



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le

24 JAN. 2014

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale relatif au projet de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté Sainte Henriette sur les communes de Dourges, Noyelles-Godault et Hénin-Beaumont

Réf : 2013-1382

Le projet de création de la Zone d'Aménagement Concerté Sainte-Henriette sur les communes de Dourges, Noyelles-Godault et Hénin-Beaumont a été approuvé par le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC) le 29 mai 2009.

L'étude d'impact présentée est une actualisation de celle de 2009 dans le cadre du dossier de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° (zones d'aménagement concerté sur le territoire d'une commune dotée d'un document d'urbanisme n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération lorsque celle-ci crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de novembre 2013 de l'étude d'impact, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 25 novembre 2013.

Dans la mesure où la procédure d'autorité environnementale est postérieure à la création de la ZAC, il s'agit du premier avis de l'autorité environnementale sur le projet.

1. Présentation du projet

Située sur la friche minière de Sainte-Henriette, la ZAC s'étend sur 125 hectares sur les communes d'Hénin-Beaumont, Noyelles-Godault et Dourges.

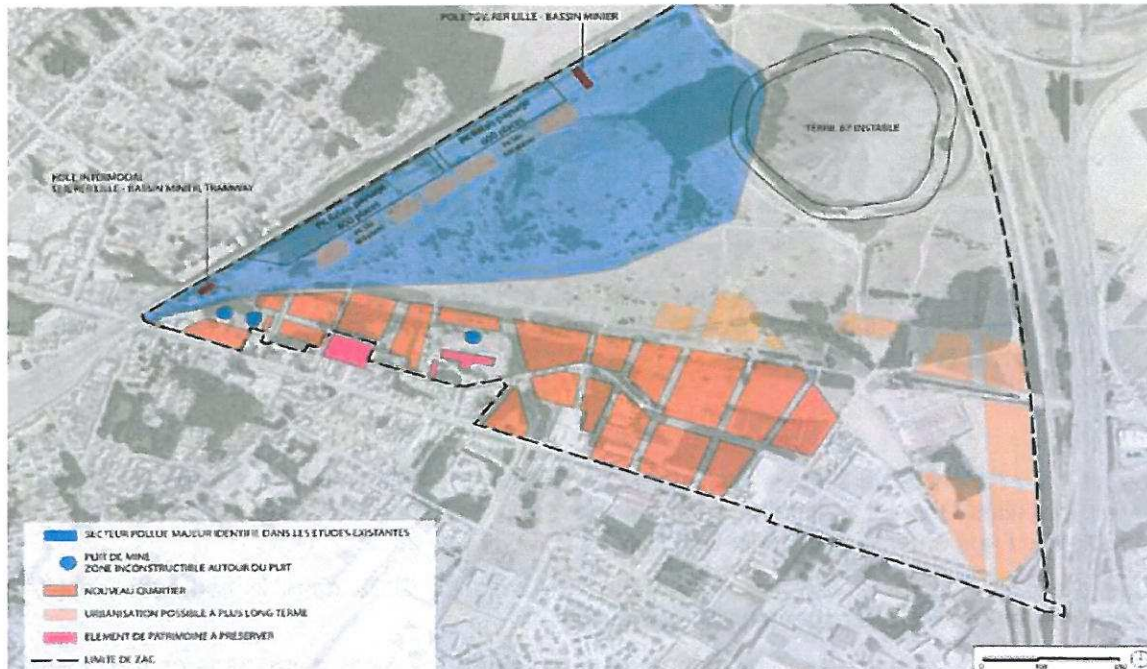
Le site est ceinturé par de nombreuses infrastructures : les échangeurs des autoroutes A1/A21 au nord, le boulevard Schweitzer (RD 643 – ex RN 43) au sud, l'autoroute A1 et la ligne TGV Nord-Europe à l'est, et une voie ferrée reliant Henin-Beaumont à Dourges à l'ouest.

