



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 07 OCT. 2015

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : Avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Eco Pôle Gare sur la commune de Libercourt
Réf : 2015-0464

Un premier avis de l'Autorité environnementale avait été émis le 30 novembre 2009 sur le projet Eco Pôle Gare dans le cadre de la procédure de création de la ZAC.

Dans la continuité de cette procédure, le maître d'ouvrage a souhaité actualiser l'étude d'impact pour intégrer les modifications apportées au projet et répondre aux remarques formulées dans le cadre de l'avis de 2009 et ce, malgré le fait que le projet se situe désormais en deçà des seuils d'une étude d'impact systématique du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Le présent avis porte sur la version de juin 2015 de l'étude d'impact jointe au dossier de réalisation de la ZAC.

1. Présentation du projet

Le projet d'Eco Pôle se situe sur la partie Ouest de la Gare de Libercourt sur un terrain d'assiette de 6,9 hectares. Le projet est bordé :

- au Nord par l'ancienne entreprise H.Loyez puis la rue A.Antkotwiak ;
- au Sud par la voie ferrée, l'ancienne fosse n°3 de la Compagnie des mines d'Ostricourt et la commune de Oignies ;
- à l'Ouest par la cité de la Faisanderie et la cité de la Forêt ;
- à l'Est par la voie ferrée, la rue Cyprien Quinet et l'ancienne friche Lassailly.

Le projet prévoit, à ce stade :

- la requalification et la restructuration de la place de la Gare qui doit être le support d'une meilleure intermodalité avec la création de 5 quais de bus, d'abris à vélo et d'un espace taxis,
- la réalisation d'un programme bâti composé d'un quartier mixte au nord composé de 125 logements, de 1095 mètres carrés de bureaux et de 900 mètres carrés de commerces ainsi que d'un quartier résidentiel au sud comprenant 57 logements. La SHON de ce programme bâti est d'environ 14 700 mètres carrés.

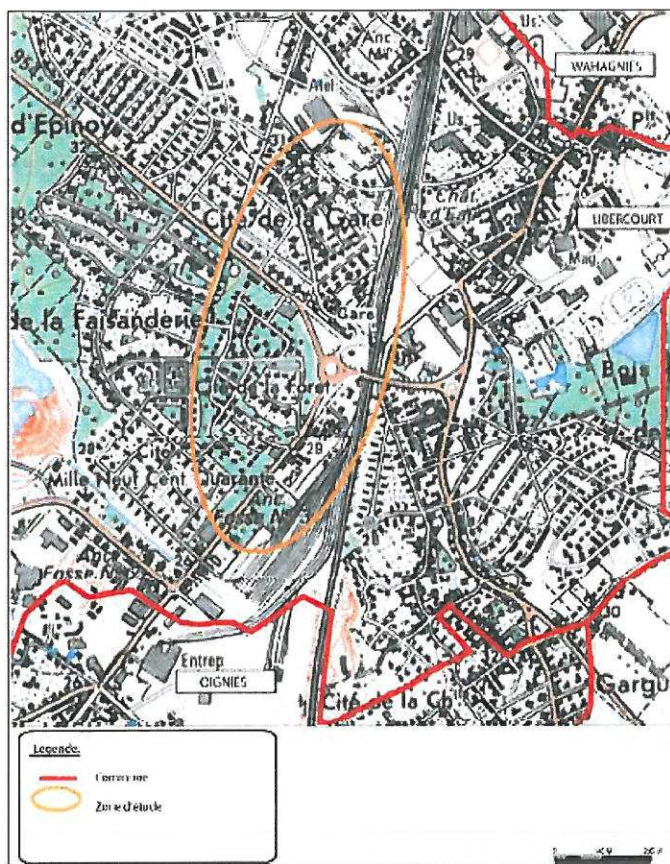
- la réalisation d'un parking paysager de 150 places le long des voies ferrées au nord du site, la réalisation sur les deux quartiers de 77 places de stationnement sur rue et de 182 places de stationnement en cœur d'îlot,
- le réaménagement de l'avenue Schumann et de son rond-point,
- la requalification du passage souterrain de la gare.

Les objectifs du projet sont de :

- doter la gare de Libercourt d'un pôle d'accueil et d'échanges de niveau régional,
- recréer des liens entre les quartiers Est et Ouest par la mise en avant des modes piétons et cyclables aux alentours de la gare,
- conforter la centralité autour de l'Hôtel de Ville,
- densifier le nouveau centre urbain.



Plan du programme
Source : Étude d'impact de juin 2015



Plan de situation
Source : Étude d'impact de juin 2015

2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique, représentatif de l'étude d'impact, reprend bien les différents thèmes environnementaux concernés par le projet. Toutefois, l'insertion de cartographies de synthèse des enjeux identifiés, des impacts du projet et des mesures prévues aurait permis une appropriation plus facile par le public.

