



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le 26 OCT. 2010

Madame la Ministre,

Vous avez bien voulu me transmettre, dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact relative au projet de la ZAC du Nouveau Monde à La Bassée.

Conformément au décret du 30 avril 2009, veuillez trouver, ci-joint, l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet.

Cet avis est à joindre au dossier soumis à concertation et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de votre structure.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes hommages respectueux.

*Bien à vous -*

  
Jean Michel BÉRARD

Madame Martine AUBRY  
Ancien Ministre  
Maire de Lille  
Président de Lille Métropole Communauté Urbaine  
1 rue du Ballon  
BP 749  
59034 LILLE CEDEX

DREAL/DAT/ASSETA66



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

Lille, le 26 OCT. 2010

*Le Préfet*

**Avis de l'autorité environnementale**

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la ZAC du Nouveau Monde  
à La Bassée  
Réf. : DAT TA2010-08-31-066  
Copies : Préfecture du Nord  
DREAL - Service transports infrastructures inter modalité

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 réalisation de la ZAC du "Nouveau Monde" à La Bassée est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'août 2010 de l'étude d'impact, transmise le 19 août 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

**1. Présentation du projet**

Le projet concerne la création d'une Zone d'Activités Concertée de 9,25 ha sur la commune de La Bassée permettant l'implantation d'activités commerciales, de PMI-PME et d'une grande surface commerciale.

**2. Qualité de l'étude d'impact**

• **Résumé non technique de l'étude d'impact :**

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 intégré à l'étude d'impact permet une bonne prise de connaissance du projet et des enjeux du territoire. Les impacts du projet sont bien identifiés même s'ils avaient gagné à être quantifiés.

• **Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées :**

Conformément au II de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir :

*« 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;*

*2° Une 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, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;*

*3° Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ».*

### **Biodiversité :**

Sur le thème de la prise en compte des ressources naturelles, l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires ainsi que sur les études d'aménagements fonciers liées au contournement nord de La Bassée et à la création des zones d'activités de La Bassée, Illies et Salomé. Cependant, il ne semble pas y avoir eu d'expertise spécifique du site et en particulier dans la zone de friches située au nord à proximité de la RD 641 (pouvant constituer un refuge pour la faune et la flore). L'intérêt biodiversitaire du site semble toutefois limité en raison de l'omniprésence de cultures intensives.

Les mesures envisagées en faveur de la biodiversité sont constituées par l'aménagement de noues boisées aboutissant à une vaste zone humide servant à la gestion des eaux pluviales. Ces aménagements pourront en effet constituer des milieux intéressants pour la faune et la flore.

Afin de compléter l'état initial de la biodiversité, il pourrait être utile de réaliser un diagnostic écologique aux périodes adaptées avant travaux et mettre en place un suivi écologique sur la durée. Ces éléments permettront de vérifier la plus-value écologique des aménagements proposés et constitueront aussi un retour d'expérience intéressant, susceptible d'être valorisé dans d'autres projets du maître d'ouvrage. Dans le cas d'une perte de biodiversité, il sera nécessaire de mettre en place des mesures compensatoires post-aménagement.

### **Agriculture :**

Le dossier contient une analyse des incidences du projet sur l'agriculture et en particulier sur la pérennité des exploitations agricoles impactées (exploitation agricole en moyenne impactée sur 2 ha) et démontre l'impact négligeable du projet compte-tenu de la surface moyenne des exploitations agricoles considérées.

### **Eau :**

Le volet eau souterraine de l'étude d'impact est bien traité ; la vulnérabilité moyenne de la ressource en eaux souterraines est indiquée et les captages d'eau potable sont localisés. Cependant l'état de la ressource (disponibilité, niveau d'exploitation) n'est pas précisé.

L'état initial fait référence aux objectifs et aux dispositions du SDAGE Artois-Picardie de 2009 qui constitue 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. Le dossier pourrait également faire référence aux dispositions du SAGE Lys approuvé en 2008.

L'état initial du volet eau superficielle est également traité du point de vue du bassin versant, mais il aurait été bénéfique (dans la limite des données et des techniques disponibles) de le compléter par des éléments sur la qualité ou le fonctionnement du milieu récepteur des eaux de ruissellement (fossés/cours intermittents).

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales du domaine public par infiltration par l'intermédiaire de noues végétalisées et d'une zone humide centrale équipée d'une sur-verse au niveau du réseau superficiel (fossé) en cas de fortes pluies ainsi qu'une gestion par infiltration à la parcelle sur le domaine privé. Cette gestion est tout à fait compatible avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie.