Dans la partie sud du périmètre de la ZAC, il est prévu la réalisation d'un programme immobilier, s'appuyant sur l'urbanisation existante le long du boulevard Schweitzer. Ce programme, envisagé sur un périmètre de 29 hectares, concerne la création de 90 000 m² de logements, 30 000 m² de bureaux et 20 000 m² d'activités commerciales, tertiaires et de services.

La CAHC ambitionne de faire de cet aménagement un éco-quartier.

La ZAC pourrait par ailleurs accueillir :

- à l'Ouest, un pôle d'échanges de dimension métropolitaine et régionale ; à terme, ce pôle serait desservi par un bus à haut niveau de service reliant Liévin et Noyelles-Godault et par l'éventuel RER Lille-Bassin minier ; la création d'une halte TGV au nord-ouest du site est également à l'étude ;
- à l'Est, un ensemble immobilier,
- et, en partie centrale, un parc paysager.



2. Qualité de l'étude d'impact

La période 2009-2013 a été mise à profit pour qualifier l'état initial du périmètre de la ZAC en ce qui concerne la pollution, le bruit, l'air, la faune et la flore.

Elle reste centrée sur le projet d'éco-quartier (zone en orange foncé du schéma ci-dessus) et n'appréhende pas de manière exhaustive les attendus par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

En particulier, elle ne fait pas mention des « projets connus », des solutions de substitution et ne traite pas le volet « consommation d'énergie ».

S'agissant d'un éco-quartier, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables requise au titre de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme ou équivalent aurait dû être communiquée.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux associés au projet concernent la santé et les risques miniers, les déplacements, le patrimoine naturel et paysager.

2.1. Santé - risques

Pollution des sols

La ZAC se situe sur la friche minière de Sainte-Henriette, autrefois occupée par une cokerie, une fosse, une usine de sous-produits, un lavoir et une centrale électrique. Ces activités ont provoqué une contamination des sols et de la nappe phréatique par plusieurs polluants : hydrocarbures totaux, Hydrocarbures Aromatiques Polycyclique (HAP), Cyanures et métaux.

La friche a fait l'objet de plusieurs études environnementales et diagnostics. Des sondages ont été réalisés dans les zones vouées à l'urbanisation et dans celles potentiellement polluées afin d'identifier

les pollutions et d'engager des mesures de restriction des usages.

Il ressort de ces études que les zones autrefois occupées par l'usine de benzole et le bassin de décantation sont fortement polluées en HAP, benzène, cyanures et par endroit en sulfates et métaux. Les bâtiments à vocation d'habitat et les bureaux seraient construits en dehors de cette zone fortement polluée.

Une pollution de l'air par les gaz de sol, en particulier le naphthalène et le toluène, demeure possible, sans effet sur la santé de la population future, selon l'étude sanitaire. En revanche, aucune étude n'a été menée sur l'envol de poussières.

La nappe d'eau souterraine est polluée aux HAP, haloformes, sulfates, chlorures, benzène, benzo(a)pyrène et ammoniac. La qualité de la nappe d'eau souterraine sera suivie (2 mesures par an) afin de détecter les éventuelles pollutions supplémentaires ou l'amélioration de la qualité des eaux souterraines.

L'étude globale conclut que la zone n'est pas apte, en l'état, à accueillir des habitats. Il est prévu de couvrir le sol de 50 centimètres de terre végétale saine dans le secteur bâti afin de confiner les terres polluées. La terre saine empêchera l'envol des poussières contaminées dans l'air et limitera donc l'exposition aérienne et cutanée aux particules polluées. L'envol de terres polluées depuis les terrils n'est pas étudié, mais la mise en œuvre d'une technique de phytoremédiation (dépollution par les plantes) est envisagée.

Lors des travaux, les terres excavées, les produits dangereux et les infrastructures souillées seraient gérés sur le site et stockés sur des plates-formes terrassées équipées de dispositifs évitant les risques d'envol de poussières et de ruissellement des eaux.

