certains d'entre eux étant eux-mêmes protégés. Pour certaines espèces (Batraciens, végétaux dépendant d'un habitat humide non eutrophisé...), c'est l'ensemble du complexe écologique de ce secteur qui doit être conservé dans son intégrité et sa fonctionnalité.

Le dossier définit une zone humide à protéger (page 145) qui recouvre les localisations d'espèces végétales patrimoniales, les aires vitales des amphibiens et les secteurs utilisés par la plus grande diversité des oiseaux. Néanmoins, même si son périmètre apparaît effectivement non urbanisé (page 147), la carte définissant la "zone humide conservée en l'état" ne reprend pas la partie nord de ce périmètre, indiquée pourtant comme d'intérêt très élevé sur cette même carte. Aucune ambiguïté ne doit subsister à ce sujet. Un document synthétique donnerait davantage de clarté.

Par ailleurs, les travaux déjà réalisés, la gestion hydraulique et l'échelonnement des études dans le temps ne contribuent pas à une vision claire de la fonctionnalité du site et des menaces qui peuvent s'y exercer. Un document de synthèse serait utile là aussi pour établir cet historique, et analyser l'état de conservation fonctionnel et l'intégrité des habitats et espèces.

L'expertise écologique complémentaire de mars 2011 révèle que des travaux (défrichage, comblement de zones humides, rectification de cours d'eau) ont été réalisés au nord du site, sans cohérence avec la conservation des intérêts écologiques du site. Réalisés dans le cadre de l'aménagement du parc d'activités « Opalopolis », ces travaux ont certainement eu pour conséquence la destruction d'espèces (oiseaux, amphibiens) et d'habitats d'espèces protégées (zones humides, zones de reproduction), en période de nidification (été et automne 2011 selon les éléments de l'expertise écologique de mars 2011). Ces travaux et aménagements sont des éléments d'information à porter à la connaissance du public et qui doivent être intégrés à l'étude d'impact.

Ces travaux préparatoires n'ont pas, préalablement à leur réalisation, fait l'objet des procédures requises par les dispositions réglementaires, à savoir une procédure au titre des articles L.214-41 et suivants du code de l'environnement (travaux hydrauliques et assèchement/destruction de zones humides), et une procédure au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement (dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats protégés).

En termes de fonctionnalité, le projet cherche à établir un corridor écologique nord-sud autour de cette zone humide. Les conditions d'alimentation hydraulique et les effets sur la qualité de l'eau doivent être examinés pour garantir la pérennité de la zone humide et des mares. Le secteur maintenu en l'état au titre de la conservation de la biodiversité et d'un corridor écologique ne doit pas être trop restreint, et pourrait utilement être entouré d'un espace tampon. Des créations d'habitats humides en périphérie de la zone protégée vont dans ce sens et pourraient être étendus. Leur mode d'aménagement et de gestion mériteraient une description plus précise.

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 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 constitue un élément de complétude du dossier. En son absence, l'autorité chargée d'autoriser le projet ne peut se prononcer.

Or le site sur lequel ce projet est envisagé est proche de plusieurs sites Natura 2000, dont l'estuaire de la Canche, le marais de Balançon, les dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, la forêt d'Hardelot et la falaise d'Equihen, les dunes et marais arrière-littoraux de la plaine maritime picarde, les coteaux de Dannes et Camiers, les landes, mares et bois acides du plateau de Sorrus Saint-Josse, les prairies alluviales et bois tourbeux en aval de Montreuil.

