



Mission régionale d'autorité environnementale
Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d' extension de la zone industrielle dite « Arras
Est » sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines, Saint Laurent
Blangy et Feuchy (62)
et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
intercommunal de la Communauté Urbaine d'Arras (62)
Étude d'impact de janvier 2025**

n°MRAe 2025-8711

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 11 juin 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'extension de la zone industrielle « Arras Est » de Tilloy-lès-Mofflaines et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la Communauté Urbaine d'Arras, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Helène Foucher, Guy Hascoët, Sarah Pischietta et Martine Ramel.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La MRAe Hauts-de-France a été saisie pour avis par la préfecture du Pas-de-Calais, le dossier ayant été reçu le 20 mars 2025. Cette saisine étant conforme aux articles R.104-21 et R.104-23 du Code de l'urbanisme, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

En application de l'article R.104-24 du même code, ont été consultés par courriels du 10 avril 2025 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

*Il est rappelé ici que, **pour tous les plans et documents 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, auxquels il est destiné. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document 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 plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document 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 adopter le plan, schéma, programme ou document.

Conformément à l'article R. 104-39 du Code de l'urbanisme, lorsque le document d'urbanisme est adopté, l'autorité compétente en informe le public, l'autorité environnementale et les autorités consultées en mettant à leur disposition ce document, qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte des consultations auxquelles il a été procédé ainsi que les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document compte tenu des diverses solutions envisagées.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.

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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L. 122-1 du Code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L. 122-1-1 du Code de l'environnement).

Synthèse de l'avis

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.
L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) projette l'extension de la zone industrielle dite « Arras Est », sur une emprise d'environ 48,5 hectares, dont environ 4,3 hectares pour la route d'accès, occupée par des espaces cultivés, sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines, Saint-Laurent-Blangy et Feuchy, dans le département du Pas-de-Calais.

Ce projet est réalisé dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), projet qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 2 février 2021¹.

Une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre l'implantation du projet.

L'étude d'impact du projet a été réalisée par Urbycom. Elle est à compléter.

L'étude n'analyse pas les effets cumulés de manière exhaustive pour tous les projets en cours, notamment concernant les enjeux de consommation foncière, trafic et qualité de l'air.

Le site étant en entrée de ville, il aura un impact sur le paysage et les perceptions depuis la RD939 notamment. Des photomontages sont à produire afin de permettre d'apprécier l'impact sur le patrimoine remarquable au vu des aménagements paysagers projetés.

Le projet s'implante en majorité sur des parcelles cultivées. L'étude écologique a identifié dans l'emprise des aires de repos d'espèces protégées d'oiseaux. Ces habitats vont être détruits sans que l'évitement n'ait été envisagé. L'étude d'impact est à compléter, notamment concernant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels sur la biodiversité.

Le projet induira une augmentation du trafic de poids lourds et de véhicules légers, mais les méthodes utilisées sont insuffisantes pour apprécier les effets au-delà de la proximité immédiate du projet.

Le bilan des gaz à effet de serre est insuffisant. L'objectif de neutralité carbone du projet n'est pas recherché et des engagements doivent être pris sur les mesures retenues pour que le bilan carbone soit le plus faible possible.

¹ https://www.cu-arras.fr/wp-content/uploads/2021/09/5026_avisMRAE_zac_tilloy.pdf

Avis détaillé

I. Présentation du projet

La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) projette l'extension de la zone industrielle dite « Arras Est » sur une emprise d'environ 48,5 hectares, dont environ 4,3 hectares pour la route d'accès, occupée par des espaces cultivés, sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines, Saint-Laurent-Blangy et Feuchy, dans le département du Pas-de-Calais.

Le parc d'activités actuel de la Zone Industrielle Est se situe sur les communes d'Arras, Saint-Laurent-Blangy et Tilloy-lès-Mofflaines. Il accueille depuis 1970 une centaine d'entreprises et environ 2 000 emplois. Le projet d'extension de la zone concerne des entreprises dont la nature n'est pas connue et a pour objectif d'accueillir environ 1 200 emplois.

Les parcelles proposées sont de taille variable, de 6 000 m² à 2,8 hectares, permettant de s'adapter à la demande. Une route sera créée pour raccorder la zone industrielle à la route RD939 (axe Arras-Cambrai).

Le secteur concerné est composé de terres agricoles et situé en bordure de la Zone Industrielle Est de l'agglomération arrageoise.

Ce projet est réalisé dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), projet qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 2 février 2021².