Le dossier rappelle les deux propositions d'aménagement présentées dans le dossier de demande de création ZAC et présente succinctement les raisons qui ont motivé le choix de la proposition retenue.

Les modifications réalisées depuis le dossier de création de 2009 sont présentées en page 146. Cette présentation aurait pu être étayée par la prise en compte dans le projet des compléments apportés à l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale avait considéré en 2009 que les enjeux liés au projet étaient les déplacements, le patrimoine naturel, la qualité de l'air, les nuisances sonores et l'eau. En particulier, l'avis du 30 novembre 2009 indiquait que des prospections complémentaires étaient nécessaires sur le volet patrimoine naturel afin d'exclure toute présence d'espèces et habitats protégés. Il indiquait également que l'appréciation des incidences du projet sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et l'eau était lacunaire et non argumentée. Cet avis mentionnait enfin qu'une analyse globale des conditions de desserte du territoire par les transports en commun aurait été judicieuse dans l'étude d'impact.

Globalement, les compléments apportés à l'étude d'impact permettent de mieux appréhender les enjeux liés au patrimoine naturel, à l'eau, aux déplacements et à la qualité de l'air. Des compléments auraient pu être apportés sur la prise en compte du bruit lié aux infrastructures existantes.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les projets connus dans le secteur est succincte mais identifie les enjeux liés à ce stade aux différents projets. Une quantification de ces impacts cumulés aurait cependant été souhaitable, en particulier sur la question des déplacements.

2.1. Patrimoine naturel

Une étude faune-flore réalisée en 2012 et 2013 est venue utilement compléter le dossier d'étude d'impact et y est annexée dans sa version complète.

L'état des lieux présente un inventaire des habitats présents ainsi que les inventaires floristiques et faunistiques (notamment avifaune, amphibiens et insectes) réalisés sur quatre saisons à partir de l'été 2012. Celui-ci s'accompagne de cartographies des enjeux identifiés qui permettent une bonne lisibilité de l'étude. La zone d'étude, située en centre-ville, présente des habitats artificialisés entrecoupés d'espaces semi-naturels (friches, espaces verts, bordure de voie ferrée et voie ferrée abandonnée). Le périmètre du projet ne s'inscrit dans aucune zone de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel. L'état des lieux effectue un inventaire complet des zones d'inventaire ou de protection situées à proximité du site (ZNIEFF de type 1 « Etang et bois de l'Epinoy », ZNIEFF de type 1 « Forêt domaniale de Phalempin, le bois de l'Offlarde, le Bois Monsieur, les 5 tailles et leurs lisières », site Natura 2000 des « cinq tailles » (FR3112002)). Le projet ne présente pas d'incidence notable sur ces différentes zones.

D'un point de vue faunistique, les inventaires réalisés ont permis de mettre en évidence la présence d'une espèce de chiroptère (pipistrelle commune) et de plusieurs espèces protégées d'oiseaux. L'étude précise que ces espèces ne nichent pas sur le site. Au niveau de la voie ferrée, il est prévu de maintenir une partie de l'espace boisé et de mettre en place des plantations arbustives et arborescentes afin de jouer un rôle de bande tampon et d'intégrer sur le plan paysager le projet. Ces aménagements permettront de préserver la faune existante sur site.

Les enjeux principaux identifiés concernent la flore avec la présence de quatre espèces patrimoniales et notamment deux espèces protégées à l'échelle régionale (2 pieds d'astragale à feuilles de réglisse et 26 de linéaire couchée) situées sur les pelouses et pelouses ourlifiées au nord du site. Des mesures de réduction des impacts ont été définies et intégrées au dossier. Ces mesures concernent l'absence d'aménagement pour les espaces proches de la voie ferrée, le report à l'est de l'aire de stationnement des espaces verts et noues paysagères. L'étude d'impact mentionne cependant que le pétitionnaire procédera à un décapage de la terre végétale afin de transplanter les espèces protégées situées à l'emplacement des stationnements le long de la voie ferrée et dans les espaces verts associés (P. 188 de l'étude d'impact - §1.5).

Sur ce point, l'Autorité environnementale recommande de maintenir sur site les espèces pré-citées en modifiant le programme de travaux (décapage des terres végétales) et si besoin en modifiant le

dimensionnement du parking paysager. En cas contraire, l'Autorité environnementale rappelle qu'une procédure de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées devra être engagée.