Le secteur du projet peut avoir un rôle de corridor pour certaines espèces utilisant les sites Natura 2000. Le dossier note la présence, en phase de transit ou d'alimentation, d'au moins sept espèces de chauves-souris. Selon le document d'objectif du site Natura 2000 "Coteaux de Dannes et Camiers", le Grand Rinolophe utilise en hivernage le site Natura 2000 des "landes, mares et bois acides" (incluant les remparts de Montreuil), et les "coteaux de Dannes et Camiers" en zone d'alimentation et de repos estival, avec des vols de transfert dans les éléments du relief et corridors naturels de la vallée de la Canche. Le Murin à oreilles échancrées est également présent à Dannes-Camiers, et ponctuellement à Montreuil. Ces deux espèces ne sont pas citées page 23, et n'ont pas été identifiées lors des prospections de 2006 (page 78). Il conviendrait d'actualiser les inventaires et de déterminer si le secteur du projet est favorable à leur transit. En outre, le Grand Murin, présent sur ces sites Natura 2000, est cité dans l'étude d'impact. Il doit être pris en compte dans l'étude d'incidence qui est à conduire. S'agissant des oiseaux, les trois espèces de la directive Oiseaux (Busard cendré, Busard des roseaux, Busard Saint-Martin) sont citées au Formulaire Standard de Données (FSD) de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) de l'estuaire de la Canche. Il convient donc de déterminer si le projet impactera la conservation sur le site de ces espèces, dont les gîtes se situent certainement en dehors du périmètre de l'aire d'étude, dépourvue de cavités. Des colonies sont connues au niveau des coteaux de Dannes et Camiers.

Agriculture

Le volet agricole de l'étude d'impact présente les caractéristiques des exploitations agricoles de la commune (7 exploitants agricoles sur 584 hectares, un d'entre eux pratiquant une agriculture biologique diversifiée, dont la pérennisation constitue un enjeu fort et un objectif du Grenelle). Le dossier pourrait utilement être complété par une évaluation de l'intérêt agronomique des terres agricoles impactées, et de leur valeur économique.

La superficie impactée pour chaque exploitation et la nature des activités mériteraient également d'être précisées, afin de réellement apprécier l'incidence du projet sur cette activité économique structurante. Le projet est d'autant plus impactant qu'il est susceptible de remettre en cause une exploitation biologique pour laquelle l'échange de terrains n'est pas envisageable à court terme (problématique de la durée de reconversion d'une culture conventionnelle). La démarche de développement durable mise en œuvre dans le cadre de ce projet pourrait par exemple aboutir à la préservation pérenne des parcelles en agriculture biologique.

Paysage et patrimoine

Le site-projet se trouve sur une plaine agricole ondulée, au relief légèrement marqué par une série de vaux orientés nord-sud, qui intègrent le bassin versant de la Canche. Le projet utilise le réseau hydrographique existant en proposant la création d'un « corridor végétal » qui associe la zone humide existante et la fosse à « Zahu ». Cependant, la fonctionnalité de cette continuité écologique n'est pas assurée puisque d'une part, elle devrait être transversale et se développer sur une superficie plus importante pour rompre l'urbanisation projetée (un seul tenant entre le parc industriel du Valigot et Valéo), et d'autre part intégrer entièrement le ruisseau du Valigot, dont le tracé n'est pas restauré dans le projet.

La trame arbustive et arborée existante est décrite dans l'étude d'impact et il est précisé que l'alignement d'arbres le long de la route départementale 113 sera maintenu. Constitués de ripisylves et de saules têtards, cet alignement et la trame arborée, sont structurants et doivent en effet être préservés. Dans la mesure du possible, les talus et accotements herbacés le long des chemins, des routes et les haies doivent également être maintenus.

La gamme de végétaux proposée est satisfaisante s'agissant des plantes hygrophiles, arbustives et arborées, qui sont d'espèces locales. En revanche, les arbustes tapissants ornementaux et le Miscanthus devraient être remplacés par des espèces locales, pour une bonne prise en compte de la sensibilité écologique du secteur.

La trame viaire proposée n'est pas satisfaisante. Le réseau viaire existant est effacé essentiellement au droit de la route longitudinale et des deux giratoires qui seront créés. Les rayons de courbure et la dimension de cette voie nord-sud dite structurante, semblent en décalage avec le caractère villageois et groupé du bourg d'Etaples. En outre, la voie de desserte est-ouest est en impasse et non reliée au réseau existant.

Au plan urbain, le projet, outre sa consommation d'espace agricole, modifie l'échelle du bourg d'Etaples par son ampleur. Il serait souhaitable de le soumettre à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, au titre de l'article L146-4 II du code de l'urbanisme et de l'article L341-16 du code de l'environnement.