Une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre l'implantation du projet. Une procédure commune d'évaluation environnementale est mise en œuvre pour le projet et la mise en compatibilité du PLUi.

L'emprise de l'extension de la ZI Est destinée à accueillir les futures installations et constructions d'activités est entièrement comprise en secteur 1AUEm, zone d'urbanisation future à vocation d'activité économique.

L'aménagement de la route permettant de desservir la future zone par le sud à partir de la RD939 est situé en zone A, ce qui nécessite une évolution afin de l'inclure en secteur 1AUEm lequel autorise la création de route, en vertu de l'article 2 du règlement du PLUi. (cf. page 8 fichier « demande de DUP mise en compatibilité »).

Les modifications du PLUi dans le cadre de la mise en compatibilité concernent notamment la modification du règlement graphique, des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) communales de Tilloy-les-Mofflaines, de Feuchy et de Saint-Laurent-Blangy et de l'OAP sectorielle « Extension ZI Est ».

Le projet fait également l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

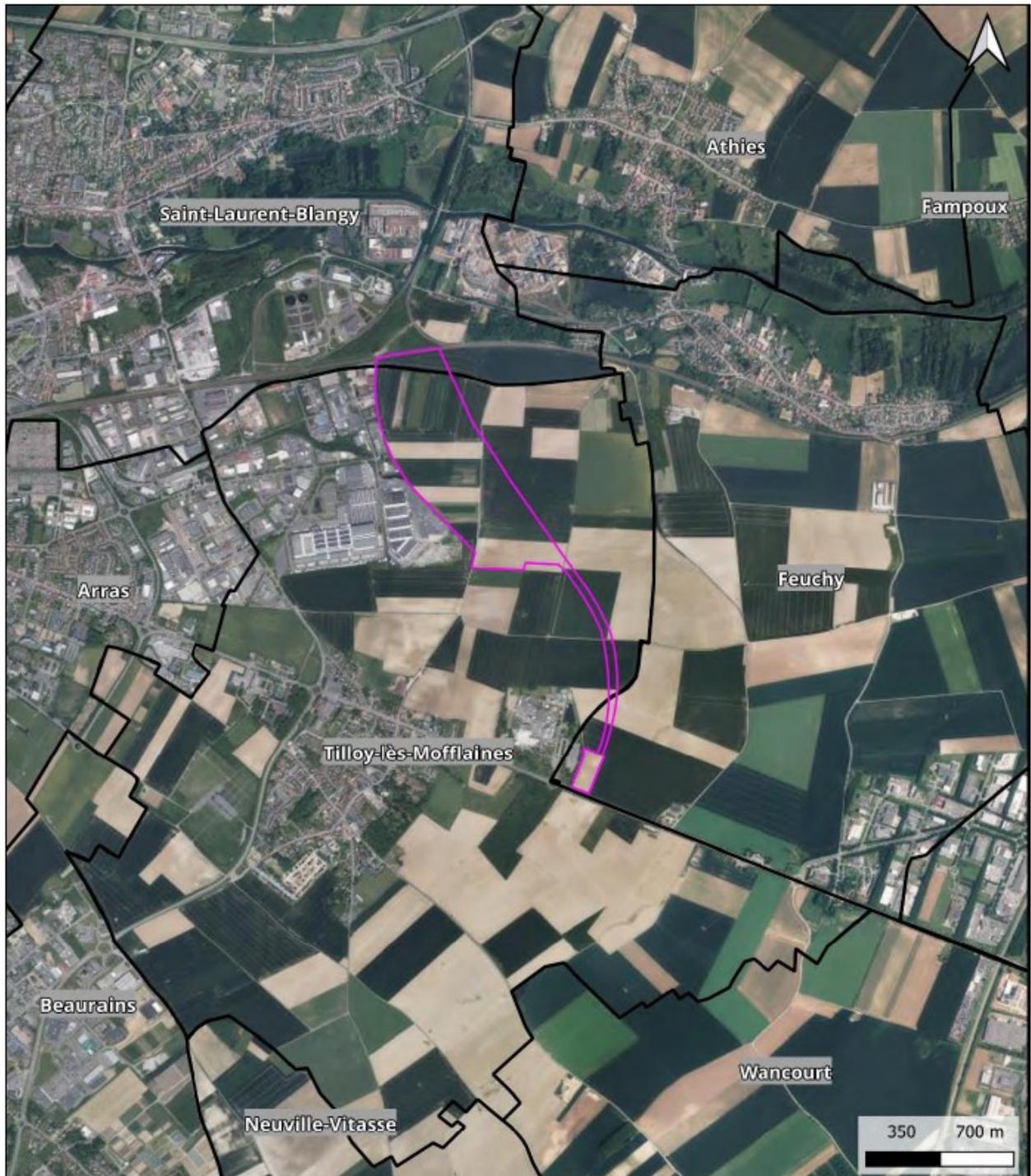
Le conseil communautaire a décidé par délibération en date du 16 décembre 2021 de saisir le Préfet du Pas-de-Calais d'une demande d'ouverture d'enquête conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Le dossier présenté comprend un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la mise en compatibilité du PLUi ainsi que l'étude d'impact du projet liée à la demande d'autorisation environnementale.

