



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Lille, le 13 SEP. 2010

Le Préfet

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact de l'extension du parc d'activités de la vallée de l'Escaut

Réf. : DAT TA 039b

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'extension du parc d'activités de la vallée de l'Escaut (PAVE II) à Onnaing est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2010 du dossier d'étude d'impact transmis le 13 juillet 2010.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'une Zone d'Aménagement Concertée de 40 ha sur la commune d'Onnaing permettant l'implantation d'activités tertiaires et de services sur environ 12 ha et d'activités industrielles sur 18 ha (le reste de la surface du site étant réservé aux voiries, espaces verts et ouvrages hydrauliques).

2. Qualité de l'étude d'impact :

• **Notion de programme :**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

Le dossier contient un chapitre spécifique relatif au programme d'aménagement induit par les différents projets du secteur existants et futurs : parc d'activités de l'échangeur d'Onnaing créé en 1992, l'extension de ce dernier en 1998 (PAVE I), la création du présent parc d'activités (PAVE II).

En page 24 de l'étude d'impact, on peut lire que la réalisation de cette extension de 40 ha ne constitue qu'une partie de la nouvelle extension prévue par le schéma directeur de l'arrondissement de Valenciennes (« site stratégique d'accueil d'activités industrielles » d'environ 120 ha devant s'étendre entre la ville d'Onnaing et l'autoroute A2).

Ainsi, il semble persister une ambiguïté quant au programme de travaux envisagé (40 ou 120 ha à terme). Le dossier d'étude d'impact devrait être précis quant au devenir à terme de ce secteur de la commune de façon à ce que l'appréciation des incidences du programme puisse prendre en compte l'ensemble de l'opération comprenant les phases ultérieures.

En ce qui concerne l'appréciation des effets cumulés du programme fixé à 40 ha dans cette version de l'étude d'impact, ce chapitre est détaillé et s'appuie sur un retour d'expérience des phases antérieures. L'énumération des incidences possibles de l'ensemble du programme ne permet toutefois pas de démontrer l'absence d'effet notoire (volet eau, volet déplacements) et les calculs présentés pour certains volets (pollution de l'air) restent théoriques.

Les deux incidences notoires du programme mises en exergue sont :

- L'existence « pour les paysages d'un impact notable des grands bâtiments industriels », indiquée en page 22,
- « *Le développement du parc d'activités a induit un accroissement de 20 % du trafic sur l'autoroute A2* ». Ce chiffre ne prend pas en compte l'incidence cumulée qu'auront les extensions prévues ainsi que les nuisances associées (pollution de l'air, nuisances sonores, gaz à effet de serre).

L'ampleur du programme (consommation totale de 390 ha de terres agricoles) et sa localisation en secteur péri-urbain et à proximité de l'autoroute A2 mériteraient une analyse plus poussée de ces deux incidences majeures.

- **Résumé non technique :**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement « *Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique* », le dossier contient un résumé non technique.

Celui-ci est concis, clair et précise les enjeux du site (déplacements, préservation des ressources en eau) et les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet. Ce résumé aurait pu rappeler que le projet fait partie d'un programme plus vaste et décrire les incidences indirectes.

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

Biodiversité :

Sur le thème de la prise en compte « *des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), le dossier s'appuie sur les données bibliographiques existantes, les données d'inventaires et de protection existantes et sur une expertise écologique du site.

L'ampleur de cette expertise est en adéquation avec les incidences possibles du projet et les enjeux du site vis à vis de la biodiversité. Ainsi, cette dernière souligne l'absence d'enjeux patrimoniaux majeurs compte-tenu du caractère des zones agricoles concernées, qui font l'objet d'une exploitation intensive.

Le projet prévoit l'aménagement pour la gestion des eaux pluviales de noues et d'un bassin de tamponnement paysager constituant des zones humides. De surcroît, le projet s'accompagne d'aménagements paysagers et écologiques d'ampleur composés de bosquets et d'alignements d'arbres et de haies, l'implantation de prairies fleuries composées d'espèces indigènes qui seront gérées de façon différenciée. Ainsi, compte-tenu de l'exploitation intensive actuelle des terrains, les aménagements prévus seront bénéfiques d'un point de vue biodiversitaire et paysager.

Agriculture :

Le dossier contient un état des lieux des activités agricoles sur le secteur d'étude. Ce dernier démontre un impact non négligeable pour certaines exploitations (une exploitation est impactée sur 23 % de sa surface). Des pistes de réflexion sont avancées pour réduire les effets du projet (indemnisation, compensation de surface à proximité) ; une orientation est clairement prise pour pérenniser les activités agricoles des jeunes agriculteurs.