S'agissant enfin des aménagements paysagers, seuls des profils-types ou des aménagements parcellaires-types sont mentionnés. Des exemples de mobilier, des formes architecturales sont proposés sans véritable plan ni règle d'aménagement. Les plans de masse proposés ordonnent le bâti d'une façon géométrique et dense qui risque de créer un effet de masse à l'entrée du village.

Eau

Le dossier d'étude d'impact précise dans son volet «eau» la forte vulnérabilité de la nappe de la craie (sous-sol perméable), hormis en fond de vallée humide de la Canche. La nappe souterraine de la craie, exploitée pour les besoins en eau potable de la commune, constitue un enjeu important du territoire. Il est indiqué que plusieurs captages sont présents sur la commune d'Etaples aux lieux-dits du Rombly, de la Caloterie et du Bois-Gorgette (leurs périmètres ne concernent pas le site-projet), et que leurs prélèvements tendent à augmenter. Cependant, ni la vulnérabilité des aquifères au niveau du site, ni l'impact potentiel sur les captages, ne sont précisés.

Le réseau hydrographique est développé sur le site. En bordure du site se trouvent la Canche, cours d'eau de bonne qualité, et ses affluents de première catégorie piscicole (cours d'eau à truite et saumon), identifiés comme cours d'eau à grands migrateurs. Le site-projet est lui-même traversé par le Valigot, affluent de la Canche partiellement busé en secteur urbain (zone industrielle du Valigot).

Le dossier précise que le fonctionnement du Valigot est très lié au fonctionnement des zones humides qui le bordent. Les visites de terrain ont mis en évidence la présence d'hydrocarbures dans ce ruisseau, qui nuisent à son bon fonctionnement écologique.

Les principaux objectifs 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 la Canche (SAGE en cours d'élaboration) sont évoqués. Cependant, au lieu d'exploiter seulement les éléments de diagnostic du SDAGE (éléments cartographiques), il aurait été plus opportun d'exploiter aussi le plan d'aménagement et de gestion durable du SAGE de la Canche, et les 108 dispositions avec lesquelles le projet doit être compatible.

Il aurait été nécessaire d'exploiter les éléments de diagnostic du Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles du Pas-de-calais (PDPG 62) et du Plan de Gestion des Poissons Migrateurs du Pas-de-Calais (PLAGEPOMI 62), ces documents fournissant des informations précieuses pour l'établissement de l'état des lieux.

En termes de gestion des eaux de pluie, le projet envisage la réalisation de noues de drainage et de bassins paysagers de tamponnement en fond de vallée du Valigot. Pour les eaux pluviales sur les parcelles privées, le principe retenu est la gestion par infiltration (sauf impossibilité technique, cas dans lequel ces eaux seront raccordées au réseau public de la zone, après tamponnement). L'exutoire final des eaux pluviales n'est pas indiqué dans le dossier, ce qui ne permet pas de savoir s'il sera le sous-sol (infiltration totale) ou le réseau superficiel (le Valigot ou la Canche). Cette donnée est une information impérative pour apprécier la nature et l'importance des incidences.

En l'état, il n'est pas possible d'analyser la cohérence du projet 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). Il en est de même de la cohérence avec les dispositions du SAGE de la Canche.

Le dossier ne comporte pas d'analyse des effets du projet sur les ressources en eau et les milieux aquatiques en termes de :

- impact hydraulique sur le Valigot (aménagements) et la Canche (risques d'inondation) ;
- impact sur le fonctionnement écologique du Valigot et de la Canche (préservation du fonctionnement des zones humides et des cours d'eau) ;
- impact sur la qualité des milieux aquatiques ;
- impact sur la qualité des nappes souterraines et des ressources en eau ;
- impact sur la disponibilité des ressources en eau (appréciation des capacités des nappes d'eau à subvenir aux besoins essentiels actuels et futurs),
- impact sur le fonctionnement du système d'assainissement d'Etaples, en particulier en période estivale.

