Projet d'une zones d'activités sur les communes de Noeux les Mines et de Mazingarbe

Note de réponse à l'avis de la MRAE

Version 4: 29 Avril 2022

Intégrant les compléments à l'évaluation environnementale

VERDI

Sommaire

1. RESUME NON TECHNIQUE 4

2. ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMME 4

3. SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS 5

4. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER SES INCIDENCES. 6

4.1 CONSOMMATION D'ESPACES 6

4.2 PAYSAGE 7

4.3 MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE 7

4.4 RISQUES NATURELS ET MINIERS 11

4.5 ENERGIE CLIMAT ET QUALITE DE L'AIR EN LIEN AVEC LA MOBILITE ET LE TRAFIC ROUTIER 11

Préambule

« Le projet porté par la société de distribution Noeuxoise (société Leclerc) consiste à créer une zone d'activités « Loisinord 2 », d'une superficie d'environ 18,8 hectares, à Noeux-les-Mines et Mazingarbe, destinée à de l'accueil d'activités logistiques, industrielles et de petites et moyennes entreprises ou industries.

Au regard de sa superficie, le projet est directement soumis à l'élaboration d'une évaluation environnementale conformément à l'annexe du R122-2 du code de l'environnement et la rubrique 39.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.
Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.
Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.
Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

La présente note a pour objectif d'apporter des réponses et/ou des compléments à l'étude d'impact suite à l'analyse détaillée la MRAE pour que ces réponses soient portées à la connaissance du public par la procédure d'enquête publique.

Les compléments apportés à l'étude d'impact en réponse aux remarques de l'autorité environnementale sont apportés en bleu. Ils concernent les volets suivants :

- Justification des disponibilités en termes de zone d'activités à l'échelle de l'agglomération
- Précision sur la qualité de l'air
- Impact du projet Linkcity sur les effets cumulés, notamment le volet déplacement. Une actualisation de l'étude de circulation a été faite.

1. RESUME NON TECHNIQUE

Avis de la MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet et, pour une meilleure information du public, de le présenter dans un fascicule séparé.

Réponse :

Le résumé Non Technique comporte déjà une cartographie des enjeux environnementaux du site et de ses abords (page26). Le résumé non technique pourra faire l'objet d'un fascicule détaché.

2. ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMME

Avis de la MRAE :

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'un raccordement multimodal de la ZAC et des exigences pour les entrepôts qui s'implanteront.

Réponse :

La ligne Arras Dunkerque constitue un axe de déplacement voyageur majeur au niveau de la région accueillant un trafic TER et TGV conséquent.

La réalisation d'un embranchement ferroviaire n'a pas été étudiée à ce stade mais semble très complexe au regard de la problématique des sillons et de la topographie. La ligne SNCF étant en contrebas d'environ 5 mètres des terrains aménagés. Toutefois, dans l'éventualité où un preneur de lot serait intéressé par un raccordement ferroviaire, cette possibilité sera étudiée.

De plus, il ne s'agit pas d'une procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) mais bien d'une procédure de Permis d'Aménager qui fera l'objet ultérieurement de permis de construire. En fonction de la nature des futurs acquéreurs, non connus à ce stade (industrie, logistique), il est possible que les projets fassent l'objet d'étude d'impact.

Un cahier de prescriptions et recommandations sera élaboré pour accompagner les futurs acquéreurs sur les exigences environnementales (Biodiversité/ performance énergétique / gestion des eaux pluviales…°).

Avis de la MRAE :

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des impacts cumulés du projet avec les projets environnants, notamment avec la plateforme logistique Linkcity sur les nuisances sonores, le climat et la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier.

Réponse :

Au stade de la réalisation de l'étude d'impact, le projet de plateforme Linkcity n'était pas abouti. Un complément d'analyse sera apporté sur le volet mobilité au dossier d'enquête publique sur la base des données récemment disponibles.

Il convient toutefois de préciser que le dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) de la plateforme stipule que les incidences prévisibles sur la partie urbanisée de Nœux-les-Mines sont nulles puisque l'ensemble des flux sera renvoyé vers l'A26, secteur également positionné à l'Est du tissu urbanisé, à l'écart des vents dominants.

A noter également que le projet Linkcity n'intègre pas d'aspect multimodal (pas de raccordement ferroviaire) d'après les données du projet figurant dans le DDAE malgré son statut de zone d'aménagement public.

3. SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que les besoins en foncier au titre des activités économiques projetées répondent aux besoins réels du territoire, compte-tenu de la consommation d'espace qu'elle induit, notamment au regard d'une analyse corrélée des projets en attente et des disponibilités foncières existantes sur les parcs d'activités et des potentialités de friches mobilisables sur le territoire intercommunal ;*
- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse de solutions alternatives au projet retenu en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux, en prenant notamment en compte les résultats des analyses de disponibilités foncières, et en étudiant des alternatives en termes de consommation d'espace et de recours au mode de transport routier afin de minimiser les impacts sur l'environnement.*

Réponse :

Un état des lieux des zones économiques a été intégré à l'étude d'impact suite aux éléments transmis par les services économiques de l'agglomération.

La SDN est propriétaire d'un foncier beaucoup plus important (plus de 35 Ha) sur cette rive gauche de la RD 937. A l'origine, les réflexions initiales se développaient sur un périmètre beaucoup plus vaste (cf. traductions réglementaires projetées dans l'OAP). Le périmètre proposé dans le Permis d'Aménager est venu écarter d'emblée toute la partie boisée au Sud pour se concentrer sur un périmètre de 18,8 hectares.

A noter que la puissance publique a vendu en son temps ces terrains pour de l'activité économique, qu'elle a confirmé réglementairement par les PLU des 2 communes. De plus, ce projet vient répondre à un besoin car il existe très peu de disponibilités foncières à proximité de Nœux-les-Mines directement disponibles. Par ailleurs, cet aménagement s'effectuera totalement sur fonds privés allégeant d'autant l'impact financier public.

4. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER SES INCIDENCES.

4.1 CONSOMMATION D'ESPACES

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *pour les sols qui seront artificialisés, d'analyser l'impact du projet sur la perte de services écosystémiques, comme par exemple pour le stockage de carbone, et de proposer des mesures permettant de réduire ces impacts et les compenser.*

Réponse :

Au stade du permis d'aménager, l'emprise dédiée aux espaces de circulations a été optimisée de manière à réduire l'artificialisation des espaces publics du parc d'activités économiques. ….Le projet intègre des principes de gestion des eaux pluviales, de biodiversité, de préservation des masses boisées existantes qui vont permettre de valoriser l'état écologique de la zone.

« Environ 67% des espaces publics sont aménagés en espaces verts de pleine terre sur la viabilisation de la zone (objet du Permis). Plus de 1000m² seront aménagés en massif arbustif d'essences locales en façade de la RD937, 150 arbres de haute-tige et cépée seront implantés sur le site… » Extrait du parti paysager de l'étude d'impact.

A noter que le site est entretenu aujourd'hui par une activité agricole à titre précaire depuis de très nombreuses années. Il s'agit de zones régulièrement fauchées ne présentant pas un intérêt écologique important. Aucune mesure d'évitement n'est possible, une étude préalable agricole a été réalisée définissant des mesures de compensation collectives ayant pour objectif de pérenniser l'activité agricole sur le secteur.

La perte des services de soutien et de régulation sera compensée par la mise en œuvre d'importants espaces naturels et paysagers permettant la gestion des eaux, mais également l'apport d'une biodiversité favorable aux insectes pollinisateurs, à la régulation des maladies et des nuisibles, à la régulation des eaux de ruissellement et de l'érosion par la réduction au strict minimum des surfaces imperméabilisées. Ces espaces de respiration permettront également de réguler la qualité de l'air, le climat en réduisant notamment les îlots de chaleur urbains.

Une gestion différenciée et la mise en place d'une politique zéro-phyto permettront de préserver les services écosystémiques de soutien comme la photosynthèse, la formation des sols, le stockage de l'eau ou le cycle des nutriments.

Un cahier de prescriptions et de recommandations sera élaboré pour accompagner les futurs acquéreurs sur les exigences environnementales (Biodiversité/ performance énergétique / gestion des eaux pluviales…°). Il intégrera également un volet sur le traitement architectural et paysager des constructions, sur la perméabilité et la mutualisation des espaces de stationnement…

4.2 PAYSAGE

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse paysagère, à l'échelle du grand paysage et de la parcelle accueillant le projet ;*
- *d'une identification des perspectives visuelles, points, cônes de vue vers et depuis les terrils T042, T036 et T045 et depuis les axes de découverte, notamment la RD937E1, l'autoroute A26 et la rue Léon Blum afin de préserver des dégagements visuels sur les terrils ;*
- *de définir des dispositions concernant le positionnement et la volumétrie des bâtiments, leur traitement architectural et traitant la covisibilité du front bâti avec le terril T042 afin de préserver la silhouette de ce dernier ;*
- *d'une justification des aménagements paysagers prévus au regard de la préservation de vues et perspectives sur le terril T042.*

Réponse :

Le site de projet s'inscrit dans un environnement paysager sensible. A cet égard, le porteur de projet a pleinement appréhendé cette dimension en déclinant des préconisations et des orientations afin de préserver les cônes de vues sur les terrils. Le parti paysager vise à s'intégrer au mieux dans le maillage boisé et de terrils caractéristiques du corridor minier tout en préservant des vues sur la plaine agricole.

