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

Division Aménagement
des Territoires

Lille, le 21 MAI 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Terroir des deux villes » à Somain et Fenain
Réf : 2013-03-22-231 (DAT13-0387)

Le projet de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Terroir des deux villes » à Somain et Fenain est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (zone d'aménagement concerté réalisée en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares).

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur l'étude d'impact de mars 2013 ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 22 mars 2013.

1. Présentation du projet

Le projet « Terroir des deux villes » concerne la création d'une ZAC à vocation résidentielle mixte d'habitat (environ 500 logements dont 150 logements individuels, 60 logements collectifs, 223 logements intermédiaires et 105 lots libres), mais aussi l'implantation de commerces (boulangerie, coiffeur, cabinet médical), sur une emprise d'environ 18,5 hectares sur les communes de Somain et Fenain. Parallèmement, il est envisagé l'implantation d'équipements publics non encore définis sur deux réserves foncières de 3 000 mètres carrés.

Le projet affiche les objectifs de :

- maîtriser l'urbanisation des communes pour éviter l'étalement urbain par l'aménagement d'un site enserré par l'urbanisation ;
- répondre aux besoins de logement ;
- garantir la mixité de l'habitat, la mixité sociale et générationnelle ;
- favoriser les liens inter-quartiers et inter-communaux ;
- intégrer une démarche de développement durable ;
- améliorer la qualité de vie.

Les aménagements envisagés sont :

- la création de liaisons inter-communales douces est/ouest ;
- la création de voiries pour la desserte des habitations et des équipements ;
- la création de logements diversifiés en forme, en taille et en densité (de 20 à 80 logements à l'hectare) ;
- la création d'importants espaces verts (coulée verte nord/sud : jardins familiaux, prairies, bois, verger, mail planté, aire de jeu) ;
- la prise en compte de la gestion des eaux pluviales par la création de noues et de bassin paysagers.

2. Qualité de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux liés au projet concernent la gestion de l'eau, le paysage, les déplacements et le cadre de vie.

La gestion de l'eau et le paysage ont correctement été pris en compte dans le cadre de la conception du projet. L'analyse des effets du projet sur les déplacements et le cadre de vie pourrait être poursuivie dans une approche intégrant l'ensemble des activités et projets du territoire et leurs interactions.

2.1. Déplacements

Les communes de Somain et de Fenain sont desservies par deux échangeurs de l'autoroute A21 (Lens-Valenciennes) et localement par plusieurs voiries départementales :

- la RD 957 Somain-Marchiennes-Orchies qui supporte un trafic de 6 478 véhicules par jour dont 5% de poids lourds ;
- la RD 13 Douai-Valenciennes qui supporte un trafic de 6 460 véhicules par jour dont 5% de poids lourds ;
- la RD 143 Somain-Fenain qui supporte un trafic de 4 096 véhicules par jour dont 4% de poids lourds.

Le dossier fait état de 15 accidents routiers entre 2006 et 2010 sur les communes de Somain et Fenain dont 4 accidents sur la RD 142, 4 sur la RD 13 et 4 sur la RD 957.

La commune de Somain dispose d'une gare située sur 2 lignes TER, Valenciennes-Lille et Valenciennes-Lens. Ces lignes bénéficient d'une bonne offre de service pour les déplacements domicile-travail et scolaires.
L'offre de service « bus », diversifiée, est adaptée aux déplacements scolaires mais répond difficilement aux exigences des déplacements domicile-travail compte tenu du faible nombre de dessertes.

Dans le cadre de l'étude d'impact, une estimation des trafics indique qu'après réalisation complète du projet, les entrées et sorties de véhicules particuliers seront de l'ordre de 1118 véhicules par jour soit une augmentation de l'ordre de 9% sur la RD 146 et sur la RD 13. Selon l'étude, le trafic se répartira principalement entre la RD 13 (60%) et la RD 143 (40%). L'articulation des voiries existantes avec les nouvelles voiries ainsi que l'organisation et la hiérarchisation de ces dernières (mise en place de sens unique, de cheminements piétons) mettent en évidence la volonté du maître d'ouvrage d'éviter tout trafic de transit au sein de la ZAC, en obligeant les véhicules à utiliser les voiries structurantes existantes.