Déplacements

Le site se trouve à 400 mètres environ du centre-ville. Il est principalement desservi par l'autoroute A16 (échangeur n°26 à 300m) et par la RD 939 qui relie le littoral à Arras. Le dossier indique que :

- l'A16 supportait en 2004 un trafic d'environ 10 300 véhicules/jour dont 14% de poids lourds entre l'échangeur n°25 et n°26 (Etaples-Le Touquet) ;
- la RD 939 supportait un trafic en 2002 de 17 000 véhicules/jour au niveau du site d'étude dont 5% de poids lourds, et de 23 600 véhicules/jour après le Pont Rose entre le Touquet et Etaples.

Des difficultés de circulation essentiellement rencontrées durant les weekends et la période estivale sont évoquées dans l'étude d'impact. Des données chiffrées (trafic journalier, évolution du trafic heure par heure) auraient dû être jointes au dossier sur ce point.

Le nord du site, notamment la zone industrielle du Valigot, est desservi par la RD 113 qui supporte un trafic global de 2 900 véhicules/jour dont 18,2% de poids lourds. Ces données témoignent de l'influence de la zone industrielle du Valigot sur la nature du trafic.

Le dossier ne présente pas de données relatives à la sécurité routière.

Le dossier intègre les éléments d'une étude sur les déplacements domicile-travail entre 1998 et 1999. Ces données révèlent que le nombre d'emplois sur la commune d'Etaples est supérieur au nombre d'actifs qui y résident. La part des actifs qui résident et travaillent dans la même commune étant en diminution, le nombre et de la distance des déplacements tend à augmenter.

A l'instar de la commune, le site ne bénéficie d'aucune desserte par les transports en commun urbains. La commune jouit d'une bonne desserte ferroviaire avec la mise en service d'une liaison TER-GV. Mais, la gare d'Etaples se situe à plus de deux kilomètres du site.

En matière de déplacements doux, le dossier précise en page 121 que le réseau de pistes cyclables et de liaisons douces est assez développé dans le secteur d'Etaples, une piste cyclable étant aménagée le long de la RD 939. Le projet prévoit d'accompagner chaque voirie de liaisons douces et d'espaces verts et d'aménager des cheminements spécifiques pour les modes doux.

Le dossier indique que l'accès au site se fera principalement depuis et vers la RD 939. Il est d'ailleurs envisagé de raccorder la Z.I. du Valigot à la RD 939 via la parc « Opalopolis ». Cette mesure permettra de soulager la RD 113 supportant 20% de poids lourds et de diminuer les temps de parcours.

Toutefois, les flux générés par le projet ne sont pas estimés et les incidences sur les déplacements ne sont pas évaluées (répartition des trafics, phénomène de congestion, sécurité publique). Ceci est d'autant plus regrettable que le dossier indique que la RD 939 connaît des problèmes de saturation en période estivale et qu'elle sera le principal accès du parc « Opalopolis » et de la zone du Valigot vers l'A16.

Compte tenu de l'importance de l'enjeu du projet en termes de déplacements, l'appréciation des incidences du projet et des incidences cumulées avec l'ensemble des projets d'aménagement du territoire est notoirement insuffisant.

En outre, les incidences de ces projets sur le niveau de service et le fonctionnement de l'autoroute A16 doivent impérativement être appréciées dans la mesure où cette infrastructure constituera l'une des voies principales d'accès au site. En l'absence d'une estimation de ces incidences, l'accessibilité du site n'est pas démontrée.

Santé et cadre de vie

La commune est concernée par le risque d'inondation mais aussi par l'évolution du trait de côte, liée à l'érosion des sols par l'action conjuguée des vents et de la mer. Le site n'est pas directement concerné par ces risques naturels.

S'agissant des risques technologiques, il n'existe pas de site SEVESO dans le périmètre d'étude. Seule l'entreprise VALEO (équipementier automobile) est soumise à autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le dossier ne précise pas si la présence de ce site industriel est susceptible de générer des risques sanitaires ou technologiques, ou être source de nuisances sonores et/ou d'émissions polluantes.

Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé en 2007 à proximité du site, au droit d'un ancien parking pour automobiles. Les analyses n'ont pas décelé de pollution des sols.

