



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 : 970 du 19-11-09

Référence : TA / LD 2009-11-26 - 86BIS

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

Objet : Evaluation environnementale
ZAC « Le Ponterlant » à Avion

Lille, le 3 décembre 2009

Le Directeur régional

à

Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais
rue Ferdinand Buisson
62020 ARRAS cedex

à l'attention de Mme Sophie BEAUSSART

Conformément au décret du 30 avril 2009, veuillez trouver ci-joint l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet d'implantation d'une ZAC « Le Ponterlant » sur le territoire de la commune d'Avion.

Cet avis est à joindre au dossier mis à enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de la préfecture du Pas-De-Calais.

Michel Pascal,

Présent
pour
l'avenir

Copie : **Service Connaissance**
Commune de AVION
P.J. : avis de l'Autorité environnementale

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

"certifiée Iso 9001 : 2000"



PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

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

Lille, le

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

Numéro d'enregistrement : 970 du 19-11-09
Référence : TA / EP / LD 2009-11-26 - 86
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

Objet : Évaluation environnementale
ZAC « Le Ponterlant » à Avion

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue aux articles L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement de la ZAC à vocation d'habitat « Le Ponterlant », extension du quartier de la république à Avion est soumis à évaluation environnementale. L'avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier transmis à la DREAL le 19 novembre 2009.

Dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV) de l'agglomération de Lens-Lievin, le quartier de la République fait l'objet d'une restructuration globale qui comprend la mise en œuvre opérationnelle d'un programme de démolitions de 1 000 logements et de constructions pour le même nombre ainsi qu'un programme de création d'équipements publics.

Qualité de la notice d'impact :

Sur le thème faune/flore et milieu naturel, le dossier ne contient pas de réelle expertise écologique permettant d'apprécier l'intérêt de ce site. Ainsi, conformément au 2° alinéa de l'article R.122-3 du code de l'environnement, il est difficile d'analyser correctement « les effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur la faune et la flore, les sites et paysages, les milieux naturels et les équilibres biologiques ».

Il semble donc prématuré d'exclure la présence sur le site d'espèces protégées au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

Cependant, le caractère strictement urbain des environs du site du projet et l'omniprésence de parcelles cultivées intensivement dans l'emprise du projet préjugent d'une absence d'impact important sur la faune et la flore. Toutefois la présence d'espèces vulnérables inféodées à ce type de milieux (Vanneaux, Perdrix, Busard...) est très probable et celles-ci risquent de subir des impacts (pertes d'habitats) liés à la mise en œuvre du projet.

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

"certifiée Iso 9001 : 2000"

Ainsi, des aménagements écologiques de certains sites et une gestion adaptée de ceux-ci pourraient être envisagés afin de recréer des zones de biodiversité.

Le volet eau de l'étude d'impact est un peu plus complet et permet d'appréhender l'état initial du site. Le projet semble prévoir l'aménagement de noues et de bassins de tamponnement avant rejet régulé au filet de Méricourt.

Cependant, il est difficile d'apprécier si cette gestion ne va pas aggraver les dysfonctionnements hydrauliques du système d'assainissement (du fait de l'augmentation des surfaces imperméabilisées).

Or, conformément aux dispositions du SDAGE Artois-Picardie, la gestion des eaux de ruissellement à la parcelle et donc l'infiltration doivent être privilégiées. La gestion des eaux de ruissellement prévue sur le site ne semble donc pas compatible 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.

Le dossier précise en page 26 qu'au vu des tests de perméabilité l'infiltration est difficile cependant en page 27 on peut lire « *Dans la zone d'étude, la craie aquifère n'est que partiellement recouverte par des formations limoneuses assurant une filtration au moins partielle des pollutions d'origine accidentelle. La vulnérabilité de cet aquifère vis-à-vis des pollutions de surface apparaît donc élevée* ». Qu'en est-il exactement ? Soit les sols sont perméables et la nappe de la craie est vulnérable parce que peu protégée (l'infiltration est donc possible); soit les sols sont imperméables et la nappe est donc bien protégée et peu vulnérable.

Le dossier présente la gestion des eaux pluviales comme une gestion alternative or les techniques présentées, noues, bassins de tamponnement et rejet en eau superficielle sont d'une conception classique en aménagement hydraulique urbain. Des techniques dites alternatives comme la réduction des surfaces imperméabilisées, l'infiltration des premières pluies, la mise en place de chaussées réservoirs, la mise en place de toitures et parkings végétalisés pourraient être envisagées, conformément aux dispositions du SDAGE.

