



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 20 31 09 98

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

15 MARS 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de création du Parc d'activités de la Planque à Pont-à-Marcq et Ennevelin**
Réf : TA2011-01-19-096 (DAT 11-0082)

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

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 de création du Parc d'activités de la Planque à Pont-à-Marcq et Ennevelin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de décembre 2010 de l'étude d'impact, transmise le 18 janvier 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'un Parc d'activités de la Planque à Pont-à-Marcq et Ennevelin. Ce projet prévu sur environ 12,8 ha doit permettre l'implantation d'activités artisanales, commerciales et industrielles sur 28 lots (de 1 596 à 9 113 m²).

Les objectifs de ce projet sont de créer une offre foncière dévolue au développement économique adaptée à l'évolution des sociétés installées, à l'accueil de locaux d'activités ainsi qu'une salle des fêtes sur les communes de Pont-à-Marcq et Ennevelin.

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 fidèle au contenu de l'étude d'impact et permet une prise de connaissance du projet et de la nature des impacts sur l'environnement de ce type de projet.

Cependant, au même titre que l'étude d'impact, le résumé non technique ne permet pas d'identifier et de quantifier les impacts réels du projet sur l'environnement et en particulier sur les volets biodiversité, paysage, eau, agriculture, déplacements et cadre de vie (bruit et pollution).

•État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des richesses naturelles » (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 une visite de terrain effectuée en période tardive. Comme le souligne, à juste titre, le dossier, cette période n'est pas propice à l'observation de l'ensemble des espèces animales et végétales.

Malgré cette réserve, les éléments du dossier permettent d'évaluer les potentialités des milieux en ce qui concerne les habitats d'espèces pour la faune. Ainsi, le site est principalement constitué de terres cultivées sans grand intérêt, seul le courant de la Planque, les fossés et la friche herbacée située en bordure sud-est du site présentent un intérêt pour la faune (amphibiens et avifaune).

Néanmoins, l'absence d'un diagnostic écologique réalisé à une période propice ne permet pas d'identifier l'intérêt, le fonctionnement et les enjeux du site et en particulier d'encourager la présence d'amphibiens et d'autres espèces protégées.

Il est souhaitable qu'une expertise écologique diligentée entre mars et juillet soit menée afin de vérifier la compatibilité du projet avec l'article L.411-1 du code de l'environnement et en particulier au niveau des milieux à enjeu constitués par le courant, les fossés et la friche (amphibiens, avifaune et espèces végétales).

L'analyse de l'impact du projet se limite à identifier les incidences générales (nature des impacts) de ce type d'aménagement sans spécifier précisément l'incidence exacte du projet sur les enjeux du site (enjeux non définis) et en particulier le fonctionnement et les équilibres écologiques.

À part les mesures d'intégration paysagère (plantations en périphérie), le dossier ne propose aucune mesure réelle visant à favoriser la biodiversité. Il serait par exemple souhaitable de préserver la friche herbacée située au sud-est du site, ce qui éviterait par la même occasion de détourner et de buser le courant de la Planque. Une mesure d'accompagnement intéressante serait de gérer écologiquement cette friche et les espaces verts (fauchage annuel avec exportation).

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Or le dossier d'étude d'impact ne comprend pas cette étude d'incidence Natura 2000 permettant d'identifier le ou les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés en fonction de leurs localisations par rapport au projet, des habitats et espèces d'intérêt communautaires, et de la nature et de l'ampleur des incidences du projet.

Agriculture

Sur le thème de la « prise en compte des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

Le dossier n'intègre pas de diagnostic des activités agricoles permettant d'évaluer le nombre d'exploitants agricoles concernés par le projet, la nature, la surface et la typologie des exploitations touchées et la valeur agronomique des terres agricoles impactées.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse paysagère assez générale ne faisant pas ressortir les enjeux et éléments paysagers et architecturaux du territoire. Le dossier précise en page 68 que *"le site du futur parc d'activités est relativement fermé à l'heure actuelle. L'urbanisation du parc va accentuer ce phénomène, en ceinturant le parc de plantations de hautes tiges"*.

Ainsi, l'intégration paysagère de ce projet constitue un enjeu majeur qui aurait dû être développé dans le cadre de l'étude d'impact. L'exploitation du cahier des recommandations architecturales, urbaines et paysagères intégrées au dossier de permis de construire aurait permis d'apprécier la prise en compte de cette thématique.

