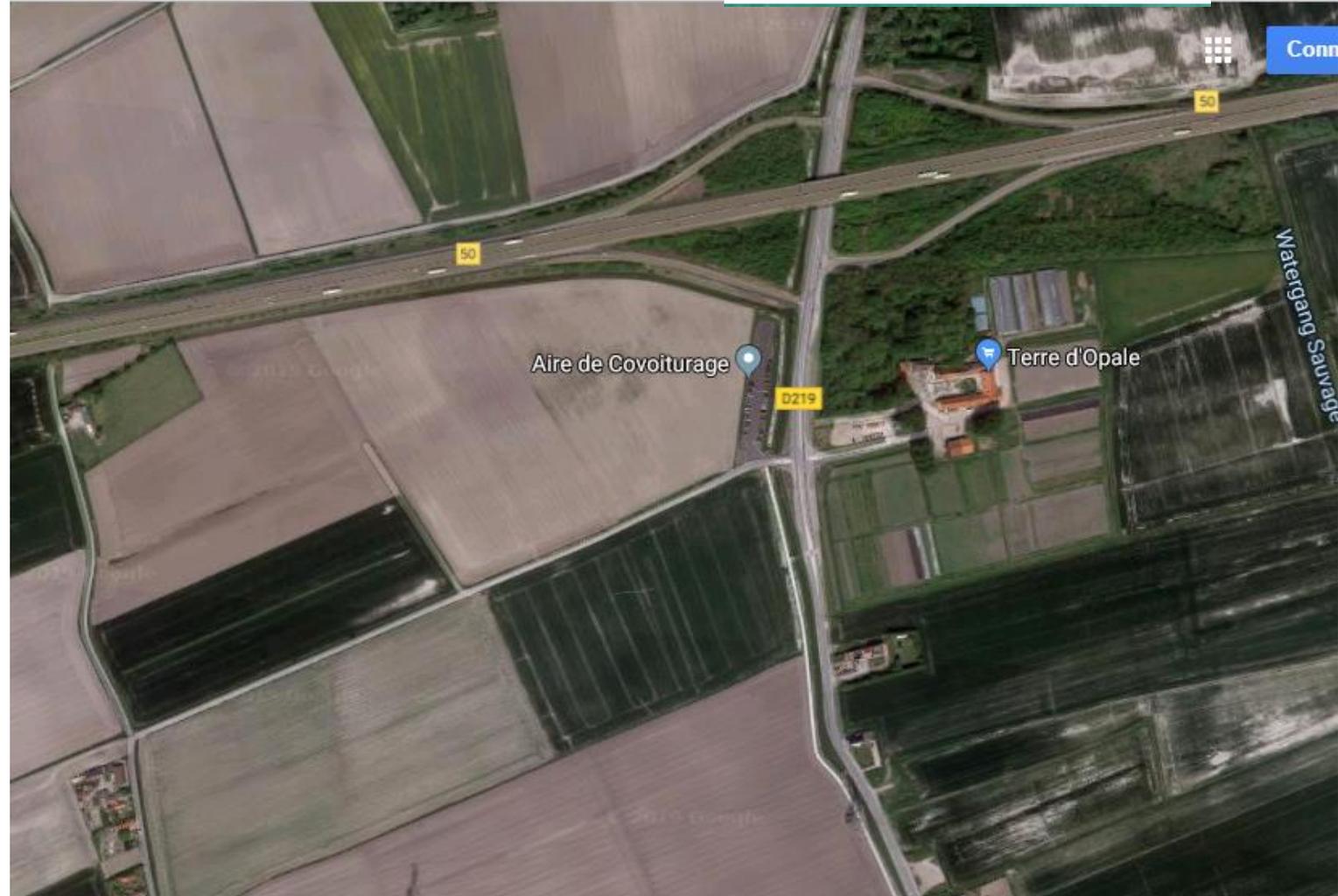


# *PARC D'ACTIVITES DE LA PORTE D'OPALE*

REUNION DE CONCERTATION  
DU 16 SEPTEMBRE 2019

Salle des Fêtes de Nouvelle-Eglise



# POUR RAPPEL....

- **29 septembre 2016** : décision de la CCRA de réaliser un parc d'activités économiques intercommunal sur la Commune de Nouvelle-Eglise, à la sortie de l'échangeur n°50 de l'A16.
- Les activités qui y seront accueillies sont encadrées par le SCOT du Calaisis approuvé le 6 janvier 2014.

