



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service PMPP

Affaire suivie par :
Isabelle Matykowski
et Sylvain CARON

Tél : 03.59.57.83.20

Lille, le 23 AOUT 2010

sylvain.caron@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Avis de l'autorité environnementale
Projet de réalisation de la ZAC des Alouettes à Liévin, Bully-les-Mines et Aix-Noulette
Réf : SC / IM2010831-023

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'extension d'une zone d'aménagement concertée qui porterait sa superficie de 68 à 147,2 hectares sur les communes de Liévin, Bully-les-Mines et Aix-Noulette.

Le dossier manque de précision concernant l'attribution des terrains déjà aménagés, en particulier sur la répartition entre habitations et entreprises. L'extension aurait, quant à elle, vocation à accueillir des activités économiques.

Le dossier d'étude d'impact date d'octobre 2007. Une mise à jour paraît indispensable, de nombreuses réflexions étant évoquées en cours d'élaboration (SCOT, Trame verte et bleue du bassin minier, SDAGE, SAGE) alors qu'elles sont aujourd'hui finalisées.

2. Qualité de l'étude d'impact :

• 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 résumé non technique est de bonne qualité et permet une bonne compréhension de la nature du projet. Par contre, il n'insiste pas suffisamment sur les enjeux (vulnérabilité de la nappe ou les déplacements) ni sur les impacts susceptibles d'être générés.

• 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 ».

L'étude d'impact démontre que des aménagements de voiries connexes au site sont rendus nécessaires en raison des flux automobiles générés par le projet et compte tenu de la saturation actuelle et future de ces axes.

La réalisation de la ZAC de l'Alouette ainsi que le ré-aménagement des routes départementales desservant le site (mesure de réduction d'impact) constituent donc une unité fonctionnelle (notion de dépendance des projets) et doivent donc faire l'objet dans le cadre de cette étude d'impact d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, qui pourrait se baser sur un retour d'expérience de la ZAC existante.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires et sur des prospections de terrain.

L'emprise de la ZAC concerne en quasi-totalité des espaces cultivés. Elle se situe en bordure de zone urbanisée. L'analyse produite par le dossier ne met pas en évidence de potentialités ou d'enjeux particuliers en termes d'habitats et d'accueil de la faune et de la flore.

Cependant, l'évaluation de l'état initial décrite dans le dossier n'est pas suffisamment développée pour avoir un inventaire exhaustif des zones naturelles encore présentes. Il apparaît lors de l'examen des photos aériennes qu'il subsiste quelques rares espaces naturels susceptibles de constituer un habitat pour la faune et pour les oiseaux en particulier. C'est le cas, notamment, des zones situées à l'extrémité Ouest de la rue François Jacob et au sud de l'établissement Eurodough.

Par ailleurs, le secteur se situe en espace à renaturer, au titre du schéma régional d'orientation de la trame verte et bleue. La cohérence du projet avec ce schéma pourrait être présentée même s'il n'est pas prescriptif.

Le projet se trouve éloigné des sites Natura 2000. Le site le plus proche est le site 31 « pelouse métabicole de la plaine de la Scarpe ». Le projet ne semble pas devoir impacter ce site.

Néanmoins, le projet de ZAC faisant l'objet d'une étude d'impact, celle-ci doit contenir une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 (Arrêté du 9 avril 2010 et article R 414-19 du code de l'environnement). Cette étude doit être proportionnée aux enjeux du projet et du ou des sites. En l'occurrence, si le projet est très éloigné et d'incidence faible, l'étude peut être concluse. En tout état de cause, cette analyse doit être conclusive et indiquer clairement s'il y a incidence ou non.

Paysage

En ce qui concerne les enjeux paysagers, le site ne semble pas présenter d'intérêt paysager majeur. Toutefois, le projet va engendrer une modification substantielle du contexte paysager actuel en créant un paysage entièrement urbain. Celui-ci sera en continuité avec le paysage urbain existant en périphérie du site. Le projet étant situé à proximité de l'A21 et A26, il convient de vérifier si l'article L 111.1-4 du code de l'urbanisme s'applique et s'il est donc nécessaire qu'une étude spécifique soit fournie pour l'intégration paysagère, architecturale et vis à vis des nuisances.