En effet, les recommandations intégrées à ce cahier traduisent une réelle prise en compte de cet enjeu au travers d'un certain nombre de prescriptions : traitement paysager des abords des lots, volumétrie des bâtiments, enseignes, hauteur des bâtiments...

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes (carte géologique, étude de vulnérabilité de la nappe de la craie). Les éléments hydrogéologiques du dossier précisent que le site se situe à proximité d'une aire d'alimentation des captages prioritaire et déficitaire pour la protection de la ressource en eau. Le dossier précise que la nappe est peu vulnérable compte tenu de son recouvrement par une épaisse couche d'argile.

Le dossier contient une simple présentation du contexte hydraulique et hydrologique des principaux cours d'eau du territoire (La Marque et courant de la Planque). La qualité de l'eau des cours n'est pas présentée ni même le caractère inondable de la vallée de la Marque (Atlas des zones inondables et Plan de Prévention des Risques Inondation prescrit). Les diagnostics réalisés dans le cadre du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deule en cours d'élaboration et les orientations générales de ces documents n'ont pas été exploités (définition des masses d'eau et de leur état).

Les dispositions du SDAGE approuvé en 2009 auraient mérité d'être intégrées à ce chapitre, car elles constituent des contraintes fortes pour le projet.

Les tests de perméabilité démontrent une perméabilité faible des sols en place, ce qui rend l'infiltration des eaux très difficile. Ainsi, les eaux pluviales seront tamponnées (bassin et noues) avant rejet au milieu naturel (le courant de la Planque) à débit limité (2l/s/ha). Les acquéreurs des lots assureront le tamponnement des eaux de ruissellement in situ à la parcelle.

Ainsi, la gestion des eaux de ruissellement semble cohérente avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) et les autres orientations du SDAGE et du SAGE.

Le dossier précise en page 66 qu'un "*objectif zéro rejet est poursuivi*" (c'est-à-dire pas de rejet en dehors du site), or la gestion des eaux pluviales présentée en page 55 n'est pas cohérente avec cet objectif. Néanmoins, les éléments présentés au niveau du cahier des charges des recommandations architecturales, urbaines et paysagères traduisent une volonté forte de maîtriser les volumes d'eau générés par le site et ceci au travers de l'incitation à mettre en place des parkings et des toitures végétalisées, mais aussi la récupération des eaux pluviales. Ces recommandations auraient mérité d'être exploitées dans le cadre de l'étude d'impact sous forme d'engagement du maître d'ouvrage.

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, le dossier précise que le site est susceptible de générer environ 1 000 équivalents habitants. Ceux-ci seront raccordés à la station d'épuration de Pont-à-Marcq. Cependant, aucun élément de type descriptif ou diagnostic ne permet d'apprécier les capacités du système d'assainissement (réseau d'assainissement et station d'épuration) à collecter et traiter ces effluents dans de bonnes conditions.

La capacité de la station d'épuration étant d'environ 5 800 équivalents habitants, les impacts de ces raccordements d'effluents issus du projet ne seront donc pas négligeables.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des effets du projet (rejets d'eaux pluviales et rejet d'eaux usées) sur la qualité et le fonctionnement des eaux superficielles et le réseau d'assainissement. Il serait nécessaire d'estimer les volumes, la nature et les flux d'effluents générés par le projet (eaux usées et eaux pluviales), d'apprécier les capacités du système d'assainissement (couple réseau et station d'épuration) et des milieux récepteurs (eaux superficielles) et de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du système d'assainissement à collecter et traiter l'ensemble des effluents par temps de pluie mensuelle et les capacités des milieux récepteurs.

Toutefois, le projet envisagé ne semble pas engendrer, en phase d'exploitation, d'incidence sur la qualité des eaux de la nappe compte tenu de sa faible vulnérabilité. Une vigilance particulière, en phase travaux, devra impérativement être mise en place compte tenu de l'enjeu majeur que constitue la production d'eau potable sur ce territoire.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur. Cette estimation de la consommation en eau et l'analyse de l'adéquation entre ces besoins et les capacités des nappes souterraines sollicitées sont essentielles dans une région où 96% de l'eau potable provient des nappes d'eau souterraine et dans un secteur où la nappe et les eaux superficielles sont déjà fortement exploitées.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est assez succinct et se limite à présenter la desserte routière existante (RD 549). Les trafics (et la nature des trafics) observés sur les voiries connexes au site ne sont pas présentés. Le dossier ne présente pas le fonctionnement des infrastructures routières desservant le site en particulier aux heures de pointe, ni les données du trafic de certaines voiries impactées par le projet. Cette absence de données est d'autant plus étonnante que le dossier précise qu'une déviation (déviation de la RD 549) est envisagée au niveau du site à moyen terme, pour laquelle des études du trafic et de la circulation ont été réalisées afin d'identifier les problématiques et de proposer des aménagements.