Par ailleurs, des mesures de gestion sont proposées par le porteur de projet pour favoriser la biodiversité sur le site (fauche tardive, lutte contre les espèces invasives, éclairage...). Si des mesures de réduction des impacts en phase chantier sont précisées dans le dossier d'étude d'impact, l'Autorité environnementale recommande par ailleurs d'adapter la période de travaux en fonction des cycles des différentes espèces protégées présentes sur le site.

2.2. Eau

Par rapport à sa version de 2009, le volet eau de l'étude d'impact a été complété. Pour rappel, l'Autorité environnementale avait mis en avant l'absence d'analyse sur l'innocuité des aménagements de gestion des eaux pluviales sur les ressources en eau souterraine, l'absence d'analyse de la compatibilité des rejets d'eaux usées avec les installations de traitement existantes à la fois sur le plan qualitatif et quantitatif.

Les compléments apportés portent notamment sur la gestion des eaux pluviales. Les eaux pluviales seront collectées (noues enherbées, rivières sèches, caniveaux), tamponnées et infiltrées sur le site quand cela est possible. Le débit de rejet des eaux pluviales non infiltrées sera limitée à 2l/s/ha. Celles-ci seront traitées par décantation dans les dispositifs de rétention, dispositif permettant de traiter les pollutions des eaux pluviales principalement liées à la circulation automobile et de rejeter une eau de qualité satisfaisante dans les nappes souterraines.

Certains points n'ayant pas été complétés par rapport à la version antérieure de l'étude d'impact, l'Autorité environnementale renouvelle la recommandation émise dans le cadre du premier avis de mener une analyse qualitative et quantitative de la compatibilité des rejets d'eaux usées avec les installations de traitement existantes.

2.3. Déplacements et accessibilité

Le volet déplacement et accessibilité de l'étude d'impact a été complété par rapport à sa version de 2009. Le dossier transmis présente un état des lieux complet et concerne les modes routiers, ferrés, piétons ainsi que les transports en commun.

L'analyse des effets du projet sur les déplacements et l'accessibilité du site se limite cependant à l'estimation des trafics supplémentaires générés par les habitants et usagers des nouvelles constructions réalisées dans le cadre de l'aménagement. L'amélioration des circulations, l'attractivité des circulations douces, l'augmentation de la fréquentation des transports en commun favorisée par la mise en place d'un plan de circulation motorisé auraient mérité d'être quantifiées.

2.4. Santé et cadre de vie

L'avis de l'Autorité environnementale du 30 novembre 2009 mettait en avant que l'appréciation des incidences du projet par rapport aux enjeux liés à la pollution atmosphérique et à la prise en compte des nuisances sonores était lacunaire.

Sites et sols pollués :

Le projet étant situé pour partie sur des terrains où une exploitation ferroviaire a été connue, l'étude d'impact aurait pu aborder plus précisément la compatibilité des pollutions constatées avec la destination future des terrains.

Qualité de l'air :

Pour définir l'état initial de la qualité de l'air, l'étude se base sur le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) du Nord Pas-de-Calais, le PDU de la collectivité et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Béthune-Lens-Douai, arrêté en 2006 et valable jusqu'en 2015. Il aurait été souhaitable de

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - "certifiée Iso 9001 : 2008 et Iso 14001 : 2004

44 rue de Tourmai CS 40259 59019 Lille cedex

Tél : 03 20 13 48 48 - Télécopie : 03 20 13 48 78 - <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

faire référence au Schéma régional Climat Air Énergie, valant PRQA, approuvé en 2012, et au PPA régional approuvé en mars 2014 et dont les mesures réglementaires sont opposables depuis le 1^{er} juillet 2014.

L'étude prend en compte les mesures de deux stations ATMO présentes à proximité du territoire (Harnes et Oignies). Les données présentées datent de 2008 et une actualisation avec des données plus récentes aurait été souhaitable afin d'avoir une meilleure évaluation de l'état initial et de l'évolution des concentrations de polluants.

Il est également nécessaire de rappeler que la région est actuellement concernée par un contentieux sur le non respect des normes de qualité de l'air pour les particules PM10 (dépassement plus de 35 jours par an de la concentration limite de 50 µg/m³).

En conséquence, l'étude d'impact aurait pu détailler plus amplement cette problématique.

Les impacts attendus sont plus spécifiquement ceux liés au trafic routier mais aussi aux activités sur site, notamment le chauffage. Ce dernier n'est pas évalué alors même qu'il contribue de façon importante aux émissions de particules. Une modélisation de l'impact des trafics générés par le projet a été réalisée et conclut à une augmentation minime des émissions de polluants atmosphériques et notamment des particules en suspension.