L'ensemble des canalisations d'eau alimentant les bâtiments seraient enterrées dans de la terre saine afin de limiter l'infiltration des polluants dans les canalisations.

Un dossier de Servitudes d'Utilité Publique, en cours d'instruction, propose un ensemble de prescriptions visant à préserver la santé des habitants, notamment des restrictions d'usage (pas de plantation d'arbres fruitiers, interdiction d'utiliser l'eau de la nappe souterraine).

Il est précisé que des investigations supplémentaires concernant les gaz et la qualité du sol seront réalisées si nécessaire. Un suivi environnemental régulier sera effectué par la mise en œuvre de prélèvements et analyses. En tout état de cause, la compatibilité du site avec l'usage prévu devra être avérée, notamment en ce qui concerne le groupe scolaire prévu dans l'enceinte de l'éco-quartier.

Air

La qualité de l'air est estimée grâce aux données collectées entre 2007 et 2011 par le réseau ATMO Nord Pas-de-Calais dans les cinq stations les plus proches (Hénin-Beaumont, Lens, Liévin, Corbehem et Harnes). La qualité de l'air est qualifiée de globalement bonne par le pétitionnaire. Néanmoins quelques dépassements sont à noter concernant les particules PM10 dont 6 dépassements du seuil d'alerte entre 2007 et 2011.

La ZAC est implantée au carrefour de l'autoroute A1 et A21 dont la circulation importante est source de pollution vis-à-vis des habitations voisines.

Les rejets atmosphériques du projet d'éco-quartier sont attribués principalement au flux routier. Ils pourront être réduits dans la mesure où l'usage des transports collectifs sera développé au sein et autour de la ZAC.

Bruit

Des mesures acoustiques ont été réalisées le 21 octobre 2003 à proximité des terrils. Cette étude identifie les sources de bruit, notamment les autoroutes A1 et A21, la ligne TGV, la ligne TER et le boulevard Schweitzer.

Une deuxième étude, réalisée sur 24 heures entre les 21 et 22 octobre 2013, a mesuré le bruit au sein de la future zone d'habitat. Les stations de mesure en bordure sud de la ZAC le long du boulevard Schweitzer sont les plus soumises au bruit routier avec un niveau sonore relativement élevé de 61 à 63 dB en journée. Les stations internes à la ZAC montrent un niveau sonore de 47 dB et la station en bordure nord de la ZAC (coté terrils) un niveau de 55 dB en journée.

Une modélisation permet d'estimer l'impact de l'aménagement de l'éco-quartier sur l'environnement sonore. Le niveau sonore augmente jusqu'à 5 dB de jour et 8 dB de nuit au sein de la ZAC, alors que les émergences le long du boulevard Schweitzer sont faibles et quasi nulles en dehors du site.

Les mesures pour limiter les nuisances sonores engendrées par l'éco-quartier sont l'implantation des commerces à distance des habitations, une réduction la vitesse de circulation sur les voiries internes à 30 kilomètres par heure.

Celles limitant les nuisances d'origine extérieure consistent en une isolation phonique des constructions vis-à-vis du bruit extérieur (arrêté du 30 mai 1996) et un agencement des bâtiments pour valoir écran acoustique (sans précision et sans simulation des effets positifs pouvant être engendrés). L'efficacité des écrans naturels également proposés (haies d'arbres) n'est pas avérée.

Risques miniers

Les risques miniers de la friche Sainte-Henriette ont été correctement identifiés par le pétitionnaire. Les aléas miniers sont globalement faibles. L'ensemble du site est stable et les terrils ne sont pas en combustion interne.

Les risques de mouvement de terrain, de tassement, de glissement profond et d'affaissement du terril 92 sont faibles. La pente de ses flancs est inférieure à 35 degrés et la végétation permet son maintien.

Le terril 87 est plus haut et pentu. Il a montré autrefois des signes d'instabilité et d'érosion sur le versant est. Un périmètre d'inconstructibilité est établi autour de ce terril.