Compte tenu des implications et des incidences de cet aménagement routier sur le projet et réciproquement, il apparaît nécessaire que les éléments de diagnostic (étude trafic, enquêtes cordons, étude circulation, étude déplacements) réalisés dans le cadre de ce contournement et les objectifs et impacts attendus (trafic et report de trafic) soient intégrés à la présente étude d'impact.

En ce qui concerne l'accidentologie et la sécurité routière, le dossier n'indique aucun élément d'information.

Le site bénéficie d'une desserte par 3 lignes de bus du réseau départemental (Pont-à-Marcq-Villeneuve d'Ascq, Pont-à-Marcq-Lesquin et Douai-Lille). Mais le dossier ne précise pas l'offre et le niveau de service de ces transports collectifs (localisation des arrêts, niveau de service, amplitudes horaires, fréquence, taux d'occupation) et ne présente pas d'études sur les modalités de déplacements des habitants de la commune. Ces éléments auraient permis d'apprécier l'adéquation entre l'offre et la demande en transport collectif, en particulier pour les déplacements domicile-travail. La synthèse de ces études aurait pu permettre de développer une stratégie visant à améliorer et développer la desserte du site par les transports collectifs.

Il est important de souligner que la commune ne bénéficie pas d'une desserte ferroviaire, la gare la plus proche étant située à Templeuve (environ 5 km).

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), il semble que la RD 549 soit équipée en pistes cyclables, mais que les déplacements piétons le long de cet axe soient peu sécurisés (absence de trottoirs).

L'analyse des incidences sur les déplacements et le réseau routier se limite à indiquer le trafic estimé en heures de pointe du matin (plus 590 véhicules), mais sans en apprécier les incidences en terme de trafic, de conditions de déplacement et de sécurité.

Cette approche très sommaire des incidences sur le volet déplacements est surprenante dans la mesure où le dossier indique en page 67 que « *le projet a déjà été pris en compte par le Conseil général lors de la conception du contournement de Pont-à-Marcq création d'une branche de giratoire spécifique pour l'accès au parc d'activités* ».

Compte tenu des incidences potentielles du projet (augmentation du trafic significative) et des implications existantes entre ce dernier et le projet de contournement, il apparaît essentiel de compléter et de préciser clairement l'analyse des impacts des projets (estimation et nature des trafics induits, répartitions des trafics sur les différents axes, fonctionnement des carrefours...).

Le dossier ne précise aucune mesure et aucun aménagement visant à réduire les effets du projet alors que le site ne bénéficie pas d'une desserte en transport en commun concurrentielle et qu'aucune offre en transports en commun n'est envisagée dans le cadre de ce projet.

Concernant la sécurité routière, le dossier souligne que "le carrefour sur l'actuelle RD 549 est un carrefour géré par une priorité à droite qui peut potentiellement être accidentogène, tant en entrée qu'en sortie du parc, et qui peut perturber le trafic si des remontées de file se créent en tourne-à-gauche". Or le projet ne prévoit aucune mesure visant à éviter ou réduire cette incidence.

Santé et cadre de vie

Le dossier ne contient pas d'état initial du contexte sonore ni aucune modélisation des niveaux sonores attendus qui permettraient d'apprécier les effets du projet sur l'ambiance sonore du site (pour les riverains actuels) ainsi que les effets indirects cumulés (incidence de la future déviation). Celui-ci indique uniquement les infrastructures bruyantes situées à proximité du site (arrêté ministériel du 30 mai 1996 définissant les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation).

Bien que le trafic routier soit une source de bruit importante en environnement urbain, il est regrettable que seul celui-ci ait été considéré. En effet, d'autres sources de bruit, comme les bruits d'activités (commerces, climatiseurs, salle des fêtes, etc.), peuvent engendrer des nuisances.