Eau :

L'état initial hydro-géologique de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la vulnérabilité de la nappe souterraine aux différentes pollutions existantes au niveau du site (champs captants). Les captages d'eau sont inventoriés et localisés. Le SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 est évoqué mais les orientations susceptibles de s'appliquer au projet ne sont pas étudiées.

L'état des lieux du SDAGE aurait pu d'avantage être exploité ainsi que ces objectifs et ces orientations comme par exemple l'orientation qui vise une gestion alternative des eaux pluviales (orientation 1 : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles).

L'état initial des eaux de surface présenté est succinct (fonctionnement hydraulique, qualité physico-chimique et biologique) alors que les rejets d'eaux pluviales s'effectueront à l'Escaut. A ce titre, une présentation ou une démonstration de l'absence d'incidences qualitatives (synthèse de l'auto surveillance du PAVE I) et quantitatives (chroniques des données hydrauliques du canal) de la gestion hydraulique des eaux de ruissellement du parc existant sur l'Escaut aurait utilement complété l'état initial du volet Eau.

Le dossier précise que la gestion des eaux pluviales se fera par l'intermédiaire de noues et d'un bassin de tamponnement étanche avec raccordement à la conduite de rejet des eaux pluviales du parc d'activités existant (PAVE I) dont le rejet s'effectue à l'Escaut. Il est précisé que des travaux connexes au niveau des bassins de tamponnement du parc d'activités existant devront être réalisés pour rendre compatibles les futurs rejets avec l'exutoire final (extension de 30 000 m³ à 50 000 m³).

Le dossier présente un argumentaire permettant de justifier les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à exclure l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales du site dans certains secteurs car ces derniers présentent des risques d'effondrement d'anciennes carrières souterraines. Ce risque d'effondrement serait accru par l'infiltration des eaux. Cet argumentaire a été validé par le service police de l'eau.

Le dossier précise que les aménageurs seront incités, en fonction du cahier des charges des contraintes architecturales et environnementales, à mettre en place des mesures visant à réduire le ruissellement par limitation des surfaces imperméabilisées ou mise en place de cuves de récupération des eaux pluviales. La mise en œuvre effective de ces mesures est tout à fait cohérente avec les objectifs du SDAGE Artois-Picardie.

L'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales sur les eaux superficielles ne s'appuie pas sur le fonctionnement hydraulique des exutoires et son état qualitatif. Ainsi, l'analyse des incidences du projet sur cet enjeu se fonde sur des affirmations non étayées. Les mesures visant à tamponner et à traiter les eaux pluviales semblent toutefois en adéquation avec les objectifs de bon état de la ressource en eau.

Le dossier précise que les eaux usées de la ZAC (quelles que soient leur origine, leur nature et leur volume) seront déversées dans le réseau d'assainissement existant géré par le SIAV. Mais le dossier ne démontre pas la compatibilité de ces rejets avec les capacités des systèmes d'assainissement de Valenciennes et de Beuvrages (réseaux et stations d'épuration) à les collecter et à les traiter dans de bonnes conditions. De surcroît, la station d'épuration de Valenciennes présente une certaine vétusté et des problèmes de surcharges hydrauliques susceptibles d'engendrer des rejets d'eaux usées non traitées aux milieux naturels. Un projet de reconstruction est à l'étude mais ne semble prendre en compte que les eaux usées urbaines (et non industrielles). Des précisions devront être apportées sur ce sujet. En vue de montrer le respect des obligations vis à vis de l'article R.122-3 du code de l'environnement, il aurait été pertinent d'annexer le dossier loi sur l'eau, **le dossier ayant en tout état de cause déjà fait l'objet d'une autorisation préfectorale au titre de la loi sur l'eau**, au dossier d'étude d'impact.

Paysage :

Le dossier décrit les « *deux grandes entités géographiques naturelles (qui sont) à l'origine de paysages contrastés* » (page 77) et les localise sur une carte. Des photographies ou croquis types illustrant ces entités auraient permis de mieux appréhender les enjeux paysagers.

La cartographie présentée (page 79) est trop chargée.

Il est alors difficile de distinguer les courbes de niveau maîtresses, les axes routiers structurants, les limites du projet de ZAC et les limites de la zone d'activités existante.

