

COPIE



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

- 1 DEC. 2009

→ ScÉ

↓  
MBD

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Lille, le 30 NOV. 2009

Service :  
Energie Climat Logement Aménagement du Territoire  
Division : Aménagement du territoire

Le Directeur régional

Numéro d'enregistrement :  
Référence : TA/EP 2009-11-12- 82  
Vos réf. :

à

Affaire suivie par Thibaud Asset  
thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 03 59 57 83 31 - Fax : 03 59 57 83 00  
107 Boulevard de la Liberté  
59041 Lille cedex

Monsieur le Président  
de la Communauté d'Agglomération  
Hénin-Carvin  
242, boulevard Schweitzer  
B.P. 129  
62253 Hénin-Beaumont Cedex

Objet : évaluation environnementale-  
projet de création de ZAC du pole de la gare  
à Libercourt

A l'attention de M. Jean-Pierre CORBISEZ

Veillez trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale concernant l'étude d'impact relative au projet de création de la ZAC du pole de la gare, sur la commune Libercourt.

Conformément à la réglementation en vigueur, cet avis est à joindre au dossier d'enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur votre site internet en tant qu'autorité de décision.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Michel Pascal

Copie : Service connaissance et évaluation  
Service déplacements

PJ : avis de l'autorité environnementale

Présent  
pour  
l'avenir

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00  
Tél. : 03 20 13 48 48 - fax : 03 20 13 48 78  
44, rue de Tournai - BP 259 - 59019 Lille cedex  
[www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr](http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr)

"certifiée Iso 9001 : 2000"



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Service :  
Energie Climat Logement Aménagement du Territoire  
Division : Aménagement du territoire

Numéro d'enregistrement :  
Référence : TA/EP 2009-11-12- 82  
Vos réf. :

Affaire suivie par Thibaud Asset  
thibaud.asset @developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 03 59 57 83 31 - Fax : 03 59 57 83 00  
107 Boulevard de la Liberté  
59041 Lille cedex

Objet : évaluation environnementale-  
projet de création de ZAC du pole de la gare  
à Libercourt

Lille, le 30 NOV. 2009

Le Directeur à  
Monsieur le Président  
de la Communauté d'Agglomération  
HENIN-CARVIN  
242 Bd Schweitzer  
B.P. 129  
62253 HENIN-BEAUMONT Cedex  
à l'attention de M. Jean-Pierre CORBISEZ

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

En application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le projet de création de la ZAC du pole de la gare à Libercourt est soumis à évaluation environnementale. L'avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier transmis en date du 8 octobre 2009.

Qualité de l'étude d'impact :

En ce qui concerne la prise en compte des richesses naturelles et les espaces naturels agricoles (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), le dossier d'étude est très succinct puisque que le dossier ne présente que quelques lignes très générales. L'omniprésence de l'urbanisation n'exclut pas la présence d'espèces et d'habitats protégés ou patrimoniaux. Ainsi, certaines espèces sont inféodées à ce type d'habitat ; chauves-souris et oiseaux (éperviers, faucons...) protégés sont régulièrement observés en ville.

Les éléments du dossier et en particulier la partie « analyse des méthodes d'évaluation utilisées » de la page 128 tend à démontrer qu'aucune expertise écologique n'a été réalisée dans le cadre de ce projet.

L'absence dans le dossier d'étude d'impact d'une expertise écologique du site et de ses environs fragilise juridiquement la procédure. De surcroît, la compatibilité du projet avec l'article L.411-1 du code de l'environnement (interdiction de destruction d'espèces protégées) n'est donc pas démontrée.

Cet état des lieux lacunaire ne permet pas d'évaluer correctement les incidences de ce projet sur l'enjeu des milieux naturels.

Toutefois, les mesures visant à « réintégrer la nature en ville » constituant aussi des mesures d'intégration paysagère du projet semblent très intéressantes dans la mesure où ces mesures

Présent  
pour  
l'avenir

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00  
Tél. : 03 20 13 48 48 - fax : 03 20 13 48 78  
44, rue de Toumal - BP 259 - 59019 Lille cedex  
[www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr](http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr)

"certifiée Iso 9001 : 2000"

visent à reconnecter les boisements situés de part et d'autre de la gare (plantation d'arbres de haut jet et création d'une zone humide servant à la gestion des eaux pluviales)

Le volet eau de l'étude d'impact est plus complet et souligne la faible vulnérabilité de la nappe souterraine, compte tenu de la présence d'un sous-sol imperméable (argile/limon). Les dispositions envisagées pour la gestion des eaux pluviales sont constituées par l'aménagement de noues et d'un bassin de tamponnement/infiltration paysager. Ces aménagements sont tout à fait compatibles avec les dispositions C19 (Employer, dans les secteurs urbanisés des agglomérations, les techniques alternatives, pour éviter les ruissellements directs et des bassins d'orages de capacité suffisante) et D10 (Mettre en œuvre des techniques anti-ruissellement à l'occasion d'aménagements nouveaux ou de travaux de réfection en zones rurales, comme en zones urbaines (terrasses vertes, chaussées poreuses...), notamment dans les bassins versants les plus sensibles aux crues) du SDAGE Artois-Picardie.