Bruit :

L'état des lieux présente succinctement la réglementation liée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre. En particulier, la zone d'étude est concernée par l'effet direct des lignes SNCF Paris-Lille section Achiet le Petit – Libercourt Gare (catégorie I) et Paris-Lille section Libercourt Gare – département du Nord (catégorie II) ainsi que par la RD 46 classée catégorie III et IV. Les prescriptions définies se basent uniquement sur les arrêtés préfectoraux relatifs aux nuisances sonores des infrastructures. Les futures populations résidentes dans les habitations du secteur Sud-ouest (îlot D), installées à moins de 100 mètres de la voie, seront soumises à des niveaux de bruit substantiels. Il est utile de rappeler que l'OMS définit des valeurs guides pour les niveaux sonores ambiants. Pour les zones résidentielles en période de jour et en extérieur, 50 dB(A) induirait une gêne moyenne et 55 dB(A) une gêne sérieuse. En période de nuit à l'extérieur des habitations, l'OMS a défini une valeur guide pour les niveaux de bruit de nuit de 40 dB(A).

L'absence de données relatives au bruit dans le dossier d'étude d'impact ne permet pas d'analyser les incidences des différentes infrastructures de transport (jour et nuit, notamment en cas de trafic fret nocturne) de manière plus approfondie et d'adapter les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces nuisances. L'absence d'analyse dans l'étude d'impact transmise ne permet pas de conclure quant à la pertinence des mesures proposées, à savoir l'installation de murs végétalisés le long de la voie ferrée au niveau du parking nord et l'orientation des constructions au sud afin de se protéger des infrastructures ferroviaires en minimisant les surfaces de façade en vis-à-vis des voies.

Sur ce point, l'Autorité environnementale recommande de faire figurer dans l'étude d'impact les conclusions de l'étude acoustique réalisée mais non jointe au dossier. En ce qui concerne les mesures mises en œuvre, le guide « PLU et bruit, la boîte à outils de l'aménageur », (<http://www.sante.gouv.fr/IMG/pdf/plu06.pdf>) pourrait utilement alimenter la définition de mesures adaptées en matière d'aménagement.

3. Prise en compte effective de l'environnement

Le projet présenté concourt à la prise en compte de l'environnement comme mentionné dans l'avis du 30 novembre 2009 et concerne principalement les orientations suivantes :

- la lutte contre la consommation des espaces agricoles et naturels par la réalisation d'un projet de requalification et de densification d'un quartier urbain
- la lutte contre l'étalement urbain
- le renforcement des infrastructures de transport en commun et le développement de l'intermodalité.

Cependant, au vu de la proximité immédiate de la gare, le projet aurait pu faire l'objet d'une optimisation foncière plus importante. En effet, il conviendra notamment de prendre en compte les mesures liées au stationnement prévues par la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives. Ces mesures consistent notamment en la limitation des places de stationnement à 0,5 place pour les logements sociaux et 1 place pour les autres logements situés dans un périmètre de 500 mètres autour des gares. Ces éléments devront être pris en compte, notamment dans le dimensionnement définitif des parkings en cœur d'îlot.

Conclusion

L'étude d'impact du projet Eco Pôle Gare répond globalement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les principaux enjeux associés au projet sont correctement appréhendés. La problématique de la prise en compte de la santé et du cadre de vie (suspensions de pollution des sols et prise en compte des nuisances sonores) aurait cependant mérité de faire l'objet d'une attention plus marquée.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement, l'Autorité environnementale recommande :

- d'intégrer dans l'étude d'impact les conclusions de l'étude acoustique afin de conforter ou d'adapter les mesures pour réduire les nuisances sonores au sein du futur quartier ;
- d'éviter tout décapage de terre végétale sur les stations d'espèces protégées et si besoin de modifier le dimensionnement du parking paysager situé dans la partie nord du projet, afin d'éviter tout impact sur les différentes stations d'espèces protégées présentes sur le site ;
- d'adapter la période de travaux aux cycles de vie des différentes espèces protégées présentes sur le site ;
- d'approfondir les impacts sur la qualité de l'air liés aux activités qui seront présentes sur le site et notamment le chauffage ;
- de mener une analyse qualitative et quantitative de la compatibilité des rejets d'eaux usées avec les installations de traitement existantes ;
- de prendre en compte la possibilité d'une pollution des sols sur les terrains où a pu avoir lieu une exploitation ferroviaire

Par ailleurs, l'Autorité environnementale suggère de mettre en place une évaluation continue des effets du projet sur les déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Cette évaluation, combinée aux mesures correctives de réduction du stationnement au sol, pourrait en outre permettre à terme une plus ample optimisation foncière, et ainsi concourir pleinement à l'orientation "AT4 - Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun" du SRCAE.

Le directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement

Vincent MOTYKA