Les aménagements de voiries de la zone confèrent une place importante aux modes doux par la réalisation de cheminements exclusivement réservés aux piétons et aux cyclistes. Cette organisation des voiries a pour objectif de limiter le trafic dans les secteurs résidentiels. Elle devrait permettre un report modal significatif des usagers vers les modes doux et les transports en commun. La structuration des voiries permettra aussi de créer des liaisons inter-communales convergeant vers le pôle de détente et de loisirs que constitue la coulée verte de la ZAC.

Néanmoins, le dossier ne présente pas les conditions de déplacement sur les principales voiries susceptibles d'être impactées par le projet (RD13, RD 143, RD 957 voire l'A21) et les réserves de

capacité des principaux carrefours. Il est donc difficile d'évaluer précisément l'impact de l'aménagement sur les conditions de circulation et la sécurité routière.

De surcroît, il aurait été utile de détailler les aménagements et orientations envisagés pour éviter le transit de véhicules au sein de la zone et d'étudier les effets cumulées du projet avec d'autres projets comme l'extension du transport en commun en site propre entre Douai et Aniche et la création de la ZAC de Waziers.

2.2. Santé et cadre de vie

Air
L'état de la qualité de l'air du site est apprécié à partir des données de la station de mesure urbaine fixe de Denain du réseau de mesure ATMO située en centre-ville à plusieurs kilomètres du site. Les données présentées montrent une qualité de l'air moyenne respectant les valeurs réglementaires. Toutefois, des dépassements des seuils d'alerte et des moyennes annuelles pour les particules fines (11 dépassements du seuil d'alerte en 2007 pour les PM 10) sont observées.

Le niveau régional relativement élevé en particules fines dans l'air (concentration moyenne supérieure aux valeurs guides de l'Organisation Mondiale de la Santé) et la présence d'habitations à proximité de l'ensemble des voies de desserte du site auraient dû conduire à une appréciation plus fine des incidences du projet sur le cadre de vie. Or, le dossier se limite à estimer, à partir du logiciel Impact de l'ADEME, les émissions polluantes globales.

La question de la pollution atmosphérique mérite d'être appréhendée au niveau du territoire communal en intégrant l'ensemble des sources polluantes futures (trafic, activités, modes de production de chaleur). En effet, l'augmentation des trafics, liée au projet, cumulée aux autres sources de trafic, aura des conséquences sur la qualité de l'air au sein du territoire.

La phase travaux aura des impacts directs et indirects sur la qualité de l'air. La circulation des engins engendrera des émissions de gaz à effet de serre, et les mouvements de matériaux entraîneront la mise en suspension de poussières. Ces rejets ne sont pas estimés dans le dossier mais il est précisé que des mesures seront prises pour réduire les pollutions et nuisances liées aux chantiers de déconstruction et d'aménagement, et notamment un engagement des maîtres d'œuvre et entreprises à respecter la charte «chantier qualité ».

Bruit
L'état initial du volet « bruit » est établi sur la base d'une campagne acoustique qui met en évidence un contexte sonore calme. Cette campagne a été exploitée pour alimenter une modélisation acoustique permettant d'établir des cartes de bruit.

La modélisation acoustique, calée par les mesures de bruit *in situ* et alimentée par l'estimation des trafics supplémentaires, ne montre de dégradation substantielle du contexte sonore. L'augmentation sonore théorique attendue au droit des voiries étant inférieure à 2 dB(A), aucune protection particulière n'est envisagée pour les habitations bordant les voies riveraines du quartier.

Cette étude acoustique, basée sur le trafic routier théorique généré par le projet, aurait pu prendre en compte l'ensemble des sources de bruits engendrées par les différentes activités du projet (équipements publics, commerces, aire de jeu, trafic de transit) et les projets envisagés à court et moyen termes sur le territoire des communes de Fenain et Somain.

2.3. Justification du projet du point de vue des préoccupations d'environnement

L'étude d'impact fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage pour répondre aux besoins des habitants (parcours résidentiel), qui nécessitent le développement de l'offre et de la diversité des logements pour maintenir la population de la commune.