Agriculture

Le dossier n'indique pas le nombre d'exploitations agricoles impactées en particulier en terme de surface affectée par exploitation. Il n'est donc pas possible d'apprécier les effets du projet sur le maintien et la pérennité de ces activités agricoles dans le secteur.

Eau

Le volet eaux souterraines de l'étude d'impact relève la forte vulnérabilité de la nappe aquifère en raison d'une faible formation limoneuse superficielle. Il recense plusieurs captages utilisés pour l'adduction en eau potable à proximité de la zone d'étude, celle-ci est, toutefois, hors de tout périmètre de protection.

La protection de la ressource en eau potable étant l'enjeu majeur du site, il conviendra d'accorder une attention particulière à la prévention des pollutions, surtout si les activités qui s'implanteront sont de type industrielles.

Le dossier ne contient aucun élément permettant d'apprécier les besoins en eau potable de la ZAC étendue.

L'état initial du volet eau superficielle est succinct mais justifié par le fait qu'aucun cours d'eau n'est présent dans le périmètre du site et par l'absence d'effets directs du projet sur les milieux superficiels.

Cependant, l'état initial du SDAGE Artois-Picardie approuvé en 1996 et réactualisé en 2009 constituant un document de référence pour la prise en compte des objectifs de préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques visés par les articles L.211-1 et suivants du code de l'environnement, n'est pas exploité.

Le dossier ne fait pas référence aux orientations et dispositions du SDAGE susceptibles de s'appliquer au projet.

Il n'évoque pas non plus l'existence des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux concernés par le projet, au nombre de deux sur le territoire de la ZAC :

- SAGE de la Lys, approuvé le 8 août 2010, pour les communes d'Aix-Noulette et Bully-les-Mines
- SAGE Marque Deûle, en cours d'élaboration, pour Liévin

Le projet doit être compatible avec les dispositions du SAGE de la Lys.

L'analyse de l'impact du projet sur les eaux superficielles est quasiment inexistante. La destination des eaux usées est inconnue et la station d'épuration par laquelle les eaux transiteront n'est pas identifiée. La caractérisation, même approximative, des effluents n'est pas fournie, ce qui ne permet pas de savoir si les équipements épuratoires existants sont suffisamment dimensionnés.

Il en va de même pour la gestion des eaux pluviales. Le dossier doit être complété par une analyse des flux générés par l'urbanisation de la zone d'étude permettant de statuer sur la compatibilité du projet avec le dimensionnement du réseau.

En l'état, le dossier n'est pas conforme, sur ce point, au 2ème alinéa de l'article R 122-3 du code de l'environnement relatif à « l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques ... ».

Déplacements

Le projet présenté propose de multiplier les points d'accès sur cette section de l'A21 alors que l'expérience montre que pour des questions de visibilité et de sécurité, il n'est pas souhaitable de le faire, d'autant plus que des échanges existants se trouvent à proximité. Il convient à contrario de travailler sur le maillage du réseau secondaire déjà connecté à l'A21.

L'étude d'impact indique que l'extension de la zone induira un trafic supplémentaire mais les hypothèses de génération ne sont pas présentées. Par ailleurs, le type d'activité qu'est destinée à recevoir la zone n'est pas précisé (commercial, tertiaire, logistique ?), ce qui ne permet pas de préciser les déplacements qui pourraient être générés par cette dernière (avec une répartition

VULPL notamment). De ce fait, l'impact des déplacements sur l'ensemble des voiries n'est pas évalué.

En aucun cas, la création d'un échangeur autoroutier ne peut être destinée à la seule desserte d'une zone d'activités et au détriment des autres composantes du territoire. La desserte de cette extension doit être examinée dans le cadre d'une réflexion globale d'aménagement du territoire et sur la base de la constitution d'un maillage hiérarchisé des réseaux de desserte. Le SCOT réaffirmant d'ailleurs qu'un échangeur autoroutier doit se connecter à un réseau secondaire structurant. A ce titre, il préconisait que le raccordement au réseau structurant du Conseil Général se ferait par l'échangeur avec la RD58 classée en 1ère catégorie (échangeur dont la modification est proposée par le projet).

Dans l'esprit du Grenelle de l'environnement et dans un objectif de développement durable, l'aménagement du territoire doit également être étudié dans un souci de desserte multimodale, ce que n'aborde pas l'étude d'impact qui ne prévoit qu'une desserte par le réseau routier.