Les coupes présentées (page 81) sont intéressantes mais il est regrettable que le dossier ne présente qu'une seule photographie illustrant les nombreux paragraphes décrivant les perceptions du parc d'activités existant alors qu'il est décrit comme chevauchant « *deux lignes de crêtes descendant vers Onnaing et Quarouble, barrant ainsi leur horizon avec les silhouettes massives de ses grands bâtiments* » et « *directement perceptible depuis les axes routiers qui le bordent* » notamment depuis l'autoroute A2 « *longeant sur 1100 mètres le parc d'activité en situation dominante (...) elle ne relève pas d'effet vitrine (...) un projet d'embellissement de cette façade est toutefois à l'étude* ». Le dossier décrit (page 143) l'ensemble des mesures prévues et financées par le maître d'ouvrage. Ces mesures relèvent de l'aménagement classique d'une zone d'activités plus que d'une préoccupation paysagère.

Déplacements :

En ce qui concerne l'état initial du volet déplacements et les conditions de circulation, le dossier en page 58 identifie et localise les différentes lignes de transport en commun existant (Tramway et bus). La desserte des zones d'activités existantes et futures par les transports en commun est prévue par l'intermédiaire d'une navette de rabattement vers la future ligne de tramway Valenciennes-Quiévrain et la réalisation de pistes cyclables. Dans le cadre d'un report modal des déplacements pendulaires, ces mesures apparaissent tout à fait intéressantes et nécessaires.

Une attention particulière devra être portée sur les conditions de mise en œuvre des navettes de rabattement afin que celles-ci répondent à la demande.

Le dossier précise à cet égard qu'une politique incitative sera mise en œuvre en faveur des transports en commun (adaptation des fréquences de passage) et des déplacements doux (site propre) dans le cadre du projet mais aussi au niveau de l'agglomération (PDU). La mise en service de navettes de rabattement sur la future ligne de tramway souligne cette volonté de favoriser les déplacements en transport en commun.

L'état initial relatif à la desserte du site par des modes de transport de marchandises alternatifs à la route démontre une utilisation actuelle de l'embranchement ferré du site et les potentialités d'utilisation future de ce mode de transport. Il aurait été intéressant de connaître les conditions d'utilisation et les capacités de la voie d'eau afin d'apprécier les possibilités et la faisabilité d'une

desserte multimodale des sites actuels et futurs.

Afin d'inciter les futurs utilisateurs à faire appel aux modes de déplacement et de transport alternatifs à la route, il conviendrait que dans le cahier des charges de cession des terrains, le maître d'ouvrage du projet fixe des objectifs aux futurs acquéreurs en termes de report modal (transports collectifs, mode doux, fer et voie d'eau).

Le dossier contient une évaluation du trafic et des conditions de circulation susceptibles d'être impactées par le projet. Les différentes estimations démontrent un impact important du projet sur les différentes voiries existantes (augmentation jusqu'à 40 % sur la RD101 et 20 % sur la RD630) alors que le secteur connaît aux heures de pointe des problèmes de congestion. Des mesures pour supprimer et limiter les effets du projet sont donc nécessaires afin de maintenir (voire d'améliorer) le niveau de service des voiries concernées. Ces mesures pourront être fondées sur le développement des modes de transport alternatifs.

Santé et risques :

En termes de qualité de l'air, l'étude de l'état initial se base sur l'analyse des données ATMO Nord – Pas-de-Calais obtenues en 2005 sur les stations de l'arrondissement de Valenciennes et en particulier les stations du lycée Henri Wallon et de l'école des Acacias, sur une campagne de pollution industrielle réalisée sur la zone d'activités existante et sur une modélisation de la pollution. Seule l'influence de l'autoroute A2 sur la qualité de l'air est identifiée.

Les données collectées indiquent un niveau respectant globalement les objectifs de qualité de l'air, mais le dossier présente les sources potentielles de pollution (principaux éléments polluants et leurs effets) sans en apprécier les effets et les risques sur les populations susceptibles d'être exposées.

Les sources de pollution de l'air (infrastructures de transport, industrie, chauffage urbain) dans l'environnement devraient être décrites afin de préciser les influences du projet sur la zone d'étude.

Pour cela, l'Industrie au Regard de l'Environnement (publication DREAL 2009) ainsi que le cadastre des émissions d'ATMO Nord - Pas-de-Calais seront des sources d'information à mobiliser.