Il apparaît que le choix du site a été guidé par la volonté de recentrer l'urbanisation autour des centres-villes des communes et de placer l'enjeu des déplacements au cœur du projet, en favorisant les déplacements doux et alternatifs. L'implantation du projet au sein d'une dent creuse et à proximité

de la gare de Somain illustre la volonté des collectivités de développer un aménagement durable cohérent avec les politiques publiques en la matière.

Le dossier contient une présentation des différents variantes d'agencement intérieur de la ZAC. Le choix des collectivités s'est orienté vers la variante favorisant la densité urbaine et limitant la place de la voiture. Cependant, la taille et l'ampleur du projet (18,5ha et 500 logements) auraient pu être justifiées par une présentation des besoins en logement issus des réflexions liées à la planification. De même, l'implantation sur une surface agricole aurait pu être explicitée au regard des objectifs de limitation de la consommation de terres agricoles et de renouvellement urbain.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3. 1. Aménagement du territoire

Le projet s'inscrit dans une démarche de densification urbaine. Il est prévu à proximité des secteurs urbains des villes de Somain et de Fenain, sur des terres actuellement agricoles. Le dossier indique que l'urbanisation projetée viendra combler un territoire partiellement enserré par l'urbanisation et permettra de recréer une centralité entre les deux communes.

En matière de logement, le projet apparaît cohérent avec l'objectif du SCOT du Douaisis visant à créer sur les deux communes environ 49 logements par an, sur 10 ans.

3.2. Transports et déplacements

La localisation du projet à proximité des centres-villes et de la gare de Somain constitue un atout pour le développement de l'usage des modes doux et des transports collectifs. Cette localisation sera valorisée par la création de liaisons douces et la limitation de la place de la voiture au sein du site.
Le dossier présente des réflexions intéressantes sur les déplacements domicile-travail (plan d'accessibilité de la gare de Somain, extension du TSCP de Douai) qui constituent le motif principal de déplacement, et sur les autres déplacements.

La collectivité a aussi étudié l'opportunité d'implanter des commerces de proximité au sein de la ZAC.

3.3. Biodiversité

Le projet prévoit la transformation de 18 ,5 hectares de terres agricoles en une zone au sein de laquelle est envisagée l'intégration d'une trame verte et bleue (réalisation de noues et autres bassins de rétention et plantation de haies « multistrates » d'espèces végétales indigènes). Le projet envisage d'accompagner ces aménagements par une gestion différenciée des espaces.

3.4. Émissions de gaz à effet de serre

La volonté de privilégier l'usage des modes doux et alternatifs à la voiture dans le cadre de ce projet témoigne d'une prise en compte des objectifs prioritaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier présente les orientations envisagées en matière de performances énergétiques et de recours aux énergies renouvelables. Compte tenu des enjeux en matière de réduction des gaz à effet de serre et des engagements européens de la France, les réflexions sur ce sujet pourraient être approfondies pour faire l'objet d'engagements dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC.

3.5. Gestion de l'eau

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales par noues et par bassins de tamponnement favorisant l'infiltration maximale des eaux de pluie. Des mesures de récupération et de réutilisation des eaux de toitures dans le cadre des futurs programmes de logements devraient être encouragées.

Conclusion

Le contenu du dossier d'étude d'impact répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le dossier présente un état des lieux de bonne qualité permettant d'identifier les principaux enjeux du territoire.

Les enjeux liés à la gestion de l'eau et au paysage ont été correctement pris en compte dans la conception du projet.
L'analyse des effets du projet sur les déplacements et le cadre de vie pourrait être poursuivie dans une approche intégrant l'ensemble des projets du territoire (TCSP entre Douai et Aniche, ZAC de Waziers) et leurs interactions.

Le projet est cohérent avec les engagements nationaux pour l'environnement en matière de consommation d'espace, de préservation de la ressource en eau et de la biodiversité. Une place importante pour les espaces de nature (coulée verte, verger, boisement) et récréatifs (mail piéton, aire de jeu) est prévue afin d'intégrer la nature en ville. L'aménagement est envisagé en application des principes définis pour un écoquartier et la proximité de la gare de Somain est de nature à permettre un report modal significatif des usagers.

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

Michel Pascal