La SDN précise qu'elle est fortement sensibilisée à la problématique de valorisation et d'entretien des terrils puisqu'elle est elle-même propriétaire du terril 43a suite à une cession de la puissance publique.

En ce qui concerne le positionnement et la volumétrie des bâtiments, ce point pourrait faire l'objet d'un volet dans le cadre du cahier de prescriptions/recommandations à destination des futurs preneurs. Des ajustements sur les principes paysagers pourront également être intégrés dans ce cahier suite aux remarques de l'autorité environnementale (cf. points ci-après).

4.3 MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de :

- *réétudier le caractère humide de l'ensemble du secteur de projet reposant sur une analyse du critère pédologique et de végétation, dans le respect des dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides ;*
- *requalifier le niveau d'impact sur les habitats au regard des résultats de cette analyse et des espèces protégées et/ou d'intérêt patrimonial (oiseaux, chauves-souris) identifiées au sein de ces habitats*
- *le cas échéant, après analyse des fonctionnalités des zones humides qui seraient impactées, les mesures pour les éviter ou à défaut réduire et compenser les impacts.*

Réponse :

Etudes des zones humides réalisées en deux temps :

- Zone Nord –39 sondages réalisés les 17 et 18 Juillet 2019
  - 13 sondages non humides selon l'arrêté du 1er Octobre 2009 ;
  - 26 sondages indéterminés selon l'arrêté du 1er Octobre 2009 ;
- Zone Sud –23 sondages réalisés le 24 Septembre 2020 :
  - 14 sondages non humides selon l'arrêté du 1er Octobre 2009 ;
  - 9 sondages indéterminés selon l'arrêté du 1er Octobre 2009.

Sur l'ensemble de la zone d'étude, le sol est homogène :

- Zone Nord investiguée en 2019 : *en surface un limon brun à beige mêlé à de nombreux morceaux de craie. Cet horizon repose sur un limon brun faiblement argileux mêlé à de la craie. Des remblais ont fréquemment été rencontrés en surface, notamment de la craie. La nappe n'a pas été rencontrée.*
- Zone Sud investiguée en 2020 : *un limon brun et fin mêlé à de la craie, depuis la surface jusqu'à 0,40 m de profondeur, puis un limon crayeux blanc jusqu'à 0,70 m. La nappe n'a pas été rencontrée.*

Ces résultats sont cohérents avec la carte géologique au 1/50 000e du BRGM, feuille de BETHUNE, qui indique au droit de la zone d'étude les horizons « LP1 – Limon de la vallée de la Lys » et « c4 – Craie sénonienne à Micraster decipiens ».

De plus, selon le SIGES, la nappe de la craie figure à 25 mNGF au droit de la zone d'étude. Sachant que le point bas de la zone d'étude est de 40 mNGF, la nappe figure au minimum à une profondeur de 15 m/TN.

Le sol présente de nombreux morceaux de craie, comme l'indique l'horizon géologique affleurant. Ces morceaux de craie et de silex ont donc compliqué la réalisation de sondages pédologiques à la tarière manuelle.

Selon l'arrêté du 1er Octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 Juin 2008 précisant les critères de définition des zones humides, le protocole de terrain demande que « *chaque sondage pédologique doit être d'une profondeur de l'ordre de **1,20 mètre si c'est possible***.