L'impact du projet sur la qualité de l'air (estimation des rejets polluants) a été apprécié à l'aide du logiciel IMPACT développé par l'ADEME. Ces données mettent en évidence une augmentation de l'ordre de 15 % en moyenne. Cette augmentation de la pollution est qualifiée de modérée par l'auteur de l'étude. Cependant, cette estimation des émissions polluantes ne prend en compte que la pollution automobile. Ainsi, la pollution émise par les équipements de chauffage et les différents process industriels n'est pas prise en compte. Il aurait été intéressant de qualifier, quantifier et identifier (pollution routière, pollution industrielle) les émissions de la zone d'activités existante (mesure in-situ) et de les cumuler avec les estimations du dossier.

Cependant, les émissions polluantes estimées en page 19 du dossier (impact du programme) cumulées aux estimations de l'extension page 80 démontrent une augmentation moyenne de l'ordre de 30 % des émissions polluantes automobiles uniquement dues au parc d'activités existant et à son extension. Ainsi, l'incidence des trafics routiers induits par les parcs d'activités existants et futurs sur la qualité de l'air (augmentation des polluants atmosphériques) ne peut être qualifiée de modérée.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les nuisances sonores, le dossier contient un état initial et une étude « bruit » spécifique basée sur une modélisation du site avant/après aménagement prenant en compte l'évolution du trafic routier induit par le projet et les différents équipements routiers envisagés à proximité. Cette modélisation démontre une incidence du projet sur l'ambiance sonore du site et de ses abords (émergence supérieure à 2 dBA pour certaines habitations) mais qui reste inférieure aux émergences réglementaires. Cette

modélisation ne prend toutefois pas en compte les nuisances sonores issues des futures activités qui se cumuleront aux nuisances pré-existantes et aux nuisances induites par l'augmentation du trafic.

Ainsi, des campagnes de mesures avant/après aménagement devront être réalisées afin de quantifier objectivement les effets directs et indirects du projet sur le contexte sonore des environs (en particulier les habitations les plus exposées). Des mesures de réduction à la source ou/et d'isolation acoustique des façades devront être envisagées le cas échéant.

Il reviendra à l'autorité compétente en matière de permis de construire d'avoir une attention particulière afin de s'assurer du respect de la réglementation sur les bruits de voisinage. Celle-ci étant basée sur la notion d'émergence, elle sera d'autant plus difficile à appliquer que les niveaux résiduels seront bas. L'aménagement de la zone devra donc tenir compte du niveau résiduel pour localiser les différents bâtiments et équipements et recourir si besoin à l'expertise d'un acousticien. L'implantation d'équipements bruyants à l'intérieur de zones présentant de faibles niveaux sonores devra être étudiée avec attention. Le guide «bruit et PLU» (disponible sur internet

http://www.environnementurbanisme.certu.equipement.gouv.fr/article.php3id_article=63 présente des logiques d'aménagement (éloigner, orienter, protéger, isoler) qu'il conviendrait d'appliquer lors de l'aménagement de la zone.

Un programme de surveillance de la qualité de l'air des zones d'activités a été acté dans le cadre de ce projet. Ce dernier permettra d'avoir une démarche d'évaluation à posteriori des incidences du programme ce qui est pleinement cohérent avec la démarche environnementale de qualité que poursuit l'aménageur.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement :**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ». Le dossier contient un chapitre intitulé « *Présentation du projet* ».

Ce chapitre est très détaillé. Il présente les différentes variantes envisagées et les évolutions du projet, suite à la concertation publique et pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux. Il conviendra de préciser clairement la configuration du programme, une extension étant envisageable.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet :**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « *une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation* ».

La note méthodologique contenue dans le dossier est très détaillée et complète. Elle présente les données collectées pour l'établissement de l'état initial ainsi que les méthodes utilisées pour l'évaluation des incidences du projet et leurs limites.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire :**

Les principales orientations, dans ce domaine, de la loi Grenelle du 3 août 2009 consistent à assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles

(article 7).

Le projet prévoit l'extension du parc d'activités de la vallée de l'Escaut sur 40 ha en périphérie de la commune. S'il faut souligner la réduction de la zone de 120 à 40 ha, le parc d'activités existant et ses extensions occupent 390 ha de zones agricoles sur une commune qui comptait 587 ha de surface agricole utile en 2000.

Le dossier indique en page 74 que l'emprise au sol maximale des constructions ne dépassera pas 50 % de la surface du site (18ha). Cette disposition doit être renforcée pour aller dans le sens d'une économie de surface et une densification urbaine.