L'analyse des effets de ces infiltrations est intéressante et gagnerait à être encore plus poussée car le dossier ne contient pas d'élément d'estimation des flux générés et de la qualité des eaux qui seront infiltrées ou rejetées.

### **Paysage :**

En ce qui concerne les enjeux paysagers et architecturaux, le schéma directeur de la métropole lilloise indique en page 30 que le projet se situe « *dans un paysage de qualité et appelle un traitement particulièrement soigné* » et en page 90, le dossier précise « *un soin particulier doit donc être apporté au traitement architectural des bâtiments construits en façade de cette voie, de même qu'au paysagement de ces parcelles* ».

L'intégration au dossier du cahier des charges architectural, paysager et environnemental du site prenant en considération ces enjeux aurait permis une meilleure prise en compte de l'aspect paysager.

### **Déplacements :**

En ce qui concerne la question des déplacements, les éléments de présentation du projet semblent mettre en évidence que le choix d'implantation de cette future ZAC a été dicté par la présence de voies routières importantes (RD 641, RD 947 et RN 47). Les estimations contenues dans le dossier montrent des incidences fortes sur les trafics (5 000 véhicules/jour dont 1 050 véhicules légers en heure de pointe du soir) et sur le niveau de service. Toutefois, les estimations de trafic contenues dans l'étude d'impact ne tiennent pas compte des véhicules poids lourds livrant la grande surface. Ces impacts sur les voiries sont relativisés par les projets de contournement (Nord et Sud) de La Bassée et la réhabilitation de la RD 641 qui conduiront à réduire le trafic en centre ville. Il aurait été souhaitable de quantifier les effets (report de trafic) de ces projets à l'aide des études trafics du Conseil général du Nord conduites dans le cadre du contournement.

Celles-ci permettraient de prendre en considération le trafic reporté sur le contournement et d'apprécier l'impact du projet et l'efficacité des aménagements routiers envisagés au niveau de la RN 41 et de la rue du chemin vert (carrefour à feux et carrefour à Stop). Les éléments actuels ne permettent pas d'apprécier les incidences du projet sur les conditions de trafic et les niveaux de service de la RN 41 et surtout de la rue du chemin vert.

Le dossier fait référence aux différentes lignes de transport en commun desservant la commune. Cependant, il n'y a pas de diagnostic de l'offre de transport en commun du secteur d'étude (horaires, cadencement, fréquence, amplitudes horaires), il est donc difficile d'apprécier si les transports en commun sont à même de constituer une alternative crédible au déplacement en voiture. Et les modes de transport en commun évoqués dans le dossier ne concernent pas directement le site.

Le dossier fait référence et présente un certain nombre de projets de transport en commun (équipements, pôle d'échange multimodal) mais ces projets semblent à l'état de simple réflexion et ne seront probablement réalisables qu'à une échéance de 15 à 30 ans. De plus, ces projets très intéressants pour développer l'usage des transports en commun entre La Bassée, Lille, Lens, Béthune ne visent pas directement la desserte du site.

Compte-tenu du trafic induit par cet aménagement, des mesures visant à améliorer la desserte actuelle du site par les transports en commun (desserte du site, allongement de l'amplitude horaire, augmentation des cadences, horaires adaptés aux heures de travail, mise en place de navettes entre la gare et le site) devraient être mises en place dans des délais compatibles avec la commercialisation de la zone.

Des aménagements cyclables intra-zone sont prévus dans le cadre de ce projet ce qui est très appréciable.

### **Santé et risques :**

L'état initial de la qualité de l'air qui se fonde sur les données de la station de La Bassée du réseau ATMO, peut être considéré comme représentatif. La qualité de l'air au niveau du secteur est bonne et conditionnée principalement par le trafic automobile.

L'état initial du volet bruit se base sur l'inventaire des infrastructures bruyantes. Ces données pourraient être complétées pour qualifier notamment le contexte acoustique des riverains du site (rue du chemin vert par exemple).

En ce qui concerne l'analyse des effets sur la santé et le cadre de vie, le dossier pourrait être plus détaillé : même si les enjeux sont limités, l'état initial ne concerne pas directement le site (sauf pour l'étude des sols). L'étude d'impact liste les différentes sources de pollutions potentielles en indiquant leurs effets généraux sur la santé. L'analyse des effets du projet conclut en l'absence d'incidence sans argumentation assez étoffée.