L'examen du sondage pédologique vise à vérifier la présence :

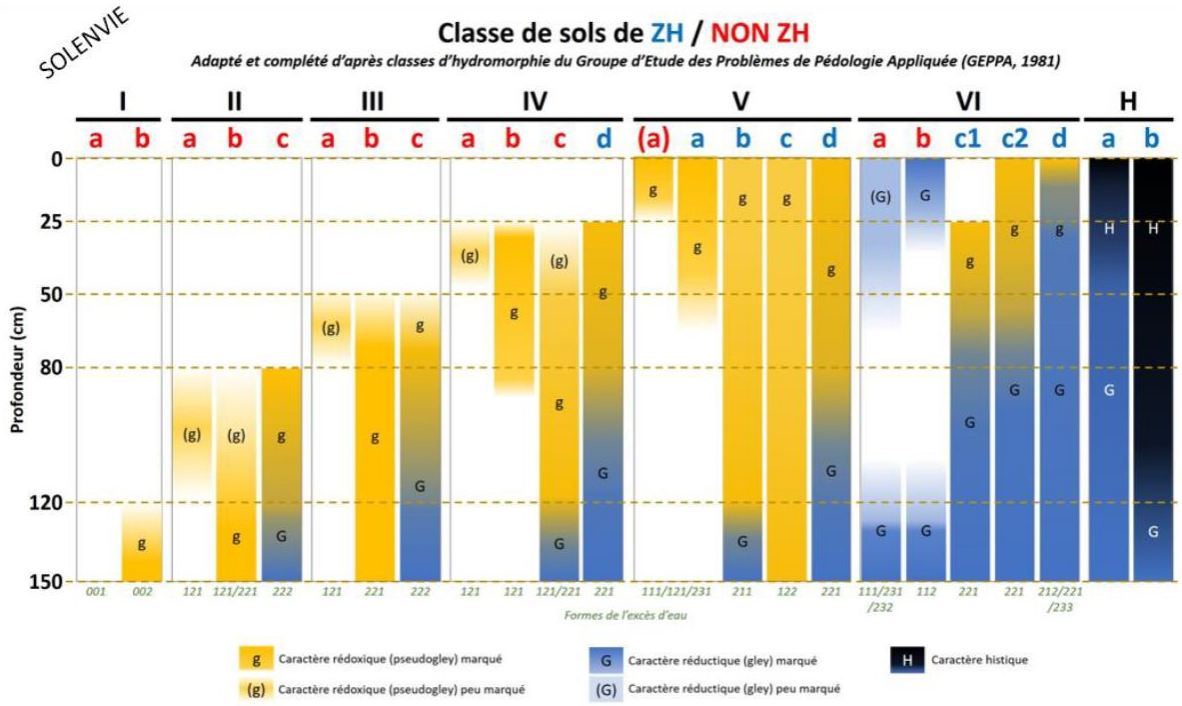
- *d'horizons histiques (ou tourbeux) débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol et d'une épaisseur d'au moins 50 centimètres ;*
- *ou de traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol ;*
- *ou de traits rédoxiques débutant à moins de 25 centimètres de la surface du sol et se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur ;*
- *ou de traits rédoxiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol, se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur, et de traits réductiques apparaissant entre 80 et 120 centimètres de profondeur.*

L'observation des traits d'hydromorphie peut être réalisée toute l'année, mais la fin de l'hiver et le début du printemps sont les périodes idéales pour constater sur le terrain la réalité des excès d'eau.

Les campagnes d'investigations ont été réalisées en Juillet 2019 et Septembre 2020. Cette deuxième campagne d'investigations, représentant 40% des sondages, a été réalisée hors période de sécheresse.

Ainsi, parmi les 62 sondages réalisés au total :

- 27 sondages, soit 43% des sondages ont atteint une profondeur minimale de 0,50 m/TN et ne présentant aucune trace d'hydromorphie : selon l'arrêté du 1er Octobre 2009, ils sont non caractéristiques de zones humides ;
- 35 sondages n'ont pas atteint la profondeur minimale de 0,50 m/TN, aussi on ne peut statuer sur le caractère humide du sol selon l'arrêté du 1er Octobre 2009 : les sondages sont indéterminés. Néanmoins, ces sondages ne présentent aucune trace d'hydromorphie sur les profondeurs investiguées.



Les sondages ont été stoppés avant 1,20 m de profondeur pour cause de refus de tarière sur la craie. Le contexte pédologique et géologique de la zone d'étude n'a pas rendu possible l'atteinte de cette profondeur.

Ainsi, le protocole de terrain est conforme à l'arrêté du 1er Octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 Juin 2008. Aucun des 62 sondages pédologiques ne présentent de trace d'hydromorphie. De plus, la nappe n'a pas été rencontrée et figure à une profondeur minimale de 15 m/TN. Les 27 sondages non humides sont répartis de manière homogène au sein de la zone d'étude. Ces éléments permettent de statuer sur l'absence de zones humides selon le critère pédologique.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande que soient proscrits les travaux :

- *sur les éléments boisés entre début mars et fin juillet pour les oiseaux (soit hors période de nidification) et entre novembre et février pour les chauves-souris (soit hors période d'hibernation) ;*
- *sur les emprises non boisées, emprises au sol, hors période de nidification des oiseaux ;*

afin d'assurer le bon déroulement du cycle biologique de ces espèces.