Il est important de ne pas entreprendre de terrassement ou de modelage des versants des terrils afin de préserver leur stabilité.

Le risque d'échauffement, de combustion spontanée et d'inflammabilité des terrils est faible. Néanmoins le risque accidentel existe. Afin d'éviter l'échauffement du sol, un vide sanitaire ventilé sera créé sous chaque bâtiment.

Trois puits de mines ont été identifiés dans la ZAC. Il conviendra d'opérer avec vigilance lors des travaux à proximité de ces puits. Un rayon de protection et d'inconstructibilité de 15 mètres est défini par le pétitionnaire. L'accessibilité aux puits par les services de secours devra également être garantie.

Le pétitionnaire prévoit de respecter les prescriptions techniques d'aménagement de la « doctrine interdépartementale de préconisations en matière d'urbanisme dans les zones d'aléas miniers ». Pour identifier les ouvrages annexes à l'exploitation minière comme la présence de puits alimentaires, le pétitionnaire est invité à consulter les archives du Département Prévention et Sécurité Minière du Bureau des Recherches Géologiques et Minières (à Billy Montigny).

2.2. Déplacements

Le site est enclavé entre au nord l'autoroute A21 traversant le bassin minier, l'autoroute A1 reliant Lille à Paris et la ligne TGV à l'est et la voie ferrée TER à l'Ouest. Au sud, le boulevard Schweitzer (RD643) permettrait de raccorder la ZAC à Hénin-Beaumont.

Desserte routière

L'autoroute A1 supporte un trafic de 110 000 véhicules par jour au nord d'Hénin-Beaumont et de 70 000 au sud. Entre 10 000 et 12 000 véhicules empruntent le boulevard Schweitzer chaque jour. Les données de trafic et d'accidentologie de 2005 sont anciennes et concernent essentiellement le réseau autoroutier. Il est indispensable de les actualiser.

Selon les éléments du dossier, la réalisation du seul projet d'éco-quartier entraînera une augmentation de 2 700 véhicules/jour et une saturation du boulevard Schweitzer aux heures de pointes. Cependant, aucune mesure concrète n'est présentée pour améliorer la fluidité du trafic routier sur cet axe.

L'évolution du trafic sur le réseau autoroutier n'est pas précisée mais il est envisagé à terme la création d'un nouvel échangeur de l'A21 au nord du site et la réalisation d'une liaison facilitée entre le

boulevard Schweitzer et l'autoroute A1. Ces aménagements apparaissent difficiles à réaliser étant donné la localisation de la ZAC au sein du nœud autoroutier formé par les échangeurs des autoroutes A1 et A21.

Transports en commun et déplacements doux

Le boulevard Schweitzer est desservi par plusieurs lignes de bus. La ligne « bulle » 1 à haut niveau de desserte (arrêt toutes les 15 à 20 minutes en sortie de ZAC) relie le centre commercial, les hôpitaux et le centre-ville. Les lignes « bleues » 11 et 13 passant en bordure de site (arrêt toutes les 30 minutes) desservent la gare, le centre commercial et les quartiers annexes.

La gare SNCF d'Hénin-Beaumont bénéficie d'une bonne desserte. Située sur la ligne reliant Lille à Lens (20 allers-retours par jour en semaine) et Valenciennes à Lens (10 allers-retours par jour), elle se trouve à un kilomètre de la ZAC, à environ 600 mètres du projet d'éco-quartier, mais est difficile d'accès pour les piétons et les vélos.

La ligne de bus à haut niveau de service, qui relierait Liévin à Noyelles-Godault et desservirait l'éco-quartier par deux arrêts internes, pourrait être créée à l'horizon 2018.

La création d'une gare au sein de la ZAC sur le tracé du projet de RER Lille-Bassin minier permettrait de relier Lille en 17 minutes alors qu'il faut actuellement 30 à 40 minutes en TER. Ce projet n'est aujourd'hui engagé dans aucune procédure d'élaboration.