Globalement, l'état initial de l'étude d'impact aborde tous les points, mais aurait gagné à être complété sur plusieurs d'entre eux. Ces incidences devraient faire l'objet d'une évaluation et d'une analyse afin que le projet propose des mesures de réduction d'impact comme le renforcement acoustique de certains bâtiments existants et futurs, le développement de modes de transport alternatifs efficaces, l'incitation par des mesures appropriées à l'usage des transports en commun, l'utilisation de modes de chauffage non polluants (énergies renouvelables).

- **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* ».

Le dossier d'étude d'impact fait référence aux différentes variantes qui relèvent davantage d'options relatives à l'aménagement du site et présente les justifications de la variante qui a été choisie. Compte-tenu des enjeux et en particulier des enjeux environnementaux locaux (déplacement, accessibilité, desserte), il aurait été intéressant de mener des réflexions sur des localisations favorisant les modes de déplacement alternatifs.

- **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 documentaires consultées pour la réalisation de l'état initial pour chaque enjeu environnemental mais ne fournit pas d'éléments permettant d'apprécier les méthodologies appliquées pour évaluer les incidences du projet, ni les difficultés et limites rencontrées.

### **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).

La localisation du projet en milieu rural déconnecté du centre ville et l'absence d'une desserte compétitive par les transports en commun sont susceptibles de contribuer à l'étalement urbain et à la péri-urbanisation du territoire.

- **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 veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Le dossier fait référence et présente un certain nombre de projets de transport en commun (Tram, train, pôle d'échange multimodal) mais ces projets semblent à l'état de réflexion et ne seront probablement réalisables qu'à une échéance de 15 à 30 ans. Ainsi, ces perspectives à long terme différentes peuvent difficilement être prises en compte dans le cadre de ce dossier. De plus, ces projets intéressants pour développer l'usage des transports en commun entre Lille, La Bassée, Lens, Béthune ne concernent pas directement la desserte du site.

Une étude déplacements/dessertes du secteur des Weppes est en cours, ce qui illustre la volonté du maître d'ouvrage d'avoir une vision globale des liens entre les déplacements et l'aménagement du territoire. Il aurait été intéressant que cette approche soit menée au préalable de la définition des projets d'aménagement puisque celle-ci doit permettre d'orienter la politique d'aménagement du territoire afin de valoriser les réseaux de transport collectif existants.

- **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).

Les mesures envisagées en faveur de la biodiversité sont constituées par l'aménagement de noues boisées aboutissant à une vaste zone humide servant à la gestion des eaux pluviales. Ces aménagements pourront constituer des milieux intéressants pour la faune et la flore.

- **Émissions de gaz à effet de serre :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des 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 transport (article 10).

En ce qui concerne les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, le dossier aurait pu présenter les dispositions qui seront prises en phase travaux (mode d'acheminement des matériaux, origine des matières premières, type de gestion des déblais/remblais) et en phase d'exploitation (type d'isolation, type de chauffage et de production d'énergie) permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il pourrait être opportun pour apporter des éléments de réponse aux problématiques soulevées par le projet, de développer une offre de transports en commun de qualité pour desservir le site.

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

Cet enjeu pourrait être approfondi notamment par une évaluation des incidences sur le contexte sonore.

- **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).

En ce qui concerne la gestion des eaux de ruissellement, les aménagements prévus sont basés sur l'infiltration par l'intermédiaire de noues et d'une zone humide. Ces aménagements seront favorables à la biodiversité sur le site. D'autres techniques (chaussées réservoirs, parkings et toitures végétalisées) auraient pu être mises en œuvre. Il pourrait être intéressant de prévoir dans le cahier des charges de cession de terrains et dans le cahier des clauses architecturales, paysagères et environnementales la récupération/réutilisation des eaux de toitures.

#### **4. CONCLUSION**

L'état des lieux du site pour les volets eau, biodiversité, paysage, déplacements et risque permet de répondre aux prescriptions des articles L. et R.122-3 du code de l'environnement. Ceci est moins évident concernant l'état initial du volet santé.

L'analyse des incidences du projet mentionne l'absence d'impact notoire sans démonstration étayée.

Les mesures proposées pour répondre aux enjeux biodiversité et préservation des ressources

en eau sont intéressantes. Toutefois, Il serait judicieux d'accompagner la réalisation de cette zone par un suivi environnemental dans le temps.

L'enjeu lié aux déplacements, en particulier au niveau de la RN 41, nécessite d'être encore mieux appréhendé et les mesures prévues pour l'accessibilité du site depuis la RN 41 ne s'appuient pas assez sur une étude spécifique prenant en compte les effets (report de trafic) du contournement nord de La Bassée.



Jean Michel BÉRARD