**Les Zones structurantes en projet :**

	INDUSTRIE	ARTISANAT	COMMERCE	BUREAUX	ENTREPÔTS	LOGISTIQUE	HÔTEL	EQUIPEMENTS
Zone 360								
Rivière Neuve								
Extension Dunes Sud								
Pont d'Ardres								
Nouvelle Eglise								
Port Fluvial d'Agglomération								
La Briqueterie								

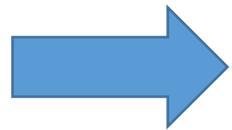
Il s'agit de vocations dominantes. Il serait ainsi possible, à la marge, d'accueillir des activités de commerce, de bureaux et de logistique.

# POUR RAPPEL....

- Inscription au Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé le 25 septembre 2018 : la CCRA n'a pas attendu que ce document soit opposable pour mener les démarches préalables à la réalisation du projet.

# POUR RAPPEL....

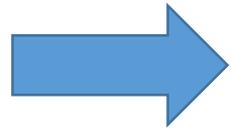
- Suite à l'étude de faisabilité, les élus de la CCRA ont défini les activités qu'ils souhaitent accueillir sur le site :



Pas d'industries lourdes, pas de commerces (grandes surfaces), priorité donnée à l'emploi



Pas d'activité de logistique ou d'entreposage qui ne serait pas créatrice d'emplois.



Artisanat, petite industrie, activité de production, éventuellement commerces spécialisés de type showroom.

Les élus souhaitent donner la priorité aux activités créatrices d'emplois.

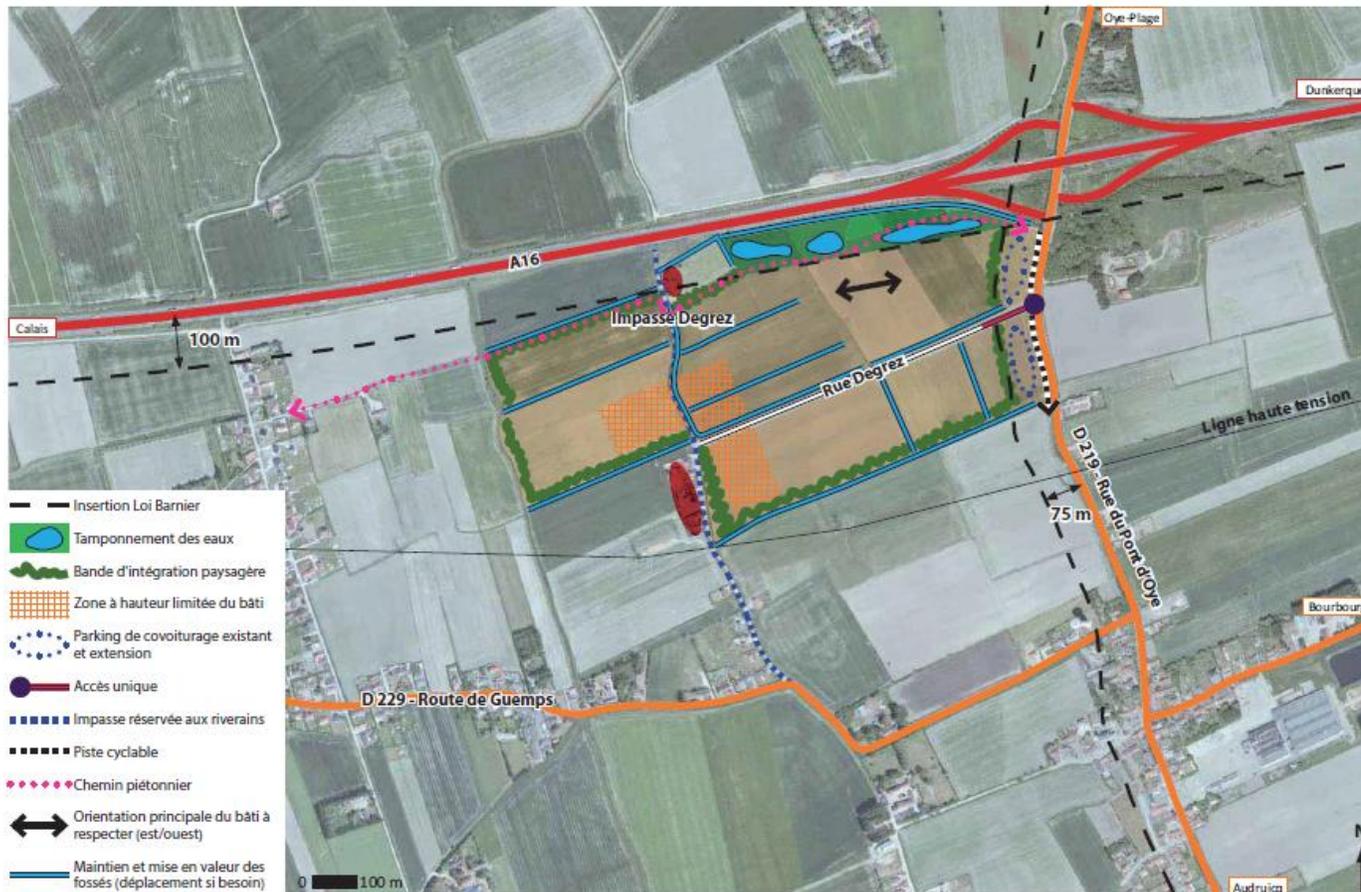
# POUR RAPPEL....