L'accessibilité de l'écoquartier, tous modes confondus dans un fonctionnement projeté, n'est pas donc optimale et les mesures permettant un usage des transports en commun et modes doux sont à approfondir.

2.3. Patrimoine naturel et paysager

Biodiversité

Les terrils sont classés « corridors écologiques terrestres » par le projet de Schéma Régional de Cohérence Écologique - Trame verte et bleue du Nord - Pas-de-Calais. Des investigations de terrain ont été menées le 29 juillet 2013 pour l'inventaire ornithologique et le 1^{er} août 2013 pour les inventaires de la flore et de la faune (insectes et mammifères).

L'inventaire de la flore recense quelques espèces patrimoniales telles que la Molène blataire et la Glaucière jaune. D'autres espèces sont signalées dans la bibliographie telles que le Rumex à écusson et la Silène enflée. Les habitats recensés sont les friches herbacées sèches sur sol schisteux, les boisements à bouleaux verruqueux, ainsi que des habitats plus anthropiques tels que les bords de chemin, les alignements d'arbres fruitiers et les végétations compagnes de culture.

L'inventaire entomologique a été réalisé sur les groupes suivants : criquets et sauterelles, libellules et demoiselles, et papillon de jour. L'aire d'étude comprend une biodiversité importante avec 15 espèces de papillons de jour, 10 espèces de criquets et sauterelles et 2 espèces de libellules. Une espèce patrimoniale de papillon, l'Azuré des nerpuns, a été recensée. En ce qui concerne les orthoptères patrimoniaux, un Criquet tacheté et un Phanéroptère commun ont été identifiés.

L'impact de l'aménagement sur les insectes est important du fait de la présence de criquets patrimoniaux dans la zone de construction.

L'inventaire ornithologique mené le 29 juillet 2013 a permis de recenser 39 espèces d'oiseaux dont 29 font l'objet d'une protection nationale et 6 ont un intérêt patrimonial (Bondrée apivore, Fauvette grisette, Goéland brun, Hirondelle rustique, Linotte mélodieuse et Pic vert). Des prospections sur une durée prolongée auraient permis de dresser un inventaire plus complet. Afin de préserver l'avifaune, les débroussaillages sont prévus hors des périodes de nidification (octobre à février). Pour compléter cette mesure et sauvegarder les espaces utilisés par l'avifaune, il serait pertinent de maintenir les habitats présents aux franges des zones urbanisables, notamment en limite nord de l'éco-quartier.

La présence du lézard des murailles étant fortement suspectée, il conviendrait de mener des prospections complémentaires pour délimiter les espaces occupés par cette espèce protégée et/ou de programmer les travaux de terrassement en dehors de leur période d'hivernage, c'est-à-dire à partir de mars.

Paysage

Le site « Sainte-Henriette » fait partie du patrimoine du bassin minier du Nord-Pas de Calais. Les terrils 87 et 92 ont été inscrits à l'UNESCO le 1^{er} juillet 2012.

Le projet intervient dans un paysage à restaurer mais aucune mesure concrète n'est proposée pour valoriser le patrimoine, résorber les points noirs paysagers du secteur et valoriser les paysages perçus depuis les infrastructures qui enserrent le site.

Au stade de la réalisation de la ZAC et dans l'optique d'une inscription dans la démarche de qualité portée par l'association EuraLens, la prise en compte du patrimoine naturel et paysager et de l'héritage architectural minier aurait dû être développée dans le dossier d'étude d'impact

2.4. Eau

Sous le site, la nappe d'eau de la craie très vulnérable aux pollutions du fait de la forte perméabilité du sol et de sa faible profondeur (10 à 20 mètres).

Eaux pluviales

Afin de limiter le lessivage des particules polluées du sol vers la nappe souterraine, les eaux pluviales seraient récoltées et acheminées par des noues étanches vers des bassins d'infiltration en zone non polluée. Des puits d'infiltration seront creusés jusqu'à la craie, profitant de la perméabilité de celle-ci pour drainer les eaux vers la nappe.