L'état initial de la qualité de l'air est inexistant, ce qui peut être expliqué en partie par l'absence de réseau de surveillance opérationnel fixe. La campagne mobile réalisée en juin-juillet 2005 sur deux points de la commune de St-Pol-sur-Ternoise aurait pu être utilement exploitée. En outre, compte tenu de l'ampleur du projet et de l'environnement du site (sources de pollution existantes et futures), des campagnes de mesures *in situ* auraient dû être réalisées pour apprécier les impacts cumulés de l'ensemble des projets du territoire, d'autant plus que le site est situé dans le sens des vents dominants par rapport à des sources de pollution chronique (RD 939).

L'analyse des effets du projet sur ce volet conclut à l'absence d'effets notoires. Or, faute d'un état initial de la qualité de l'air et d'une quantification des pollutions susceptibles d'être générées par le projet (dues aux trafics, aux activités et au chauffage des locaux), l'absence d'effets notoires reste à démontrer.

Le contexte sonore n'a pas été apprécié par des campagnes de mesures. Le dossier fait simplement référence au classement des infrastructures de transports terrestres à l'égard du bruit (arrêté préfectoral du 14 novembre 2001).

Le site est concerné par deux infrastructures bruyantes bordant le site : la RD 939 classée en niveau 3 (une isolation renforcée des façades doit être mise en œuvre sur 100m de part et d'autre de la route) et la voie ferrée classée en niveau 2 (le renforcement acoustique doit être envisagé sur 250m de part et d'autre de l'infrastructure).

Le dossier indique la présence d'une ferme à proximité du site (Ferme d'Hilbert), sans la localiser. Cette ferme et le projet de ZAC des Prés à vocation d'habitats imposent la réalisation d'une modélisation acoustique prenant en compte l'ensemble des sources de bruit existantes et futures, et basée sur des campagnes de mesures représentatives.

Considérant que le projet par sa nature ne générera pas de nuisance sonore, l'analyse des effets du projet en termes de bruit conclut à l'absence d'effets notoires. L'état initial du contexte sonore, a priori modéré, et l'estimation des émergences sonores induites par le trafic et les activités n'ayant pas été réalisés, cette absence d'incidences reste à démontrer.

Globalement, l'analyse des effets du projet (en phase chantier et en phase d'exploitation) sur la santé publique et le cadre de vie (pollution atmosphérique, bruit, odeur) est insuffisante et non proportionnée aux effets prévisibles du projet.

Des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement pourraient être proposées, comme le développement d'une offre de transports en commun compétitive et concurrentielle à la voiture, des limitations de vitesse adaptées, le renforcement acoustique de certaines façades (ferme d'Hilbert) et le recours à des énergies renouvelables, notamment pour la production de chaleur.

La mise en œuvre de l'extension du réseau de bus, envisagée page 209, semble très improbable sans une réflexion globale menée sur l'ensemble du territoire de la commune (réseaux de transports en commun par voie routière inexistant sur Etaples) voire sur un territoire plus important et cohérent en matière de déplacements.

- **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 l'historique du projet et les différentes réflexions menées dans un premier temps pour répondre aux enjeux économiques et fonciers (maintien de l'attractivité économique) et dans un deuxième temps pour prendre en compte les enjeux environnementaux. Il présente également le phasage envisagé pour l'aménagement de la zone. Il manque toutefois une information sur la nature des activités susceptibles de s'implanter sur le site, sur la taille des parcelles et sur la surface totale imperméabilisée.

La justification du projet repose essentiellement sur les deux atouts que sont l'attractivité du territoire (environnement de qualité et disponibilité foncière) et la proximité de l'autoroute A16.

Depuis 1994, le projet a évolué pour prendre en compte les enjeux relatifs à :

- la biodiversité (préservation partielle des zones humides et des corridors écologiques existants sur le site) ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (promotion des énergies renouvelables, promotion des déplacements alternatifs sur le site) ;
- l'incitation aux déplacements doux avec l'aménagement de cheminements spécifiques ;
- la gestion alternative de l'eau ;
- l'intégration paysagère (respect de la topographie du site et la qualité architecturale des constructions).