La procédure de mise en compatibilité du PLUi est soumise à évaluation environnementale en application de l'article R.104-11 du Code de l'urbanisme.

² https://www.cu-arras.fr/wp-content/uploads/2021/09/5026_avisMRAE_zac_tilloy.pdf

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique n°39 b) de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement (« travaux, constructions et opérations d'aménagement » sur un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares).



Localisation communale de la ZIP

Légende

-  Zone d'Implantation Potentielle (ZIP)  Limite administrative des communes

Plan de localisation du projet (page 8 du volet 1 pièce 1 « note de présentation non technique »)



Plan de phasage du projet (page 20 du volet 1 pièce 1 « note de présentation non technique »)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Le dossier ne présente pas d'évaluation environnementale pour la mise en compatibilité du PLUi mais une étude d'impact pour le projet et divers documents pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la mise en compatibilité du PLUi.

L'étude d'impact du projet a été réalisée par Urbycom.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé et illustré. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Sa lecture ne pose pas de difficultés.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique en lien avec les compléments apportés à l'étude d'impact.

II.2 Articulation avec les autres plans et programmes

L'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes est analysée dans l'étude d'impact aux pages 311 et suivantes.

L'analyse porte sur le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France (en page 342), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Communauté Urbaine d'Arras et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la CUA, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Scarpe amont.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée en page 309 de l'étude d'impact.

Il est fait mention d'un certain nombre de projets dont celui de la société Kloosterboer qui a fait l'objet de l'avis MRAe n°2020-4320³ du 27 mars 2020, projet retenu par l'étude pour les effets cumulés sur le trafic et la qualité de l'air. Il est conclu que ce projet diminuera les trafics sur la RD939 sans justification chiffrée.

Cependant d'autres projets, telles que la ZAC Sainte-Catherine (avis MRAe 2021-5280⁴), la création de la zone d'aménagement concerté Val de Scarpe 2 à Saint-Laurent-Blangy (avis MRAe 2025-8753⁵), le projet de contournement routier de Tilloy-lès-Mofflaines (avis MRAe 2024-8465⁶) ne sont pas évoqués dans l'étude. Une analyse des impacts cumulés, notamment sur la consommation d'espace, le trafic routier et les incidences sur la qualité de l'air, est à présenter.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés pour tous les projets en détaillant notamment les effets cumulés sur la consommation d'espace, le trafic routier et la qualité de l'air.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification du projet est présentée page 203 et suivantes de l'étude d'impact.

L'extension de la zone industrielle s'insère dans un projet de territoire de la CUA qui vise à mobiliser environ 200 hectares nouveaux et à développer des pôles d'activités pour créer 4 000 emplois.

Les trois variantes proposées portent uniquement sur l'aménagement de l'emprise du projet. Elles ont été développées en prenant en compte les thématiques suivantes : organisation urbaine et de la voirie, trame paysagère, trame parcellaire et gestion de l'eau et des réseaux.

La variante n°1 a été retenue (page 212) sur les critères d'insertion paysagère et de contraintes techniques.

3 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4320_avis_logistique_bailleul_stlaurent.pdf

4 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5280_avis_zacste_catherine.pdf

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8753_avis_zac_val_de_scarpe_2.pdf

6 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8465_avis_contournement_tilloy.pdf

L'autorité environnementale recommande de présenter des variantes portant aussi sur l'emprise du projet et son raccordement aux voiries existantes.

Comme cela a été mentionné dans l'avis n° 2021-5026 portant sur cette ZAC, « l'étude apporte très peu d'éléments quant aux éventuelles activités susceptibles de s'installer ou de s'étendre sur ce secteur. Elle ne fournit pas d'éléments chiffrés précis démontrant la nécessité d'extension du parc : besoins d'extension d'entreprises installées, projets en attente... et justifiant le nombre d'hectares mobilisés selon les projets et activités projetés ».