Toutefois, l'étude d'impact ne contient pas de réelle analyse des effets du projet (du mode de gestion des eaux pluviales) sur les eaux souterraines. L'étude d'impact doit démontrer l'innocuité des aménagements vis-à-vis des ressources en eaux souterraines.

Le dossier ne précise pas les mesures qui seront mises en œuvre (au niveau du cahier des charges de la zone par exemple) afin de limiter les consommations d'eau (récupération des eaux pluviales, activité faiblement consommatrice en précisant un seuil de consommation) alors que l'adduction en eau potable est problématique dans ce secteur (pollution aux nitrates en particulier) et est tributaire des nappes d'eau souterraines des sous-bassins versant voisins.

Le dossier ne précise pas la compatibilité des rejets d'eaux usées tant en terme qualitatif (eaux des activités commerciales) qu'en terme quantitatif (eaux usées issues de 100 logements supplémentaires) avec le système d'assainissement de Carvin.

Ainsi, l'absence d'une réelle analyse des incidences de la gestion des eaux pluviales et usées issues du site ne permet pas de s'assurer de la complète compatibilité du projet avec les objectifs de préservation des ressources en eau visés par le SDAGE Artois Picardie et la loi sur l'eau.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et la circulation, l'un des objectifs du projet étant d'améliorer l'attractivité du centre ville et de la gare, par une rationalisation du fonctionnement des transports en commun, il apparaît surprenant que cet aspect n'ait pas été développé. Ainsi les éléments de la page 90 « Effet sur le trafic routier » ne traitent que de l'aspect routier. L'amélioration de la desserte de la gare par les transports en commun et pour les vélos devrait normalement se traduire par une stabilisation du trafic routier voire une diminution. Or les éléments du dossier montrent une augmentation de celui-ci. Ces aspects semblent traduire l'absence d'une réflexion globale sur les conditions de desserte du territoire par les transports en commun et notamment en terme d'adéquation entre la demande et l'offre de services (fréquences, horaires).

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les nuisances sonores, le dossier traite de celles issues du trafic en affirmant l'absence d'incidences du projet. Cependant, le dossier ne traite pas de celles induites par la proximité des voies de chemin de fer.

### Prise en compte effective de l'environnement :

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, la localisation du projet en milieu urbain dense (réhabilitation urbaine), situé à proximité du centre bourg et de la gare est tout à fait cohérente avec les orientations de l'article 7 (lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, lutter contre l'étalement urbain).

De plus, les objectifs du projet -densification à l'échelle du quartier des terrains délaissés le long de la ligne ferroviaire pour assurer l'aménagement et l'animation d'un pôle de transport à l'image de la politique régionale, aménagement de cheminements piétonniers favorisant les traversées du site et les accessibilités aux polarités (gare, commerces, administrations...), affirmer le rôle stratégique de la gare vis-à-vis des grandes villes voisines (Lille-Lens et Douai), inviter la population à l'usage du transport ferroviaire aux dépens de l'automobile sont tout à fait compatibles avec les orientations de l'article 11. (objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé par la loi Grenelle).

De surcroît, cette démarche s'accompagne d'une démarche d'éco-construction et d'éco-aménagement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre par la réalisation d'enrobé-bitume à basse température, l'utilisation de filières courtes de provenance des matériaux, l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations.

Les aménagements paysagers et les ouvrages de gestion des eaux de ruissellement (noues et bassins paysager d'infiltration) sont cohérents avec l'orientation visant la restauration de continuités écologiques.

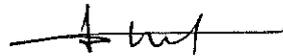
Ainsi, la prise en compte des orientations de la loi Grenelle est réelle dans le cadre de ce dossier et concerne en particulier les orientations suivantes :

- Réduire les consommations d'énergie des bâtiments (mise en place d'une démarche d'éco-construction visant l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations,
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux en utilisant des filières courtes de provenance des matériaux et en phase d'exploitation avec la maîtrise de l'énergie, l'amélioration de la desserte de la gare par les transports en commun et pour les vélos),
- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (requalification et densification d'un quartier urbain),
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie (requalification et densification d'un quartier urbain),
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun (amélioration de la desserte de la gare par les transports en commun et pour les vélos, rapprochement du bassin d'emploi des zones d'activités permettant de rationaliser les déplacements domicile-travail),
- Préserver la biodiversité notamment au travers de la conservation, la restauration de continuités écologiques (plantation d'arbres permettant de connecter les boisements de la commune et création d'un bassin paysager),
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun ;
- Développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire) (amélioration de la desserte de la gare et incitation à l'utilisation des transports en commun).

**Conclusion :**

L'état initial de l'étude d'impact est complet vis-à-vis de l'article L.122-3 du code de l'environnement cependant le volet milieux naturel aurait mérité des prospections plus approfondies pour exclure toute présence d'espèces et habitats protégés. L'appréciation des incidences du projet pour certains enjeux est lacunaire (pollution atmosphérique, nuisances sonores, eau...) et non argumentée.

Toutefois, les orientations majeures de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont prises en considération.



Michel Pascal