L'étude d'impact ne contient pas d'analyse des effets du projet sur l'ambiance sonore du site et surtout vis-à-vis des riverains de l'ensemble des voiries impactées alors que le projet va générer plus de 500 véhicules par jour en heure de pointe du matin.

De plus, le projet n'intègre pas les incidences de la future déviation de la RD 549 sur les riverains actuels (effets cumulés).

Pour rappel, l'OMS a défini une valeur guide pour les zones résidentielles extérieures de 50 dB(A) pour une gêne légère et de 55 dB(A) pour une gêne sérieuse. La mise en place de protections acoustiques et autres techniques d'aménagement devra être étudiée, afin d'éviter au maximum les dépassements de ces valeurs. Les différents équipements publics (projet d'une salle des fêtes) ou privés à l'origine de nuisances sonores devront également être implantés en tenant compte de ce critère.

La qualité de l'air du site est appréciée au travers des données 2006-2008 du réseau ATMO au niveau de la station de Lesquin (station péri urbaine). Ces données semblent montrer un respect des valeurs moyennes annuelles pour les principaux polluants surveillés. Cependant, ces données ne renseignent pas sur la qualité de l'air au niveau du site, car la station exploitée (station péri-urbaine) n'est pas forcément représentative du contexte du site (milieu agricole).

L'articulation du projet vis-à-vis du Plan Régional de la Qualité de l'Air, du Plan de Protection de l'Atmosphère et du Plan de Déplacement Urbain aurait gagné à être détaillée.

L'étude d'impact ne contient pas de réelle analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, même si le projet ne semble pas de nature à générer des impacts notoires sur la santé. Toutefois, le projet contribue au même titre que d'autres ouvrages (infrastructure routière, habitations) à l'émission de polluants induite par le trafic engendré ou les rejets des modes de chauffage (ou rejets de « process »).

Une estimation de la pollution émise par le trafic routier engendré par le projet à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME aurait sûrement montré une augmentation des émissions polluantes.

Compte tenu des implications entre ce parc d'activités et le projet de contournements routier, il s'avère nécessaire d'intégrer l'ensemble des études menées dans le cadre de la conception du projet routier et d'analyser les incidences combinées et cumulées de l'ensemble de ces aménagements sur le bruit, les émissions de pollution et le cadre de vie.

•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 ».

La justification du projet est liée exclusivement à une démarche économique et foncière due au positionnement stratégique de la commune par rapport aux grands axes routiers (A1 et A23), par rapport aux grandes agglomérations régionales (Lille, Douai, Lens et Valenciennes) et aux besoins de foncier pour les activités du territoire (extension du parc d'activités existant et délocalisation).

Ce chapitre ne permet pas d'appréhender les préoccupations environnementales qui ont permis de concevoir le projet ou qui ont été intégrées au projet. Au contraire, les éléments de ce chapitre tendent à démontrer que le projet initial (étude Morel) portant exclusivement sur le territoire de la commune de Pont-à-Marcq a été étendu sur la commune d'Ennevelin, induisant une consommation de terrain agricole et une augmentation des surfaces imperméabilisées.

Les enjeux liés à la ressource en eau et à la biodiversité n'ont pas non plus guidé les réflexions du projet puisque le projet prévoit le détournement et le busage d'une partie du courant de la Planque et la destruction d'une friche herbacée pour l'implantation d'un lot de 6 000m².

• 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 la démarche utilisée pour établir l'état initial (nature des sources bibliographiques consultées) et pour évaluer les effets du projet sur l'environnement (guides méthodologiques exploités), ainsi que les difficultés rencontrées pour réaliser l'étude d'impact (absence de données représentatives pour la qualité de l'air et le contexte sonore). Néanmoins, cette note méthodologique reste très générale et succincte (pas de références bibliographiques précises) et ne cite pas l'ensemble des sources bibliographiques exploitées et exploitables.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

3. Prise en compte effective de l'environnement :

• Aménagement du territoire

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet concerne la création d'un parc d'activités comprenant 28 lots en zone actuellement agricole. Le site est localisé à proximité du centre-ville de Pont-à-Marcq et d'une zone d'activité existante. La commune bénéficie d'une desserte en transports en commun, mais uniquement pour les scolaires. Le dossier ne contient pas de justification claire ni d'étude de variantes permettant d'apprécier l'opportunité de réaliser ce projet en zone agricole. Au contraire, le chapitre "description du projet" démontre que le projet initialement envisagé portait sur une surface moins importante (site uniquement sur la commune de Pont-à-Marcq), ce qui permettait de limiter la consommation d'espace agricole.