L'étude d'impact détaille (page 144) les disponibilités des parcs d'activités du territoire de la CUA et indique que les disponibilités foncières sur ce territoire sont d'environ 7 hectares, et que « l'attractivité du territoire est telle qu'aucun bâtiment à vendre ou à louer ne reste sur le marché plus d'un mois ».

L'autorité environnementale recommande de préciser la nécessité d'extension du parc : besoins d'extension d'entreprises installées, projets en attente... et de justifier le nombre d'hectares mobilisés selon les projets et activités projetés.

Les enjeux environnementaux ne sont pas pris en compte pour justifier le scénario retenu, notamment en ce qui concerne la préservation de la biodiversité.

Le dossier n'étudie pas le recours à des modes de transport alternatifs à la route, qui seraient moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse de scénarios alternatifs au projet retenu en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation foncière

Le projet s'implantera sur 48,5 hectares, dont 4,3 hectares pour la route d'accès au site depuis la RD939.

L'artificialisation des sols qui résultera des aménagements prévus, et notamment l'imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une altération du paysage, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols et une diminution des capacités de stockage du carbone.

Comme mentionné dans l'avis n°2021-5026 , les impacts ne sont pas étudiés, et, *a fortiori*, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation (végétalisation et/ou mutualisation des parkings).

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts, vis à vis, par exemple, des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation (création de boisements, végétalisation...).*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est en limite de zone industrielle avec des ouvertures sur la vallée de la Scarpe, la voie ferrée au nord et le plateau agricole au sud-est. Le site étant en entrée de ville, il aura un impact important sur le paysage et les perceptions depuis la RD939. Il créera une nouvelle limite d'urbanisation, avec une nouvelle frange urbaine.

Un inventaire du paysage et du patrimoine a été réalisé (page 182 et suivantes), où il est indiqué que les monuments historiques les plus proches se situent au centre d'Arras, soit à 2,8 kilomètres.

Les enjeux en matière de paysage et de patrimoine sont qualifiés de modérés.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte du paysage et du patrimoine

Les impacts sur le paysage et le patrimoine sont présentés (page 274 de l'étude d'impact). L'analyse est succincte et conclut que l'impact brut est négligeable car aucun monument historique, site inscrit n'est recensé à proximité du projet.

Aucune analyse de l'impact du projet sur les sites classés ou lieu de mémoire n'est réalisée.

Comme il était déjà indiqué dans l'avis 2021-5026 relatif à ce projet d'extension, plusieurs simulations visuelles du projet auraient pu être réalisées afin de montrer l'impact visuel par exemple sur la nécropole de Notre Dame de Lorette, le mémorial canadien de Vimy, le beffroi et la citadelle d'Arras.

Le projet propose la création d'une trame verte sur les pourtours non bâtis, avec un traitement des franges paysagères à l'est, au nord et au sud du site d'extension. Cependant, aucune analyse paysagère aboutie n'a été faite sur ce projet. Or la frange sud offrant une perméabilité visuelle depuis la RD939 (entrée est d'Arras) est située sur un point haut.

Par ailleurs, il convient de justifier que les aménagements projetés (haies, arbres) permettront de créer un masque végétal suffisant, aux différentes phases de croissance des arbres, par rapport aux voies de communication routières et à l'espace agricole environnant, tout en maintenant quelques percées visuelles permettant de reconstituer des perspectives sur les grandes étendues agricoles.

Les essences retenues pour la constitution de cette trame verte ne sont pas précisées, et aucune vue aérienne projetée ne permet de visualiser que ces aménagements permettront une bonne intégration paysagère du secteur de projet.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser l'impact du projet sur les principaux sites classés, les sites mémoriaux d'Arras et leurs environs, et de joindre des vues aériennes projetées afin de visualiser l'impact du projet, depuis et vers ces sites ;*
- *de justifier que les aménagements projetés (haies, arbres...) permettront de créer un masque végétal suffisant, par rapport aux voies de communication routière et à l'espace agricole environnant ;*
- *de réaliser des photomontages permettant de visualiser l'intégration paysagère avec et sans aménagements ;*
- *de préciser les essences retenues pour la composition des haies bocagères et arborées prévues.*

II.4.3 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en grande majorité sur des parcelles cultivées et sur quelques prairies de fauche.