Cette évolution est tout à fait positive. Cependant, l'approche « développement durable » du projet aurait pu conduire le maître d'ouvrage à mener une réflexion approfondie sur la localisation, l'emprise et l'ampleur du projet, et sur la desserte par les transports en commun. L'intégration de ces thèmes dès la conception du projet aurait permis d'éviter et de limiter fortement les incidences du projet. Elle aurait permis d'éviter d'impacter les milieux naturels (zones humides) et de préserver le fonctionnement écologique du site. Elle aurait aussi permis de préserver l'exploitation en agriculture biologique. Une localisation à proximité du centre-ville et de la gare aurait constitué une véritable mesure en faveur du développement des déplacements alternatifs. Une diminution de l'emprise du projet aurait permis de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et par voie de conséquence de limiter les surfaces imperméabilisées, tout en maintenant les capacités d'accueil du site. Une réflexion d'ensemble sur la desserte du territoire par les transports en commun aurait permis de développer les modes alternatifs à la voiture et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

- **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 les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. La démarche itérative, qui s'appuie sur l'ensemble des études menées dans une approche durable, est aussi présentée. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ne sont pas indiqués mais les principales difficultés rencontrées sont évoquées (absence de données écologiques, de données sur la qualité de l'air et sur les déplacements).

Pour assurer une parfaite information du public sur le volet écologique, il aurait été nécessaire de présenter dans le dossier d'étude d'impact une synthèse à jour des différentes expertises écologiques réalisées de septembre 2006 à mars 2011.

Une 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, est 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) :

La prise en compte des enjeux environnementaux et leur traduction au regard des orientations des lois Grenelle impliquent une vision globale, sur un territoire cohérent, et une approche des effets cumulés de l'ensemble des projets structurants de ce territoire. En l'espèce, plusieurs projets structurants sont en cours de réflexion ou de réalisation (Opalopolis, ZAC des Prés, réaménagement de la RD 939, aménagement d'un giratoire sur la RD 939). Ces différents projets sont susceptibles d'interagir et de générer des effets cumulés sur l'environnement. Pour une prise en compte efficace des objectifs des lois Grenelle, le projet et l'étude d'impact auraient dû intégrer une approche globale du territoire communal.

• Aménagement du territoire

Le projet envisagé sur 100 hectares, en secteur totalement rural, sans desserte par les transports en commun, à distance du centre-ville d'Etaples, 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. Il s'ajoute à différents projets en cours ou en réflexion (ZAC des Prés, réaménagement de la RD939).

Situé à proximité des axes routiers structurants, le projet représente à lui seul 1/6 de la surface agricole utile (SAU) de la commune et contribue à l'étalement urbain de la commune. Il n'est pas en cohérence avec un aménagement durable du territoire.

Il est important de souligner que le projet de zone d'activité se situera en entrée de ville d'Etaples. Or, on peut s'interroger sur la cohérence et l'harmonie de ce vaste projet économique avec la vocation touristique de ce secteur qui se traduit par exemple par l'extension du port de plaisance d'Etaples.

• Transports et déplacements

Le projet se situe en périphérie de la commune d'Etaples où le réseau de transports en commun est inexistant. L'ensemble du site n'est pas desservi actuellement par les transports en commun et ne le sera pas à court et moyen termes. L'usage du train restera marginal étant donné l'éloignement de la gare (2 km), malgré une bonne desserte de celle-ci.

Au vu de l'ensemble des projets en cours sur le territoire communal, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre une offre de transports en commun adaptée aux besoins des futurs habitants et usagers des zones d'activités et d'habitat.

Compte tenu de la localisation du site à distance du centre-ville et à proximité de la RD 939 et de l'A16, le projet favorisera la route au détriment des modes alternatifs. En outre, la nature et l'ampleur du projet vont accentuer le phénomène observé dans le cadre de l'étude sur les déplacements entre 1998 et 1999, soit un nombre d'emplois supérieur à celui des actifs qui résident à Etaples, ce qui va augmenter le trafic routier, aggravant l'embolie du secteur observée en période estivale.