- Les enjeux d'aménagement du Parc mis en avant par les élus communautaires sont les suivants :

- 1 Offrir aux entreprises des conditions d'accueil attractives et porteuses pour leurs activités
- 2 Créer des emplois en direction de la population locale et limiter les émissions de gaz à effet de serre en réduisant les déplacements domicile-travail
- 3 Générer des retombées économiques positives sur le territoire et développer les ressources fiscales de la CCRA
- 4 Contribuer à la dynamique de l'écopôle alimentaire

# POUR RAPPEL....

- 1ers principes d'aménagement retenus lors des études préalables



Source : Agence Noyon-Novembre 2016

# LES EVOLUTIONS DU PROJET...

- Inscription du projet dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé le 25 septembre 2018.



# REDUCTION DU PERIMETRE DU PROJET...

- Volonté de limiter l'artificialisation des terres, l'impact agricole et environnemental du projet : réduction de 13ha à l'Ouest du site

PERIMETRE INITIAL DE 43ha

NOUVEAU PERIMETRE RETENU DE 30HA



# PHASAGE DU PROJET...

Zone 1AUeb :  
zone destinée à être  
ouverte à  
l'urbanisation pour  
des activités  
économiques.



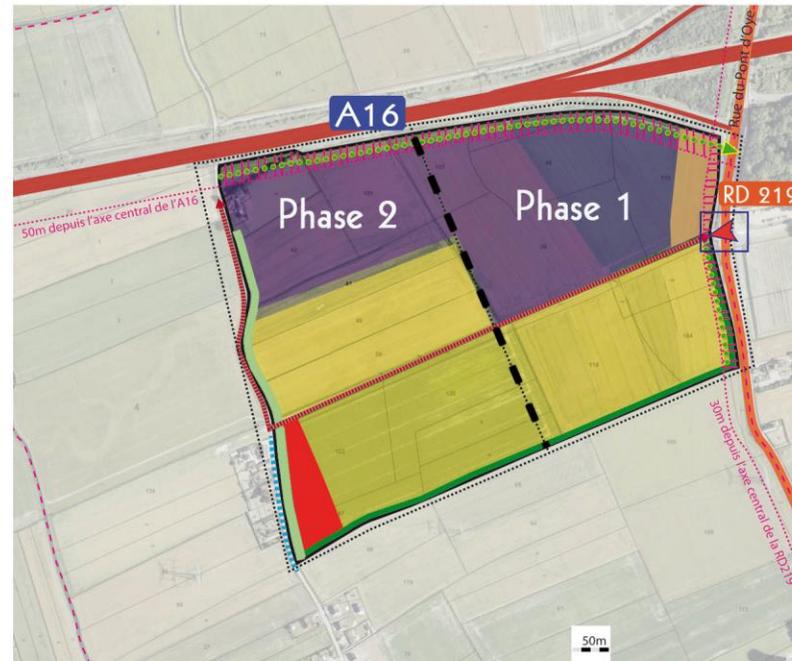
PHASE 1 : AMENAGEMENT À COURT TERME  
9,59ha destinés à être commercialisés