Aucun site Natura 2000 n'est présent dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet.

La zone naturelle d'intérêts écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I la plus proche « Marais de Biache-Saint-Vaast et Saint-Laurent-Blangy » est à 460 mètres du projet, et la ZNIEFF de type 2 la plus proche « Vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry-en-Artois » est à 600 mètres. Une continuité écologique est identifiée au niveau de la vallée de la Scarpe à environ 700 mètres.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

Une étude écologique réalisée par Auddicé en décembre 2024 est présentée en annexe de l'étude d'impact.

Une étude de caractérisation des zones humides a été réalisée sur les critères floristique et pédologique (annexe 2 de l'étude d'impact).

Elle conclut que la zone d'emprise du projet ne comprend pas de zone humide.

Concernant les continuités écologiques, l'étude d'impact (page 123) mentionne que le schéma régional de cohérence écologique du Nord-Pas-de-Calais identifie la limite Nord du projet comme un « espace à renaturer » de type « bande boisée ».

Le projet prévoit la constitution d'une « trame paysagère » mais n'analyse pas la cohérence de cet aménagement avec les continuités écologiques locales à restaurer.

L'autorité environnementale recommande d'analyser la cohérence du projet avec la préservation des continuités écologiques locales.

Les inventaires floristiques ont été réalisés au cours de deux investigations de terrain les 14 mai et 18 juillet 2024.

Neuf espèces végétales présentent un statut de rareté supérieur ou égal à « peu commun » et une de ces espèces est considérée comme patrimoniale : le *Scandix peigne-de-Vénus*, localisée dans le centre de la zone d'étude au sein d'une bande enherbée. Cette espèce « rare » est déterminante de ZNIEFF et est quasi-menacée en région Hauts-de-France.

Les impacts et mesures sur la faune et la flore sont mentionnés (pages 252 et suivantes de l'étude d'impact - pages 78 et suivantes de l'étude écologique).

Un balisage préventif sera effectué pour les habitats à enjeux en phase travaux.

Une mesure vise à prélever des graines du *Scandix peigne-de-Vénus*, espèce annuelle, avant risque de destruction, soit en amont de la phase chantier, puis à les réensemencer (mesure R2. détaillée page 89 de l'étude écologique).

31 espèces d'oiseaux ont été identifiées dont neuf patrimoniales. L'emprise du projet constitue des aires de repos d'espèces protégées d'oiseaux telles que la Linotte mélodieuse, le Pipit farlouse (pages 47 et 54 de l'étude écologique). En période de reproduction, 257 espèces dont 20 espèces nicheuses possibles, ont été répertoriées dont certaines patrimoniales. Ont été identifiés l'Alouette des champs, le Bruant proyer, la Linotte mélodieuse et du Pipit farlouse en période de nidification. Les espèces se situent majoritairement au niveau des habitats arbustifs et arborés en bordure du secteur d'étude (sauf pour l'Alouette, présente au milieu des champs).

L'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur le territoire national précise dans son article 3 que la destruction l'altération ou la dégradation des sites des aires de repos des animaux est interdit.

Aucune mesure d'évitement de ces aires de repos d'espèces d'oiseaux protégées et/ou menacée n'est présentée et le projet détruira ces milieux.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures d'évitement des impacts résiduels liés à la destruction des aires de repos d'espèces d'oiseaux protégées et si l'évitement total n'est pas possible, de déposer un dossier de demande dérogation à la destruction d'espèces protégées.

L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en dernier recours et en l'absence de solution alternative. L'absence de solution alternative doit être démontrée.

Les principales mesures pour la phase chantier (pages 84 et suivantes de l'étude écologique) concernent le balisage des secteurs à enjeux et l'adaptation du calendrier des travaux pour la faune en général (mesure R.3.1.a page 88 de l'étude écologique).

Sept individus de Lézards des murailles ont été observés en lisière ouest. Un évitement des populations sera effectué via le balisage de leurs habitats.

Les investigations de terrain ont mis en évidence la présence de cinq espèces de chauves-souris avec majoritairement la Pipistrelle commune. Trois espèces contactées sont « quasi-menacées ». Les espèces ont été localisées principalement en bordure du site, au niveau des éléments arbustifs/arborés présents

En phase de fonctionnement du projet, l'entretien de la végétation liée aux futurs aménagements pourrait avoir un impact sur les reptiles par destruction d'individus en fonction des modalités de réalisation. Cela génère un impact qualifié de modéré par l'étude.

