



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS
PICARDIE

*Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le 11 AOUT 2016

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'ensemble commercial sur la ZAC du Bord des Eaux porté par Martek Promotions - commune de Hénin-Beaumont
Réf : 2016-0239

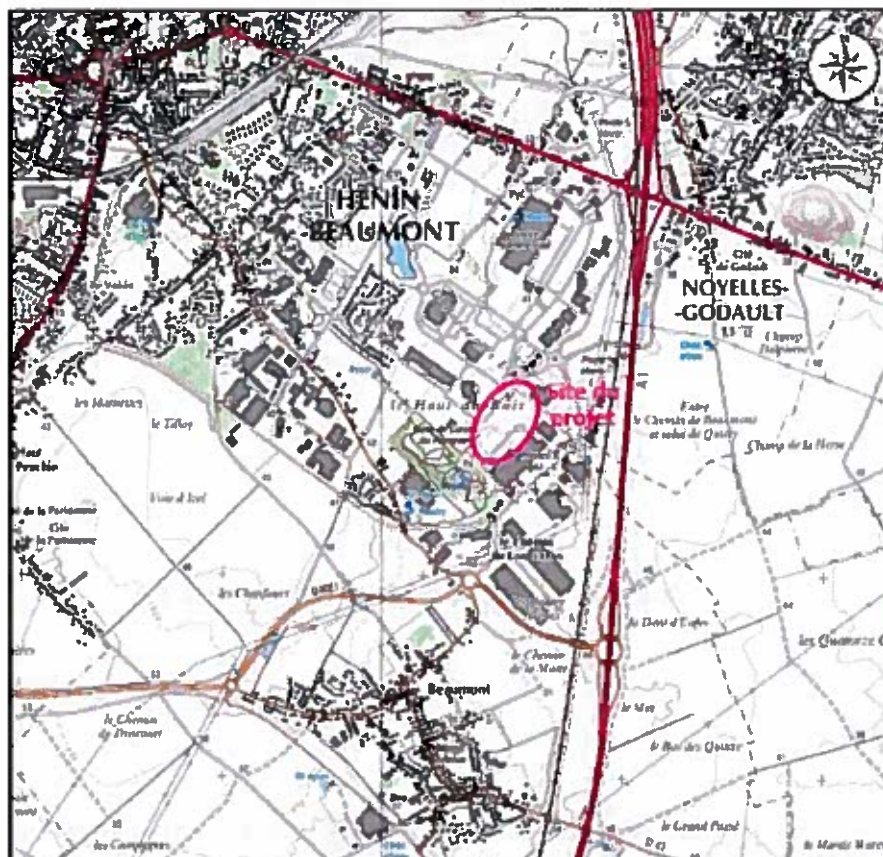
Le projet présenté a été soumis à évaluation environnementale par la décision de l'Autorité environnementale en date du 4 mars 2016. Le présent avis porte sur la version d'avril 2016 de l'étude d'impact jointe au dossier de permis de construire dans le cadre de l'instruction de celui-ci.

1. Présentation du projet

Le projet se situe dans une dent creuse de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Bord des Eaux à Hénin-Beaumont. La ZAC est longée à l'est par l'A1, au nord par la RD 643. Le site du projet est bordé par l'usine Faurecia au sud-est, une enseigne de mobilier au nord-est, deux restaurants au nord-ouest, un terrain inoccupé et une base de loisirs au sud-ouest. Le site, d'une surface de 5,17 hectares, est actuellement cultivé pour la plus grande partie, et occupé pour le reste par une zone de stockage de l'entreprise Faurecia.

Le projet prévoit à ce stade :

- la construction d'un bâtiment de 16 317 m² de planchers divisés en 8 lots destinés à de grandes et moyennes surfaces non alimentaires. Ce bâtiment accueillera une surface de vente de 13 322 m² ;
- la réalisation d'une voirie de desserte reliant la route de Noyelles au boulevard de Hernes ;
- la réalisation d'une voirie destinée à la livraison sur la limite sud-est du site ;
- une voie verte pour la circulation des cyclistes et des piétons ;
- la réalisation de 481 places de stationnement dont 290 places non imperméabilisées en evergreen ;
- la réalisation d'un giratoire ;
- un paysagement du site.