PHASE 2 : AMENAGEMENT À MOYEN TERME  
12,71 ha destinés à être commercialisés

Le reste de la surface du parc d'activités  
(7,8ha) est destiné à la gestion des espaces  
publics : voiries, espaces verts, gestion des  
eaux de ruissellement

# DEFINITION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT..

-  Zone d'étude - 30,14 Ha
-  Limite communale
-  Limite d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219
-  Secteur inconstructible de 50m depuis l'axe central de l'A16 et de 30m depuis l'axe central de la RD219
-  Limite de phasage : aménagement de la zone de projet en deux temps (Phase 1 et 2)
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de petites unités ne nuisant pas aux habitations existantes : 6m maximum au faitage
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de petites unités : 10m maximum au faitage
-  Emplacement privilégié pour l'implantation de grandes unités : 20m maximum au faitage
-  Emplacement privilégié pour la préservation et l'extension de l'aire de covoiturage
-  Aménager une bande paysagère de 10m minimum afin de limiter les effets néfastes envers les résidents actuels
-  Aménager et conserver une bande paysagère et une voie d'entretien de 6m minimum le long des franges
-  Aménager une frange paysagère au sein de la bande d'inconstructibilité, conserver au maximum les végétaux en place sur les limites et favoriser une continuité écologique
-  Aménager un accès routier et piétonnier sécurisé à la zone et sécuriser le carrefour (tourne-à-gauche aménagé par le Département 62 sur la RD219)
-  Aménager des axes (primaires et secondaires) de desserte de la zone sécurisés et accompagnés de noues et de traitements paysagers et permettant le déplacement aisé des véhicules à moteurs et des piétons
-  Voie uniquement dédiée à la desserte des habitations existantes



# AVANCEMENT DE LA PROCEDURE...

## **\*Phase d'études préalables achevée :**

- sondages géotechniques
- étude circulation
- étude acoustique
- étude d'opportunités sur le potentiel de développement des énergies renouvelables
- étude faune-flore
- étude d'impact agricole

## **\*Dossier d'étude d'impact réalisé et transmis à l'Autorité Environnementale**

## **\*Dossier réglementaire Loi sur l'Eau réalisé**

## **\*Prescription d'un diagnostic archéologique sur l'ensemble du site, programmé en mars 2020**

OBJECTIF : OBTENTION DES AUTORISATIONS (CREATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ) POUR JUIN 2020 ET COMMENCEMENT DES TRAVAUX À PARTIR DE 2021.

Sous réserve du bon déroulement de la procédure et des résultats du diagnostic archéologique.

# PRINCIPAUX ELEMENTS DE L'ETUDE D'IMPACT DU PROJET

- L'aménagement du futur Parc d'activités, qui s'étend sur un périmètre de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de 30,14ha est soumis à une procédure d'étude d'impact.
- Un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la « Loi sur l'Eau » est réalisé conjointement à l'étude d'impact.

### **PRINCIPAUX OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT :**

- Mettre en évidence des zones de sensibilités différentes, à l'intérieur d'un périmètre d'étude suffisamment étendu;
- Justifier l'implantation du projet par rapport aux contraintes environnementales, techniques et économiques rencontrées;
- Définir les conditions d'insertion du projet dans l'environnement
- Présenter les mesures mises en oeuvre pour réduire ou compenser les impacts du projet.