Des mesures de réduction sont proposées : R2.2k (plantations diverses et valorisation écologique des espaces verts) et R2.2o (gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet).

Avec l'installation de nouvelles sources lumineuses dues au projet, l'impact sur les insectes et les chauves-souris est considéré comme modéré. Une mesure de réduction est proposée : R2.2c (dispositif de limitation des nuisances envers la faune en phase exploitation (adaptation de l'éclairage)).

Des clôtures seront mises en place autour des zones aménagées, adaptées pour être perméables à la petite faune terrestre.

Une mesure d'installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet (R2.2l) est proposée.

Les impacts résiduels de la phase d'exploitation du projet sont jugés très faibles par l'étude.

II.4.4 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe en limite des zones à enjeu « eau potable » définie par l'Agence de l'Eau Artois-

Picardie. L'enjeu eau potable est important sur ce secteur. La vulnérabilité de la nappe de la craie est moyenne à forte, due à l'absence de recouvrement de la nappe libre.

La présence de routes à fort trafic peut être à l'origine d'une pollution diffuse en métaux lourds par exemple.

Par ailleurs, le projet est en zone d'aléa de remontée de nappe sur la frange ouest, ce qui peut rendre difficile la gestion des eaux.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Le projet prévoit une collecte des eaux usées et pluviales en séparatif (étude d'impact page 38).

Concernant les eaux pluviales, elles seront traitées à la parcelle en infiltration.

Des noues paysagères situées en parallèle des voiries collecteront les eaux pluviales de la voirie par ruissellement direct (étude d'impact page 39).

Les eaux du domaine public (trottoirs, chaussée, stationnements, accès) seront collectées par ces noues plantées. Au niveau des giratoires, les eaux de ruissellement seront collectées via des ouvrages de collecte (avec décantation et filtres à cassette dimensionnés pour une pluie d'occurrence 20 ans), et acheminées vers des ouvrages d'infiltration enterrés composés de matériaux drainants.

Le dimensionnement des noues et massif drainant a été calculé (pages 43 et suivantes) pour permettre au minimum le stockage et l'infiltration des eaux pluviales issues d'un événement pluviométrique d'occurrence centennale. Des opérations d'entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont prévues.

Concernant les eaux usées, elles seront traitées par la station d'épuration d'Arras (située à Saint-Laurent-Blangy).

La capacité de cette station d'épuration à traiter les effluents supplémentaires induits n'est pas démontrée, mais l'étude d'impact indique (pages 38 et 218) que le gestionnaire de la station d'épuration accepte les nouveaux rejets liés à ce projet. Celui-ci générera une charge totale estimée à 345 équivalents habitants (EH) sans que cette valeur ne soit explicitée en dehors de la mention que cela correspondrait à 20 personnes par hectare (page 218). Selon le site⁷ de l'assainissement collectif, cette station aurait en 2023 une charge maximale en entrée de 124 033 EH pour une capacité nominale de 125 833 EH. Il n'est pas précisé si l'extension sera susceptible d'accueillir des activités générant des effluents industriels.

L'estimation de la demande en eau de la zone d'activités indique (page 218) un volume de 128 840 m³/an. La disponibilité de la ressource en eau pour ce nouveau projet n'est pas démontrée.

L'autorité environnementale recommande de justifier la disponibilité de la ressource en eau et la capacité de la station d'épuration d'Arras à traiter les effluents supplémentaires induits, au-delà du simple accord de principe du gestionnaire.

II.4.5 Qualité de l'air, climat et émissions de gaz à effet de serre

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est concerné par le PCAET de la communauté urbaine d'Arras, adopté en conseil communautaire le 26 juin 2023.

La communauté urbaine d'Arras a adopté un plan climat énergie territorial en 2017, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre,

⁷ <https://www.assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pages/data/fiche-011243700000>

en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique. Elle a arrêté le futur plan de déplacements urbains le 20 décembre 2018.

Le projet est situé à proximité de grands axes routiers départementaux (RD939, RD260 et RD917) et autoroutiers (autoroute A1 et autoroute A26) et sera accessible par la rue Camille Guérin qui draine également l'actuelle Zone Industrielle Est. Il sera directement raccordé à la RD939 (axe Montreuil – Arras – Cambrai) par une nouvelle route intégrée au projet.