Réponse :

Les préconisations de l'autorité environnementale seront suivies par le porteur de projet.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande d'intégrer les préconisations de l'étude paysagère dans la définition de certaines mesures en faveur de la biodiversité, comme les haies qui peuvent altérer des perspectives visuelles ouvertes sur les terrils.

Réponse :

Les préconisations de l'autorité environnementale seront suivies par le porteur de projet.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur les habitats naturels :

- *en justifiant clairement que les mesures de compensation sont adaptées au regard des habitats détruits (compensation qualitative : fonctionnalité équivalente de ces espaces);*
- *en joignant les éléments permettant de garantir la mise en oeuvre et la pérennité des mesures.*

Réponse :

L'expertise écologique partielle réalisée a permis d'éviter la zone la plus sensible positionnée au Sud-Ouest et correspondant à l'assise de l'ancien terril. Un aménagement paysager est prévu sur les marges de ce dernier pour assurer une transition progressive avec la zone aménagée. Sur le reste de la zone, les enjeux écologiques ont été qualifiés de très faibles pour la flore et de modérés à faibles pour la faune.

Des mesures de réduction ont été définies notamment en phase chantier et seront suivis par le porteur de projet.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier la fonctionnalité des corridors et d'intégrer aux réflexions le projet de plateforme logistique Linkcity ;*
- *d'étudier le renforcement des plantations prévues à l'est et au sud, par la mise en place de prairies et empierrement plus favorables aux corridors de type terrils.*

Réponse :

L'analyse de la fonctionnalité des corridors écologiques a été menée en l'absence de connaissance du projet Linkcity limitrophe. Elle pourra être complétée en intégrant cet élément de projet.

La modification du parti paysager sur les franges Est et Sud de la zone pourra être étudiée pour favoriser des milieux plus favorables au corridor minier.

4.4 RISQUES NATURELS ET MINIERS

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de proposer, conformément au réglement du plan de prévention des risques miniers, des préconisations en matière de conception des bâtiments et de gestion et d'évacuation des eaux traitées et pluviales afin d'éviter d'accentuer le risque minier.

Réponse :

En tant que servitude d'utilité publique, ces éléments prévalent aux autorisations d'urbanisme.

4.5 ENERGIE CLIMAT ET QUALITE DE L'AIR EN LIEN AVEC LA MOBILITE ET LE TRAFIC ROUTIER

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude de circulation d'une analyse du trafic induit rue Léon Blum, compte-tenu notamment de la présence le long de cet axe d'une aire de gens du voyage ;*
- *de reprendre l'étude de circulation en la complétant d'une analyse du trafic engendré par les activités du projet de plateforme logistique, porté par la société Linkcity ;*
- *d'analyser le cumul des flux générés par l'entrepôt de la société Linkcity depuis cette zone d'approvisionnement vers les zones de distribution à ceux générés par les activités de la zone commerciale projetée et par le projet de Retail park, sur les principales voies proches et l'autoroute A26 située à proximité :*
- *d'analyser le trafic reporté sur l'autoroute A26, notamment la part de poids lourds au regard de la part de poids lourds de 16 % déjà importante sur l'A26et de la nécessité d'évaluer des impacts de ce trafic sur la qualité de l'air (cf. ci-dessous).*

Réponse :

Un complément est intégré sur le volet circulatoire de l'étude d'impact avec l'intégration du projet Linkcity, non connu et non intégré au moment de la rédaction, à l'analyse des effets cumulés. Le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale sur le projet de la plateforme Linkcity fait état d'un trafic prévisible de 400 PL/jour et de 500 véhicules légers.

Axe	Augmentation du trafic engendrée par le projet		
	Poids lourds	Véhicules légers	Total
A26	+9,2 %	+2,7 %	+3,9 %
RD65	Non concerné	+12 %	+9,3 %
RD937	Non concerné	+4 %	+4,6 %

Extrait dossier DDAE – Septembre 2021

A noter toutefois que l'actualisation des données de trafic se basera toujours sur des hypothèses d'activités potentielles (logistique/industrie), ne connaissant pas les futurs preneurs.

Concernant l'impact sur les parties urbanisées, le projet Linkcity souligne qu'aucun effet notable n'est attendu sur le réseau local, l'intégralité des flux étant en direction de l'A26. Pour la zone en projet, les effets attendus sont les mêmes (cf. conclusion étude de circulation).