- **Transports et déplacements :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Toutefois la zone d'activités ne se situe pas directement à proximité immédiate des lignes actuelles et futures de transports en commun (tramway de Valenciennes) permettant d'inciter les usagers à utiliser les transports en commun. Sa localisation à proximité d'axes routiers structurants (autoroute A2 et route départementale) peut d'une certaine manière inciter les salariés et les futurs acquéreurs à utiliser ces modes de transport conventionnels.

La création de pistes cyclables et surtout la mise en service de navettes de rabattement vers la future ligne de tramway pourra, sous certaines conditions de mise en œuvre (adaptation de l'offre à la demande), concurrencer les modes de transport conventionnels pour les déplacements pendulaires. Il serait aussi intéressant de développer des réflexions pour développer la desserte multimodale du site pour le transport de marchandises. Il serait opportun que le maître d'ouvrage définisse des objectifs chiffrés vis à vis des futurs acquéreurs en termes de report modal pour les déplacements pendulaires et le transport de marchandises. De même, des mesures incitatives (offres combinées, incitations financières) devraient être conçues pour pouvoir concurrencer l'effet attractif de l'autoroute.

- **Biodiversité :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels, le projet prévoit des mesures d'envergure bénéfiques pour la biodiversité au travers de l'aménagement d'importantes surfaces d'espaces verts et en particulier l'aménagement d'un bassin de tamponnement écologique et paysager, la plantation de haies, de bosquets et la mise en œuvre de prairies fleuries gérées écologiquement. Compte-tenu de l'état actuel de la zone, ces aménagements peuvent constituer des refuges pour la biodiversité et avoir une incidence positive.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du

raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues des transports (déplacements doux et transports en commun). De surcroît, une étude sur la faisabilité et le potentiel de développement en énergies renouvelables conformément au II de l'article 8 de la loi Grenelle est jointe. Il aurait été intéressant de connaître l'orientation prise par le projet.

Des dispositions seront aussi inscrites dans le cahier des charges de cession de terrain pour inciter les futurs acquéreurs à entreprendre des aménagements visant à économiser l'énergie et à lutter contre l'effet de serre (utilisation des énergies renouvelables, mise en œuvre de Plan Déplacement d'Entreprises, économie d'énergie).

Toutefois, il faudra veiller par des dispositions adaptées et efficaces (cf. propositions de mesures vis à vis du développement des modes de transport alternatifs) que ces efforts en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre (modalités de production et d'économie d'énergie) issues des bâtiments ne soient pas remis en cause par les émissions issues des transports de marchandises et les déplacements pendulaires.

- **Environnement et santé :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le dossier présente les démarches incitatives qui seront mises en œuvre pour limiter l'émission de polluants dans l'atmosphère en particulier des déplacements. Le dossier contient également des mesures visant à limiter les effets du projet sur le contexte sonore (limitation du trafic, effet barrière de la zone par rapport à l'autoroute A2).

- **Gestion de l'eau :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

Le dossier précise (en particulier dans le cahier des charges de contraintes architecturales et environnementales) dans le cahier des charges de cession de terrain que les aménageurs seront incités à mettre en place des mesures visant à réduire le ruissellement par la limitation des surfaces imperméabilisées, à la mise en place de cuves de récupération des eaux pluviales, à la mise en œuvre de toitures végétalisées en application de la charte de renouvellement urbain durable 2015 de Valenciennes Métropole.

4. CONCLUSION :

L'appréciation des incidences cumulées du programme correspondant aux parcs d'activités existants (PAVE I) et au parc d'activités objet de l'étude d'impact (40 ha) est abordée de manière satisfaisante. Celle-ci aurait pu être approfondie pour le volet déplacement notamment. Il conviendra de préciser la définition du programme au vu des perspectives de développement

ultérieures non programmées à ce stade.

L'état initial de l'étude d'impact est très complet et conforme aux articles L. et R.122-3 du code de l'environnement. L'analyse des effets du projet mériterait d'être davantage fondée (volet eau et sanitaire).

Compte-tenu de l'importance du projet et du programme, le projet gagnerait à mettre en place une évaluation des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement à partir d'objectifs chiffrés.

En ce qui concerne, la prise en compte des orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, le projet initial a fait l'objet de modifications importantes afin d'intégrer les principales orientations de cette loi (gestion écologique des espaces, incitation à la récupération des eaux, mise en place de navettes de rabattement vers le tramway) et pour compenser une localisation péri-urbaine. L'effort méritera d'être poursuivi en ce qui concerne l'usage des transports collectifs pour desservir la zone.



Jean-Michel BERARD