Dans la configuration actuelle des transports en commun, aucune ligne du réseau des Transports de l'Agglomération d'Arras (ARTIS) ne dessert directement celle-ci. Seule la ligne n°6 (arrêt ZI Est Douanes) dessert l'entrée de l'actuelle zone, mais coté est (Arras). A noter que cette ligne dessert également la gare SNCF d'Arras, ce qui favorise l'intermodalité. Il existe néanmoins le service sur réservation « actibus » pour les actifs travaillant sur ces zones d'activités.

Des aménagements cyclables existent sur la RD 260 mais ils sont peu nombreux sur le secteur du projet. Il n'y a aucun aménagement cyclable réalisé au sein de la zone industrielle est actuelle.

Le projet est à proximité d'un réseau routier dense et d'activités, sources de polluants. A noter que la nature des nouvelles activités envisagées n'est pas connue et ces dernières peuvent accroître les émissions de polluants.

Le projet générera de la circulation routière et de la pollution atmosphérique supplémentaire.

Selon l'étude d'impact en page 165, le projet générera plus de 10 % de trafic sur la route départementale RD260, portant le trafic à 10 000 véhicules par jour.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Trafic :

Une étude de trafic a été réalisée par Dynalogic en 2024 selon l'étude d'impact (page 270). Cette étude devrait correspondre à l'annexe 7 selon le document «PDG – volet 04 » correspondant à la liste des annexes (page 3). Or l'annexe 7 correspond à une étude pyrotechnique.

Il ressort de l'étude d'impact que l'étude trafic se limiterait aux effets du projet sur les voiries à proximité immédiate (cartes pages 226 et 270 de l'étude d'impact). Or un projet de cette ampleur (1200 emplois) est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects sur l'ensemble du réseau de voirie de l'agglomération voire de la région.

L'autorité environnementale recommande de joindre l'étude trafic et d'analyser les impacts du projet sur le trafic à l'aide de modèles de trafic à l'échelle de l'agglomération et de la région.

L'augmentation du trafic de poids lourds et véhicules légers induit par le projet n'est pas indiquée. Un nouveau carrefour giratoire sera créé au sud du site afin d'alléger le trafic supplémentaire sur d'autres giratoires, cependant, ceux-ci continueront à avoir des problèmes de congestion à certaines heures. Or aucune modification de ces aménagements ne pourra se faire au vu de leur emprise.

Les solutions proposées consistent à améliorer la desserte en transport en commun du site, à favoriser le covoiturage, le vélo et la marche et à modifier le fonctionnement du giratoire G1 en créant un tourne-à-droite et en instaurant un fonctionnement par feux sur le G3.

Il n'est pas démontré que les solutions proposées pour améliorer le fonctionnement des giratoires auront un impact positif sur les problèmes de circulation rencontrés.

Concernant le développement des transports en commun sur le site de l'extension et du covoiturage, aucun élément concret de la mise en œuvre effective de ces alternatives à l'autosolisme n'est présentée.

La voie principale de l'extension et ses axes secondaires proposeront un aménagement de voie

mixte (piétons, cycles), mais sans inter connexion avec les alentours. Aucune réflexion n'est menée sur la possibilité de raccordement au réseau ferroviaire pour le transport de marchandises, alors que la ZAC est proche d'une voie ferrée et qu'une voie ferrée abandonnée traverse la zone industrielle existante.

L'extension de la ZI Est conduira à une augmentation du trafic, et des nuisances induites (qualité de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre), malgré les mesures de réduction décrites, or le dossier ne comporte aucune étude de mesures de compensation telles que, par exemple, le développement d'un réseau cyclable crédible entre la zone industrielle et les secteurs d'habitat des employés

L'autorité environnementale recommande

- *de justifier de l'efficacité du fonctionnement futur des giratoires suite aux modifications envisagées ;*
- *d'évaluer l'effet des mesures proposées pour réduire le trafic, et le cas échéant de les compléter si leur effet est insuffisant pour compenser les augmentations de trafic dues au projet.*

Qualité de l'air

Ce projet engendrera une pollution atmosphérique supplémentaire due aux systèmes de chauffage et au trafic routier supplémentaire induit. Il n'est pas précisé si l'extension de la ZI Est accueillera des activités polluantes.

Le dossier renvoie aux consignes des collectivités à respecter en période de pic de pollution.