L'extension de la surface de la zone est liée à l'opportunité offerte par la réalisation du contournement de la commune qui permet une nouvelle perspective d'aménagement (nouvelle desserte du territoire).

Ainsi, la consommation d'espace agricole doit être appréciée au regard des différents projets envisagés au niveau du territoire et pour lesquels il existe une synergie. En ce sens, la réalisation du contournement de Pont-à-Marcq semble conduire, d'ores et déjà, à une surconsommation d'espace agricole.

• Transports et déplacements

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Le site ne bénéficie et ne bénéficiera pas dans le cadre de ce projet d'une bonne desserte en transport en commun, en particulier pour les déplacements pendulaires.

Le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacements doux semblent improbables compte tenu de l'éloignement de la commune des pôles d'habitat majeurs. Compte tenu de l'absence de voies ferrées et de voies d'eau, le site bénéficiera uniquement d'une desserte unimodale.

La localisation du parc d'activités (à équidistance entre l'A1 et l'A23 et des grandes agglomérations régionales de Lille, Douai, Lens et Valenciennes), même si elle constitue une opportunité incontestable, favorisera l'utilisation du mode routier pour les différents motifs de déplacements (employés, visiteurs et marchandises). Cette desserte unimodale est en cohérence avec les orientations des lois Grenelle.

Il serait souhaitable de développer une réflexion concertée visant à développer une offre en transports en commun adaptée à la nature et aux caractéristiques du projet et aux modalités de déplacement des employés. Cette réflexion sur la mise en œuvre d'une offre en transport en commun efficace (offre répondant à un besoin et permettant de concurrencer la voiture) et cohérente (recherche d'un périmètre pertinent, en adéquation avec les offres existantes), implique la réalisation d'études déplacements (déplacement domicile-travail) afin de connaître les modalités et la nature des déplacements des habitants et usagers de la zone.

• 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).

Le dossier et le projet ne font pas ressortir de réflexion particulière vis-à-vis de cet enjeu. Au contraire, le détournement et le busage du courant de la Planque ainsi que la destruction de la friche herbacée située au sud-est du site pour la desserte et l'aménagement d'une seule parcelle contribueront à appauvrir écologiquement le secteur d'étude.

Il semble souhaitable, voire nécessaire, de réaliser une expertise écologique adaptée à l'écologie des espèces (végétales et animales) afin d'apprécier objectivement les enjeux du site et mettre en œuvre des mesures d'évitement, de limitation, de réduction d'impact et d'accompagnement proportionnées et adaptées.

La préservation et la gestion de la friche herbacée au sud-est du site constituerait une mesure d'évitement et d'accompagnement intéressante pour la préservation des équilibres écologiques.

• Émissions de gaz à effet de serre

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les 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 Code de l'Urbanisme (article 8), et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier d'étude d'impact ne fait pas ressortir de réflexion particulière, que ce soit en phase travaux (filères courtes d'approvisionnement, gérer les déblais/remblais in situ, acheminer les matériaux par la voie ferrée ou la voie d'eau) ou en phase d'exploitation (performance énergétique des bâtiments, recours à des énergies renouvelables, utilisation et développement des modes doux et alternatifs à la voiture pour l'ensemble des déplacements), visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, le cahier des recommandations architecturales, urbaines et paysagères contient des fiches techniques sur les avantages et coûts de certains modes de chauffage économiques, certains modes de production d'énergie et certains modes d'isolation (murs et toitures végétalisés, puits canadiens, mur capteur, panneau solaire) tout à fait intéressantes.

Ces fiches très pédagogiques traduisent une volonté de sensibiliser les futurs acquéreurs aux émissions de gaz à effet de serre. Cependant, ces éléments ne constituant ni des recommandations ni des prescriptions, leur portée reste très limitée.

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 transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Il ne semble pas y avoir eu de réflexion particulière par rapport à cet enjeu. La mise en œuvre d'aménagements adaptés, efficaces et sécurisés en faveur des modes de déplacements alternatifs, en particulier pour les déplacements pendulaires, associés à des mesures visant à réduire les émissions de polluants issues des bâtiments (économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables) et l'interposition de bâtiments (effet d'écran acoustique) entre les habitations et les sources de bruit (salle des fêtes, compresseurs) constitueraient des engagements intéressants en faveur de la santé.