En ce qui concerne la préservation de la ressource en eau, le dossier ne précise pas les mesures qui seront prises en phase travaux (conditions de ravitaillement et de lavage des engins, gestion des eaux par exemple) et en phase d'exploitation du site (interdiction des cuves à hydrocarbures enterrées) afin de préserver cette ressource puisque le site se situe au niveau du périmètre rapproché du captage d'eau potable d'Avion.

Du point de vue des déplacements, le quartier n'est actuellement pas desservi par un réseau de transport collectif et il ne semble pas y avoir eu de réflexion sur cet aspect. Vu les enjeux en terme de développement durable et dans le cadre des engagements de la France vis-à-vis de la réduction des émissions des gaz à effet de serre, un aménagement visant à créer 565 logements doit s'accompagner, a minima, d'une desserte par les transports collectifs. La mise en œuvre de cette desserte se justifie également par la saturation constatée, à certaines heures, des réseaux routiers départementaux et nationaux situés aux abords du site, saturation qui sera aggravée par la création de ce quartier (incidence non évaluée dans le dossier).

Le dossier précise que les modes de déplacement doux au sein du site seront privilégiés en particulier les parcours cyclables. Cependant, au niveau des profils des voiries de la page 96 et 97, l'emprise des pistes cyclables n'est pas représentée. Qu'en est-il exactement ?

Prise en compte effective de l'environnement :

En matière énergétique, le dossier ne précise pas les aménagements techniques qui seront mis en œuvre concernant les économies d'énergie (type d'isolation, exposition des bâtiments) et le recours aux énergies renouvelables (photovoltaïque, biomasse, bois, géothermie, aérothermie...). Il ne paraît donc pas y avoir eu de réflexion en matière de développement durable compatible avec les préconisations du Grenelle de l'environnement.

La rénovation et l'extension de ce quartier auraient pu être l'occasion d'intégrer la nature au cœur du projet comme le préconise l'annexe 1 de la circulaire relative à la territorialisation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 23 mars 2009. Les aménagements des espaces verts sont uniquement appréhendés d'un point de vue paysager puisque les plantations envisagées se font par l'intermédiaire d'espèces ornementales en alignement.

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 rural, éloigné du centre bourg ne semble pas cohérente avec les orientations de l'article 7 (lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie) de cette loi puisque le projet va contribuer à la périurbanisation et à la consommation de terre agricole. De surcroît, la situation en périphérie de l'urbanisation existante et éloignée de tout mode de transport en commun ne semble pas compatible avec les orientations de l'article 11. (objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé par la loi Grenelle).

Aucune mesure ne semble envisagée en faveur de la limitation des émissions des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique en général (économie d'énergie, emploi de sources d'énergie renouvelables, transport en commun).

Ainsi, la prise en compte des orientations de la loi Grenelle semble inexistante. Les orientations prioritaires suivantes n'ont pas fait l'objet d'une réflexion approfondie :

- Réduire les consommations d'énergie des bâtiments et des activités (chauffage du parc aquatique et des logements),
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux et en phase d'exploitation),
- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (justifications techniques, économiques, sociales et environnementales du parti pris),
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie,
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun (améliorer l'accessibilité),
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun,
- Développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire),
- Développer le recours aux énergies renouvelables.

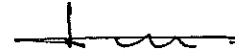
Conclusion :

L'état des lieux de l'étude d'impact est relativement succinct et imprécis sur la plupart des enjeux environnementaux. L'analyse des incidences du projet n'est pas fondée sur des démonstrations ou argumentations scientifiques. Les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact, et compensatoires ne sont donc pas en adéquation avec les incidences attendues du projet.

Ainsi, le dossier doit être complété par une expertise écologique du site afin d'une part de vérifier l'absence d'espèces et d'habitats protégés au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement et d'autre part de proposer des mesures en faveur de la biodiversité. De plus, le dossier nécessite des compléments en particulier pour démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE et les objectifs de la loi sur l'eau.

Le projet ne prend pas en compte les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 et ne propose aucune mesure d'atténuation au regard des impacts du projet sur les émissions de gaz effet de serre induits par les déplacements (site situé en péri-urbanisation) et le fonctionnement du site.

Pour relever d'une démarche durable et de haute qualité environnementale, comme affirmé dans le dossier, de nombreuses marges de progrès, explicitées ci-dessus, pourraient être déclinées dans la mise en œuvre de l'extension du quartier de la République à Avion. Ainsi, le maître d'ouvrage doit, en particulier, mettre en œuvre un développement des transports collectifs au sein du site, des modes de production d'énergies renouvelables, des aménagements limitant les pertes énergétiques, des équipements en faveur des économies d'eau, des techniques en faveur de la gestion à la parcelle des eaux de ruissellement (récupération des eaux pluviales) ainsi que des pratiques en faveur de la biodiversité.



Michel Pascal