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde en page 168 ce sujet en reprenant les données de la station périurbaine d'ATMO Hauts-de-France⁸ la plus proche, localisée à deux kilomètres du projet à Saint-Laurent-Blangy. Une campagne de mesure a été réalisée en juin 2024 dans le cadre de l'état initial afin de caractériser les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), principal traceur des émissions du trafic routier, et en particules PM₁₀⁹ à l'échelle locale. Il est rappelé qu'il convient de réaliser quatre campagnes de mesure de deux semaines sur chaque saison pour être représentatif de la qualité de l'air à l'échelle de l'année.

Des modélisations ont permis d'estimer les concentrations annuelles de NO₂ au niveau de différents points d'intérêt dans le périmètre d'étude (page 244). Par rapport à la situation actuelle, une diminution de la concentration en NO₂ est attendue, considérant l'évolution du parc automobile. En comparant la situation future sans puis avec le projet, l'étude montre une très faible augmentation des concentrations en NO₂ (+0,8 % en moyenne sur la zone et +1,4 % dans la zone la plus exposée) et indique qu'aucun dépassement potentiel des valeurs réglementaires pour le NO₂ et les particules PM₁₀ n'est envisagé (page 247). Seule, la valeur guide de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) de 10 µg/m³ pour la moyenne annuelle serait dépassée (en moyenne, 12 µg/m³ et au maximum 18 µg/m³), dépassement également observé actuellement en bruit de fond dans la zone d'étude.

L'étude d'impact décline un certain nombre de préconisations générales visant à réduire les émissions du trafic routier ou l'exposition directe des populations aux polluants atmosphériques (page 305 de l'étude d'impact). Cependant, il n'est pas proposé de mise en œuvre concrète d'alternatives au transport routier ou d'actions ciblées destinées à réduire spécifiquement la contribution du projet à la pollution de fond locale.

⁸ ATMO Haut-de-France : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

⁹ PM₁₀ : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur de 10 micromètres

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'actions concrètes et spécifiques au projet afin de réduire sa contribution au bruit de fond local en NO₂ et en particules fines.

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement et d'approvisionnement en énergies renouvelables a été réalisée.

Un bilan des émissions des gaz à effet de serre a été réalisé à l'aide de l'outil UrbanPrint (annexe 9 du volet 4). Une émission de 8 360 t éq. CO₂/an avec des bâtiments de plain-pied et 15 927 t éq. CO₂/an avec des bâtiments R+1.

La mobilité représente le pôle le plus émissif du projet (respectivement 68 % et 71 %).

Ce projet contribuera à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre (+19 % dans le futur par rapport à la situation sans projet et + 14 % par rapport à la situation actuelle) alors que l'objectif national est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'étude d'impact retient trois mesures :

- mise en place de liaisons piétonnes ;
- végétalisation du site ;
- choix de matériaux de voirie à faible émission de gaz à effet de serre.

Il est conclu à un impact résiduel faible sans que cela ne soit quantifié ni justifié. Par ailleurs, l'étude d'impact ne s'engage pas sur la mise en œuvre effective des hypothèses retenues pour établir le bilan des gaz à effet de serre (typologie des bâtiments, exclusion de la climatisation...). Alors que le photovoltaïque est identifié comme un potentiel intéressant pour le projet, avec la possibilité de le combiner à des pompes à chaleur, aucun engagement n'est pris concernant l'ambition en matière de recours à des énergies renouvelables qui permettraient de compenser les émissions de gaz à effet de serre. Le recours à des ombrières pour les parkings n'est pas mentionné.

Le bilan des gaz à effet de serre du projet doit être revu pour viser la neutralité carbone du projet à l'horizon 2050. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent être étudiées en détail et leur impact sur les émissions globales du projet doit être quantifié. Enfin, l'étude d'impact doit s'engager sur la mise en œuvre effective des mesures retenues dans le bilan carbone et préciser les dispositions prévues pour assurer le suivi de ces mesures pendant toute la durée d'exploitation du parc. En l'état, l'étude d'impact ne démontre pas que le projet est celui de moindre impact possible. Le cas échéant, le recours à des dispositifs de compensation carbone doit être étudié.

L'autorité environnementale recommande de compléter le bilan carbone afin de viser la neutralité carbone du projet à l'horizon 2050 et notamment :

- *de présenter les actions en faveur de l'optimisation de l'empreinte carbone du projet pour chaque poste d'émission significatif de gaz à effet de serre afin de concevoir un projet avec une empreinte carbone intrinsèque la plus faible possible ;*
- *de s'engager sur la réalisation effective des mesures retenues dans le bilan carbone ;*
- *de préciser les dispositions prévues pour assurer le suivi de ces mesures pendant toute la durée d'exploitation du parc.*