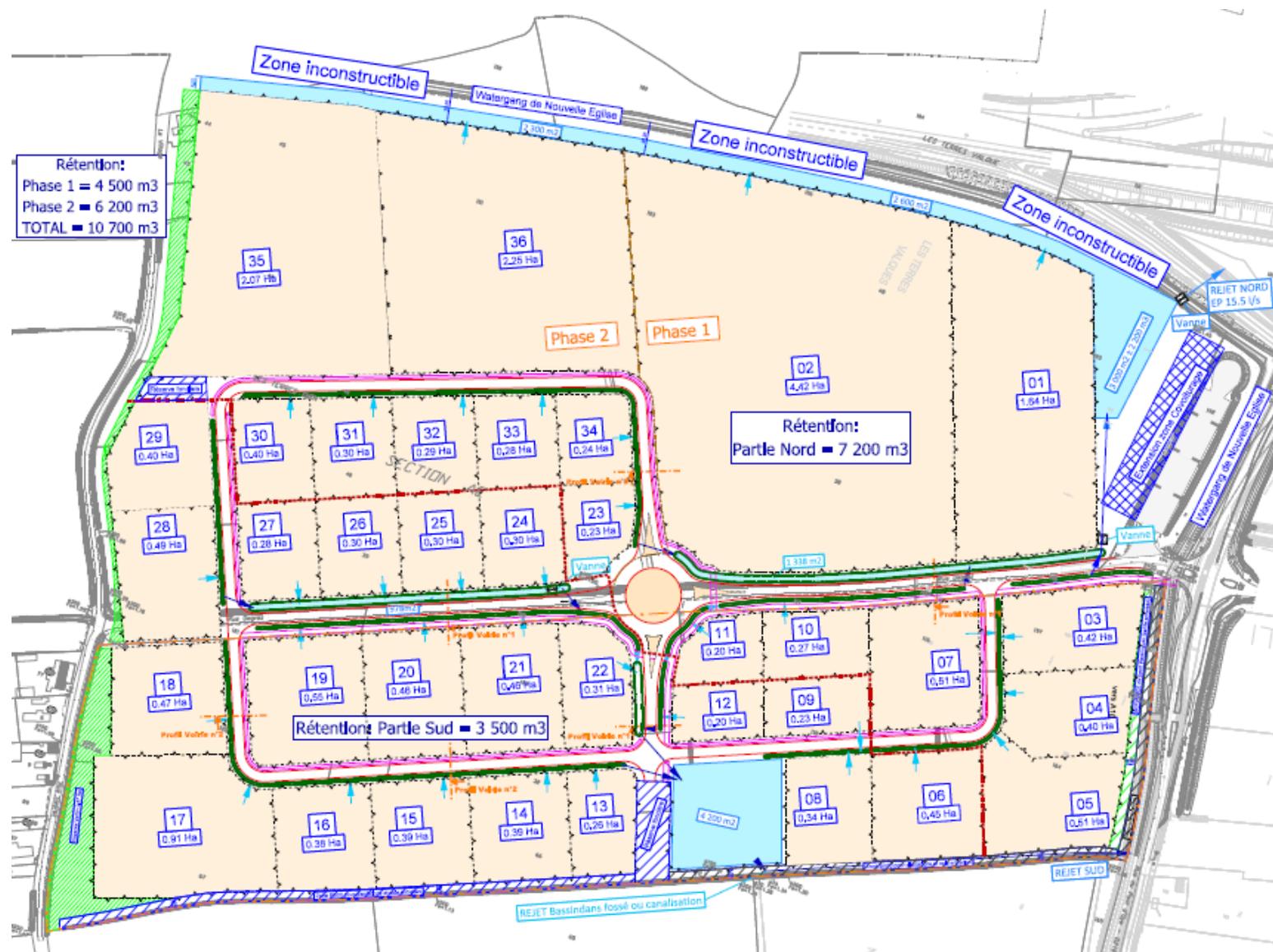
# PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIES PAR L'ETUDE D'IMPACT

THEMATIQUE	ENJEU(X) IDENTIFIE(S)
TOPOGRAPHIE, GEOLOGIE-GEOTECHNIQUE, HYDROGEOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"><li>*Topographie très plate</li><li> Intégrer les éléments bâtis verticaux, pas de pente pour l'écoulement des eaux</li><li>*Perméabilité très faible du sol (impossibilité d'infiltration des eaux pluviales)</li><li>*Pas d'enjeu lié aux zones de production d'eau potable. Nappe superficielle à faible profondeur.</li></ul>
HYDROGRAPHIE/CLIMAT	<ul style="list-style-type: none"><li>*Réseau de watergangs et de drainage à préserver autour du projet</li><li>*Pas de problématique d'inondation sur le site</li><li>*Rejet après traitement et stockage des eaux pluviales possible dans le watergang de Nouvelle-Eglise</li><li>*Gisement solaire suffisant pour l'énergie photovoltaïque</li><li>*Vents dominants marqués de secteur sud-ouest (protéger le site de ces vents avec des écrans végétaux).</li></ul>
DIAGNOSTIC FAUNE/FLORE	<p>Pas d'enjeu notable lié aux habitats du secteur étudié (terrains cultivés)-Richesse floristique limitée en raison des habitats pauvres (zones cultivées)-3 espèces patrimoniales observées seulement. Intérêt considéré comme moyen pour l'avifaune. Aucun enjeu important détecté pour les groupes de faunes.</p>

# PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIES PAR L'ETUDE D'IMPACT

THEMATIQUE	ENJEU(X) IDENTIFIE(S)
Urbanisation	Prendre en compte les habitations riveraines de l'Impasse Degrez.
Contexte agricole	Des compensations agricoles collectives devront être mises en œuvre. Phasage de l'opération. Evitement de 13ha cultivés à l'Ouest de l'Impasse Degrez.
Patrimoine architectural et archéologie	Pas d'enjeu connu sur le secteur. Diagnostic d'archéologie préventive prescrit.
Règlements d'urbanisme	S'assurer que le projet est compatible avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.
Mobilité	Vérifier les impacts possibles du projet sur les conditions de circulation locales. Soutenir les déplacements doux.
Equipements publics/réseaux	Pas de contrainte notable à la desserte en réseaux divers et d'eau pour le projet.
Environnement sonore	Ne pas impacter négativement les habitations les plus proches au-delà des seuils d'émergence de bruit réglementaires.

# PLAN-MASSE DU PROJET





# PRINCIPAUX IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET HUMAINS NEGATIFS DU PROJET AUXQUELS UNE REPONSE DOIT ÊTRE APPORTEE

- \*L'imperméabilisation partielle du site modifiera l'écoulement des eaux (augmentation des volumes ruisselés) et a fait, par ailleurs, l'objet d'un **dossier Loi sur l'Eau réglementaire**.
- \*Le projet s'étend sur **30,1 ha de terres principalement occupées par des cultures**.
- \*La phase travaux sera une **source de trafic supplémentaire temporaire**.
- \*L'aménagement du projet engendrera une augmentation de trafic qui nécessitera la **mise en œuvre de dispositions spécifiques en sortie du parc d'activités pour sécuriser l'insertion sur la Route Départementale**.
- \*Il est important de prendre en compte les impacts du projet sur les **habitations riveraines de l'Impasse Degrez**.
- \*A noter qu'aucune zone humide n'est impactée par le projet après mesure d'évitement et réduction du projet de 13 hectares de surface à l'Ouest de l'Impasse Degrez.

# PRINCIPAUX IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET HUMAINS POSITIFS DU PROJET

- \* **Le projet sera créateur d'emplois** pendant les phases de chantier et ultérieurement (estimation de 480 emplois créés à terme). La création d'emplois sur place contribuera à réduire les déplacements domicile-travail sur le territoire de la CCRA.
- \* **L'aménagement de liaisons douces** (cycles et piétons) aura un impact positif sur les déplacements.
- \* Les **aménagements d'espaces « verts et bleus »** permettront d'améliorer le fonctionnement écologique du site (création d'un corridor biologique, gestion différenciée, adaptation des berges des bassins, aménagements de haies multistrates...).



# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS POUR REPONDRE AUX IMPACTS NEGATIFS