Par ailleurs, l'intégration de l'A26 dans le périmètre d'analyse nous apparait à ce stade difficilement réalisable et pas adaptée à l'échelle du projet.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer que les aménagements prévus afin d'améliorer la desserte de la zone d'activités (création d'un arrêt de bus dans le cadre de l'aménagement du Retail park et de pistes cyclables rue Léon Blum) seront effectivement réalisés (engagement des maîtres d'ouvrage) ;*
- *d'intégrer des voies cyclables et cheminements piétonniers à l'intérieur de la zone d'activité quels que soient les scénarios d'aménagement des deux futurs îlots et de présenter les engagements à les réaliser.*

Réponse :

Un courrier d'engagement du Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle en date du 23 Novembre 2020 confirme l'intention d'aménager un arrêt de bus dans le cadre de l'aménagement de la zone du retail.

L'intégration des modes doux est intégrée dans le profil de la voirie structurante à réaliser par la réservation d'une bande de 3 mètres destinée à recevoir une circulation mixte (piétons/vélos). L'entrée de la zone sera traitée de manière qualitative en faveur des modes doux de manière à assurer une liaison sécurisée vers les transports collectifs.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion sur le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture afin de réduire le recours à la voiture individuelle et la mise en place d'aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage, l'implantation de bornes de recharge de véhicules électriques, la création d'emplacements pour le stationnement des deux roues, ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises afin de contribuer à réduire le recours à la voiture individuelle.

Réponse :

L'accès par les modes doux et les transports en commun ont fait l'objet de premières propositions d'aménagement. Sur les principes de mutualisation de stationnement, de covoiturage, de stationnement de roues, des éléments plus précis pourraient être intégrés dans le cadre de la rédaction du cahier de prescriptions et de recommandations à destination des futurs preneurs.

Avis MRAE (transport de marchandise) :

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des modes de transport de marchandises alternatifs à la route, notamment au regard de la proximité de la voie ferrée.

Réponse :

Cf. réponse page 4

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact des données relatives aux concentrations des autres polluants comme, le dioxyde de soufre SO_2, les composés organiques volatils et les particules fines PM2,5.

Réponse :

Des précisions ont été apportées sur l'analyse des polluants. La station de Noeux les Mines ne mesure pas les autres polluants comme le PM2.5, le dioxyde de soufre et les particules fines. L'autre station de mesure la plus proche mesurant une partie de ces polluants n'est pas représentative du contexte dans lequel le projet s'inscrit.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées au projet et des pertes de capacités de stockage de carbone, et notamment d'une évaluation quantitative des concentrations de ces émissions ;*
- *d'une quantification des pertes de capacité de stockage de carbone par la végétation et les sols induites par l'artificialisation du secteur de projet ;*
- *au vu des résultats, de définir des mesures permettant de le réduire et de les compenser ;*
- *de démontrer l'efficacité de ces mesures à réduire les impacts du projet sur la qualité de l'air.*

Réponse :

En l'absence de données précises sur la nature des activités susceptibles de s'implanter (logistique/industrie), l'estimation des trafics, et par conséquent des pollutions par une étude air, nous semble à ce stade trop hasardeux et pas crédible en termes de données exploitables. Cette étude pourra être menée au stade du permis de construire du futur acquéreur.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables sur le secteur de projet. Il conviendra d'accompagner cette étude de propositions opérationnelles concrètes et d'édicter un cahier des charges des prescriptions s'appliquant aux futurs aménageurs.

Réponse :

L'étude de faisabilité sur le potentiel en développement des énergies renouvelables sera réalisée au stade du permis de construire des futurs acquéreurs.

Avis MRAE :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse des nuisances sonores engendrées par le trafic routier sur la rue Léon Blum, compte-tenu de la présence le long de cette voie d'une aire des gens du voyage.

Réponse :

L'aire d'accueil des gens du voyage s'intègre déjà dans un environnement sonore très impacté par la voie ferrée et l'autoroute A26 (périmètre de voies bruyante de catégories 1).

L'activité économique de par son implantation et de par les flux routiers associés risquent d'accroitre l'intensité du contexte sonore sans toutefois le modifier profondément comme explicité dans l'étude d'impact. En l'absence de données sur l'activité du futur preneur, l'étude bruit risque de ne pas apporter d'éléments significatifs en termes de mesures compensatoires permettant d'améliorer l'environnement sonore déjà perturbé.