• Biodiversité

Selon les éléments du dossier, la prise en compte des enjeux écologiques s'exprime par la préservation partielle des zones humides et des corridors écologiques. Or, la réalisation d'une zone d'activités de part et d'autre de ce corridor existant est susceptible d'en remettre en cause la fonctionnalité. En outre, les observations de terrain réalisées en mars 2011 ont montré la destruction de certains milieux naturels à enjeu fort ; elle mettent en évidence une divergence

entre la volonté affichée du maître d'ouvrage de préserver la biodiversité et les modalités de réalisation du projet.

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

Certains éléments du dossier indiquent qu'une réflexion est menée sur les émissions de gaz à effet de serre liées à l'occupation des bâtiments. Cette réflexion n'est pas traduite en termes de performance énergétique ou de recours aux énergies renouvelables.

Par ailleurs, la desserte du site presque exclusivement par la route (déplacements pendulaires et transport de marchandises) générera l'émission d'importantes quantités de gaz à effet de serre, sans que le projet propose de véritables mesures permettant de limiter ces émissions.

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, pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

- **Environnement et Santé**

Le dossier n'analyse pas réellement les effets du projet au regard des préoccupations d'environnement et de santé. La desserte exclusive du site par la route et l'augmentation du trafic routier seront générateurs d'émissions polluantes et de nuisances sonores qui contribueront à la dégradation de la qualité de l'air et du cadre de vie.

- **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 végétalisation des toitures. Néanmoins, l'absence d'une démonstration des capacités du système d'assainissement à collecter et traiter dans de bonnes conditions les effluents ne permet pas d'appréhender l'incidence de ces rejets sur les milieux aquatiques. De même, il aurait été souhaitable d'analyser les incidences du projet sur les ressources en eau potable.

4. Conclusion :

Etant donnée la concomitance de différents projets sur le territoire communal d'Etaples (Opalopolis, ZAC des Prés, aménagements routiers), la notion de programme (unité fonctionnelle) aurait dû être étudiée, avec l'interaction des différents projets pour l'ensemble des volets de l'étude, afin d'évaluer les effets cumulés possibles.

Le résumé non technique est succinct. Il facilite la prise de connaissance du projet par le public mais pas de ses incidences sur l'environnement.

L'état initial des volets « eau » et « biodiversité » permet d'identifier les enjeux du territoire sur ces thématiques. S'agissant des volets « déplacements et santé », l'état initial est lacunaire : la prise en compte du fonctionnement des infrastructures routières (notamment l'A16), des conditions et de la nature des déplacements sur le territoire, est insuffisante. Aussi, des campagnes de mesures acoustiques et de la qualité de l'air auraient été nécessaires.

L'analyse des incidences conclut sans démonstration à l'absence d'incidences notoires du projet sur les enjeux environnementaux. Les mesures envisagées sont insuffisantes pour la plupart des volets.

S'agissant de la biodiversité, des constats réalisés sur site en mars 2011 révèlent la destruction de milieux naturels et de zones humides, liée à des travaux préparatoires.

La destruction d'espèces et d'habitats protégés, et la réalisation de travaux liés aux milieux aquatiques sans les autorisations nécessaires, nécessitent une régularisation administrative en amont de toute autorisation de réaliser le projet.

Outre sa consommation d'espace agricole, le projet, par son ampleur détonne par rapport au caractère villageois et groupé et modifie l'échelle du bourg d'Etaples . Il serait souhaitable de le soumettre à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites au titre de l'article L146-4 II du code de l'urbanisme et de l'article L341-16 du code de l'environnement.

Enfin, la localisation du projet, la seule desserte routière et l'absence de transports en commun sur le site, sont en contradiction avec les principales orientations des lois Grenelle. Le projet prévoit cependant la mise en œuvre de certaines mesures favorisant de façon ponctuelle leur prise en compte, mais parfois sans traduction opérationnelle apparente (exemple des mesures liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'utilisation rationnelle de l'énergie), et sans que des éléments majeurs tels que la localisation, la desserte, la préservation du milieu exceptionnel de l'estuaire de la Canche soient traités.

Le projet, et le dossier d'étude d'impact associé, doivent être modifiés pour prendre en compte les recommandations formulées dans le présent avis.

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



Michel Pascal