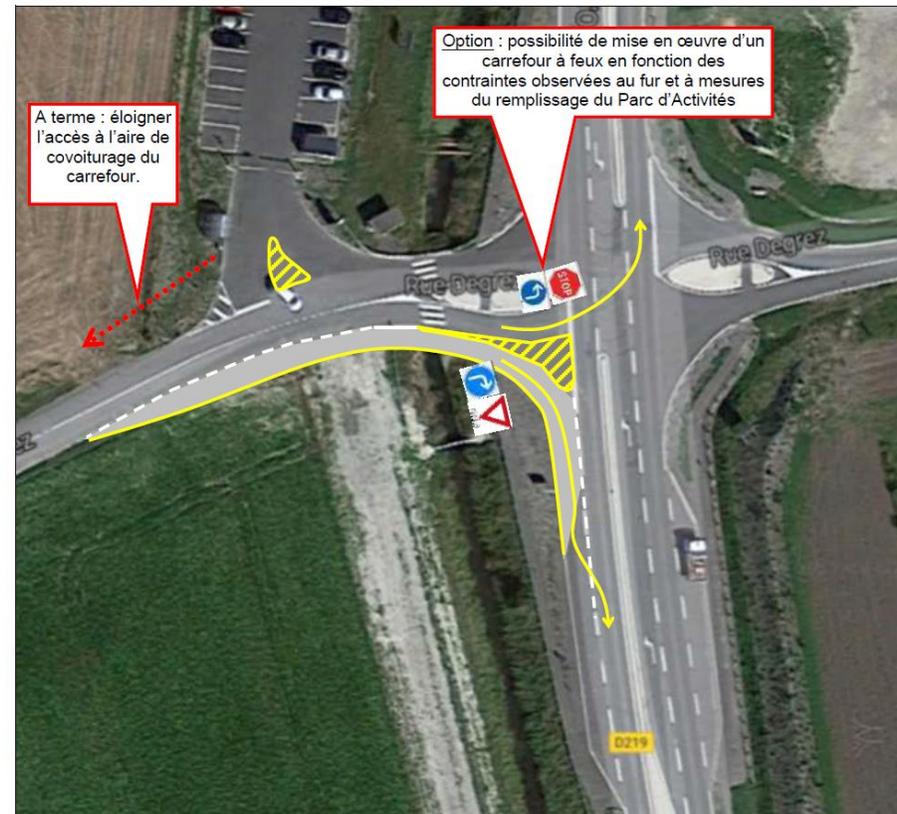
- \* **Des aménagements associant au mieux les trames végétale et aquatique afin de créer un corridor biologique** : des espaces publics largement végétalisés, notamment les voiries et les aménagements hydrauliques qui seront pourvus d'une trame végétale conséquente et adaptée; des fossés ou noues bordent les voiries.
- \* **Le traitement alternatif des eaux pluviales** (limitation de l'imperméabilisation au maximum, gestion dans des noues végétalisées pour la collecte et dans des bassins de rétention paysagers pour le stockage à débit de fuite régulé avant rejet au watergang de Nouvelle-Eglise).
- \* **Un bâti favorisant l'architecture bioclimatique des constructions.**
- \* **Une hauteur maximale de bâtiments liée à la topographie et à une progression de la frange urbaine** : la hauteur sera moins importante à proximité des zones bâties existantes.
- \* **La prise en compte des vents dominants** : les bandes paysagères longeant les côtés du projet permettront aussi de protéger des vents dominants les équipements et éléments bâtis proches.
- \* **Une gestion des espaces verts dictée par les principes de la gestion différenciée.**
- \* **La volonté de prendre en compte les habitations riveraines de l'impasse Degrez** : évitement de 13ha à l'Ouest du projet, mise en place d'un réseau viaire déconnecté de la Rue Degrez au Sud-Ouest, une bande naturelle de corridor biologique sur la frange Ouest du projet et un principe de progressivité de l'aménagement du Parc d'activités avec des bâtiments plus petits à l'Ouest.

# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS POUR REpondre AUX IMPACTS NEGATIFS

\*L'éclairage public fera l'objet d'un **plan d'éclairage soigné**, vis-à-vis de la faune et de l'avifaune pour en limiter les impacts, et d'une démarche de recherche d'économies d'énergie.

\***L'aménagement de signalétiques spécifiques et d'une voie d'insertion sur la route départementale** pour sécuriser la sortie des véhicules du Parc d'activités à l'heure de pointe du soir. Un carrefour à feux tricolores adaptatifs pourra aussi être installé pour sécuriser le carrefour aux heures de pointe et le passage des piétons.

*Rue Degrez, desserte de la Porte d'Opale.*



*Rue Degrez, desserte de la Porte d'Opale*

*Source : étude de circulation et étude d'impact du Parc d'activités de la Porte d'Opale*

MERCI POUR VOTRE ATTENTION.





© 2018 Google

Google Earth