Eaux usées

Les eaux usées seraient traitées séparément et acheminées vers la station d'épuration d'Hénin-Beaumont. Il aurait été utile de préciser la capacité de la station à traiter de nouvelles eaux usées.

3. Prise en compte effective de l'environnement

La réalisation de la ZAC Sainte-Henriette sur les communes de d'Hénin-Beaumont, Noyelles-Godault et Dourges vise la requalification d'une friche minière dans un secteur économiquement dynamique et attractif.

Cet aménagement fait partie des « grands projets pour la transformation du territoire » inscrits au SCOT de Lens-Liévin Hénin-Carvin.

Dans son principe, le projet d'éco-quartier du fait d'une requalification d'une friche minière à proximité de la gare existante d'Hénin-Beaumont et par sa mixité fonctionnelle répond aux règles de l'art de l'aménagement.

Toutefois, situé dans un milieu très contraint, son accessibilité, notamment depuis la gare existante d'Hénin-Beaumont, et les mesures de conception permettant d'atténuer les nuisances sonores dues aux trafics sont à consolider. Il apparaît que le développement des transports en commun et de leur usage pourrait contribuer à fluidifier le trafic sur le boulevard Schweitzer et constituer une alternative efficace à la voiture et ce, sans avoir recours à un nouvel échangeur sur l'autoroute A1 dont la fonction n'est pas d'organiser la desserte locale.

De même, et conformément aux orientations du Schéma Régional Climat Air Energie, une densité supérieure aux 35 logements à l'hectare, prévue à ce stade, est à rechercher dans l'éco-quartier.

L'opportunité d'une urbanisation future au-delà du périmètre de l'éco-quartier reste à valider compte tenu des enjeux paysagers du site et de la proximité de la ligne TGV et de l'autoroute A1.

Conclusion

Le dossier d'étude d'impact, relatif à la réalisation de la ZAC Sainte-Henriette, présente un état initial global du site, les composantes d'ensemble de l'aménagement ainsi que les impacts du projet d'éco-quartier prévu au sud de la ZAC.

Si l'état initial est correctement appréhendé, les niveaux d'avancement des avant-projets de gares RER et TGV en partie ouest de la ZAC et du projet immobilier à l'ouest ne permettent pas d'apprécier les impacts globaux des aménagements de l'ensemble du périmètre de la ZAC, quand bien même celle-ci est en phase de réalisation.

Compte tenu de ces incertitudes, l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur la prise en compte de l'environnement de la globalité du projet.

S'agissant strictement du projet d'éco-quartier, les volets relatifs aux risques et à la gestion de l'eau sont correctement appréhendés dans l'étude. L'autorité environnementale recommande toutefois la vérification de la capacité d'absorption de la station d'épuration.

En ce qui concerne les déplacements, l'actualisation de l'étude initiale aurait dû permettre d'approfondir les réflexions sur l'accessibilité du site et la réduction/l'atténuation des impacts dus à la circulation routière.

L'autorité environnementale recommande ainsi de poursuivre les réflexions et de proposer des mesures de franchissement du boulevard Schweitzer, de desserte de transports en commun et d'agencement en plan des bâtiments.

La recherche d'une plus grande densification de l'habitat dans un contexte de proximité de la gare d'Henin-Beaumont est recommandée, afin de rendre le projet encore plus cohérent avec les enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant de la biodiversité, l'absence de destruction d'espèces ou habitats d'espèces protégées doit être démontrée par un inventaire exhaustif ou des mesures préventives pendant les travaux, en particulier pour le lézard des murailles dont la présence est fréquente sur les terrils et les friches associées.

Enfin, l'autorité environnementale recommande de définir et de mettre en œuvre :

- des mesures concrètes de restauration et valorisation du patrimoine paysager,
- les dispositions permettant de minimiser les consommations d'énergie.



Michel Pascal