L'accessibilité à la zone par les transports collectifs n'est pas présentée. En p87, le dossier se borne à recenser les lignes de bus passant "à proximité" de la zone mais sans d'une part préciser l'offre de service associée et sans d'autre part préciser les conditions d'accessibilité à ces lignes depuis la zone.

La desserte par les modes alternatifs est traitée de manière sibylline et sans apporter de réponse.

L'impact de l'extension sur les déplacements n'est donc pas évalué et la seule réponse apportée est le mode routier. Or, c'est justement au stade de l'élaboration du projet qu'il convient de définir les possibilités d'accès alternatives à la route.

Le dossier devrait, notamment, étudier la possibilité d'une desserte de la prochaine ligne de tramway Liévin-Lens-Hénin-Beaumont prévue par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Cohelle.

Il est indiqué dans le dossier qu'une extension de la zone Quadraparc située à proximité au nord de l'A21 est également en projet, sans compter que l'extension de la zone présentée ne constitue qu'une première phase et qu'une seconde phase est envisagée.

Dans ces conditions, l'étude d'impact doit prendre en compte l'ensemble du programme que constituent ces 3 projets extensions.

Santé et cadre de vie

L'analyse de la qualité de l'air se fait sur la base de la station urbaine de Liévin qui est située rue Descartes, soit à près de 2 kilomètres du site du projet. Le dossier ne précise pas si cette station est représentative de la qualité de l'air du site. Or, cela ne semble pas être le cas puisque le site, bien que situé à proximité d'infrastructures routières importantes, prend place au sein de terrains agricoles alors que la station de Liévin concerne un espace densément urbanisé.

Il est à noter que le dossier semble faire la confusion entre concentration et émission de polluants. En effet, le dossier présente les résultats d'une quantité émise de polluants (CO, CO2, NOx, etc) exprimée en kg/jour et conclut à l'absence d'impact sur la qualité de l'air qui s'exprime en µg/m3.

De plus, dans l'état initial, le dossier estime la quantité émise de polluants sur les différents axes routiers situés à proximité du site du projet à savoir l'A21, l'A26, la RD 68, la RD 165 et la rue Ferry à Liévin (cf pages 32 à 35). Dans le chapitre relatif aux effets du projet sur l'environnement, et, notamment, l'émission de polluants, le dossier présente un tableau récapitulatif qui ne permet pas la distinction des axes (pages 88 et 89). Cette analyse globale ne permet pas de savoir si les émissions de polluants générées par le projet concerneront davantage les autoroutes (A21, A26) autour desquelles il existe peu d'habitations ou, la RD68 qui traverse des zones densément urbanisées (cité Calonne, cité des Alouettes) dans lesquelles se concentrent des populations potentiellement sensibles aux polluants.

Le dossier évoque la possibilité de mise en place de déplacements doux (page 68) « la trame verte d'agglomération mise en place par la Mission bassin Minier projette l'aménagement d'une boucle liaison piétonne (et peut être cyclable) » mais ne précise rien de plus.

Le dossier cite la présence de 4 lignes de transports en commun à proximité de la zone d'étude mais ne précise ni leur points d'arrêts, ni leur fréquence.

- **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 ».

Les préoccupations environnementales n'ont pas été invoquées dans le choix du site.

- **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 ».

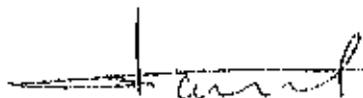
Ce chapitre présente les sources sollicitées pour la réalisation de l'état des lieux mais ne précise pas les méthodologies et leurs limites ayant conduit à l'évaluation des effets du projet sur l'environnement.

CONCLUSION :

L'analyse des incidences directes, indirectes, permanentes et temporaires ne répond pas aux prescriptions de la réglementation, en particulier sur la thématique de l'eau (consommation, rejet, préservation de la ressource). Cette analyse ne peut être menée en l'absence d'éléments permettant d'envisager l'aménagement de la ZAC.

L'étude d'impact nécessite une actualisation sur de nombreux points, et en particulier sur la cohérence du projet avec les documents de planification tels que le SCOT, le SDAGE le SAGE, trame verte et bleue et doit être complétée sur la notion de programme.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional adjoint de
l'environnement, de l'aménagement et du
logement



Michel PASCAL