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).

L'étude d'impact du projet ne traduit pas de réflexion particulière vis-à-vis de cet enjeu, alors que ce volet constitue une priorité compte tenu de l'exploitation importante de la ressource en eau (nappes souterraines) pour les besoins en eau potable et du caractère inondable de la vallée de la Marque.

Toutefois, le cahier des recommandations architecturales, urbaines et paysagères contient des recommandations et des fiches techniques sur les avantages et coûts de certains modes de gestion alternative des eaux pluviales (places de stationnement partiellement ou en totalité perméables à l'eau, puits d'infiltration, chaussée réservoir, toitures-terrace, toits stockants, toitures et murs végétalisés). Ces recommandations traduisent une volonté de sensibiliser les futurs acquéreurs.

Compte tenu des enjeux importants du territoire (protection de la ressource en eau potable, protection des biens et des personnes vis-à-vis des inondations), les recommandations visant à réduire les pressions exercées sur les ressources en eau (récupération et réutilisation des eaux pluviales, économie en eau) et visant à limiter les ruissellements (limitation des surfaces imperméabilisées, réalisation de parkings et toitures végétalisées, utilisation de techniques alternatives) doivent constituer des mesures de réduction d'impact du projet.

4. Conclusion :

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact. Il permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et de ses impacts généraux, mais pas des impacts réels du projet.

L'état des lieux de l'étude d'impact est perfectible, car il n'exploite pas un certain nombre de données disponibles, comme les dispositions du SDAGE Artois-Picardie et les orientations du SAGE de Marque-Deule, le fonctionnement et la qualité des cours d'eau, les données de la qualité de l'air de stations de mesures représentatives du contexte et les études circulation et déplacements menées dans le cadre du contournement de la commune. De plus, des compléments relatifs aux enjeux écologiques du site (identification des potentialités en continuité écologique), aux conditions de déplacement (diagnostic transports en commun, fonctionnement et niveau de service des infrastructures routières) et à l'ambiance sonore du site sont nécessaires.

L'analyse des effets du projet se limite à identifier la nature des impacts pour ce type d'aménagement sans réellement les quantifier et sans prendre en compte les enjeux environnementaux du site (paysage, eau, déplacements). L'analyse des impacts du projet se limite souvent à affirmer sans justification ni argumentation l'absence d'impact notable. Le dossier ne présente pas de mesures permettant de limiter les impacts du projet (biodiversité, paysage, eau et déplacement).

En application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement), le dossier d'étude d'impact doit contenir une étude d'incidence Natura 2000 complète qui démontre l'absence de toute incidence du projet vis-à-vis des espèces et habitats ayant conduit au classement des sites Natura 2000 situés à proximité.

Ainsi, il semble nécessaire de compléter et d'étoffer l'état initial de l'étude d'impact, d'argumenter l'analyse des incidences du projet, de justifier, compte tenu des préoccupations environnementales, le projet, en particulier par l'étude de variantes, et de proposer des mesures de réduction d'impact, voire compensatoires, adaptées et opérationnelles.

De plus, compte tenu des incidences cumulées et combinées (déplacements, sécurité, bruit, pollution et cadre de vie) du projet et du contournement de Pont-à-Marcq, il s'avère nécessaire que l'étude d'impact intègre une approche globale de ces incidences.

La création de ce parc d'activités en zone agricole sans une offre en transport en commun efficace et bénéficiant uniquement d'une desserte unimodale n'est pas cohérente avec les orientations prioritaires des lois Grenelle.

L'absence de déclinaison opérationnelle des mesures visant à réduire les émissions des gaz à effet de serre (performances énergétiques des bâtiments, recours aux énergies renouvelables et développement des modes alternatifs et modes doux) ne permet pas d'apprécier la prise en compte des orientations des lois Grenelle.

Une approche environnementale intéressante a été intégrée dans le cahier des recommandations architecturales, urbaines et paysagères du permis de construire, mais n'a pas fait l'objet d'une exploitation dans le cadre de l'étude d'impact sous forme de mesures et d'engagements. Compte tenu des enjeux du territoire (protection des ressources en eau, protection des biens et des personnes, intégration paysagère) et des impacts du projet (rejets d'eaux pluviales, paysage, destruction d'habitats biologiques), ces recommandations et fiches techniques devront prendre la forme de mesures concrètes.

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



Michel Pascal