Plan de situation du projet
extrait de l'étude d'impact d'avril 2016



Plan du programme du projet
extrait de l'étude d'impact d'avril 2016

2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact ne répond que partiellement aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique est succinct mais représentatif de l'étude d'impact. Il reprend les principaux thèmes environnementaux concernés par le projet. La présence de cartes de synthèse des enjeux identifiés, des impacts du projet et des mesures prévues aurait permis une appropriation plus facile du projet par le public.

Le dossier ne présente ni les différentes esquisses qui ont été produites dans le cadre de la définition de ce projet ni les différents critères qui ont conduit au choix de la proposition retenue.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les projets connus dans le secteur ne figure pas dans le dossier d'étude d'impact transmis. En particulier, il aurait convenu d'analyser les effets cumulés du projet avec les projets suivants, notamment sur les aspects déplacements :

- réalisation des lignes de bus des agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin Carvin
- création de la ZAC Sainte Henriette en partie sur la commune d'Hénin-Beaumont

3. Prise en compte de l'environnement par le projet :

• Transports, déplacements et qualité de l'air

L'étude d'impact transmise comprend dans ses annexes une étude de trafic. Cette étude de trafic se base sur une campagne de comptages automatique réalisée du 13 au 19 juin 2014. Cet état initial, clairement explicité dans les annexes de l'étude d'impact mais non repris dans l'étude d'impact elle-même, montre des réserves de capacité atteintes sur le giratoire RD 39 – RD 40 depuis la branche RD 39 sud à l'heure de pointe du samedi après-midi, sur la base d'analyses statiques. Les analyses dynamiques montrent des remontées de file épisodiques mais pouvant être importantes aux heures de pointe du samedi sur toutes les branches du giratoire RD 39 – RD 40 et plus rarement sur la branche nord du giratoire Parcolog.

La simulation du trafic projeté se base sur un taux de foisonnement de 80 %, c'est-à-dire que le trafic généré par le projet de centre commercial sera pour 100 véhicules fréquentant le site, de 20 nouveaux chalands. Cette hypothèse est optimiste et n'est ni démontrée, ni justifiée. Le trafic généré est estimé à 300 véhicules par sens en heure de pointe le vendredi soir dont 60 nouveaux chalands et 540 véhicules par sens en heure de pointe le samedi dont 110 nouveaux chalands. Les modélisations de trafic montrent que les réserves de capacité de la branche sud de la RD 39 au giratoire RD 39 – RD 40 sont dépassées et que les réserves de capacité sont limitées sur la branche nord de la RD 39 et la branche ouest de la RD 40 à ce même giratoire. La simulation montre également que les remontées de file au giratoire RD 39 – RD 40 sont fortement impactées, pouvant atteindre entre 130 et 187 mètres en moyenne sur certaines branches à l'heure de pointe du samedi. Le projet est donc de nature à provoquer la saturation du réseau viaire local et à aggraver les problèmes relevés de qualité de l'air dans le secteur (notamment en termes d'émission de particules PM10, supérieures à 20 µg par m3).

Les alternatives offertes par le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du Bassin Minier et par l'aménagement de circulations douces ne semblent pas suffisantes pour réduire ce risque de saturation.

• Paysage et urbanité

Sur le plan paysager, l'étude d'impact mentionne que compte-tenu de l'éloignement des sites remarquables, la sensibilité du paysage environnant est faible. Cette analyse est partielle et non adaptée. Deux échelles auraient en l'occurrence pu être abordées : l'échelle du paysage minier, et l'échelle du paysage urbain.

A l'échelle du paysage minier, il aurait été pertinent d'interroger le rôle potentiel du site de projet dans la relation entre la « Chaîne des Parcs » d'une part (notamment la branche Parc des Îles – Terril Sainte Henriette) et l'itinéraire de véloroute du bassin minier d'autre part (qui passe par la base de loisir du Pommier, connexe au site du projet), c'est-à-dire dans le cadre d'une liaison entre le terril Sainte-Henriette et la base de loisir.

A l'échelle du paysage urbain, il aurait été souhaitable d'évaluer la contribution du projet à l'urbanité du quartier. La position de la parcelle qui sera aménagée est en particulier problématique au regard :

- de la perméabilité générale du quartier et du maillage des îlots (l'accessibilité d'un point à un autre sans détour trop important)

- de la lisibilité de l'espace urbain (continuité des avenues et des rues, constitution d'un front bâti ou autres formes d'ilotage)
- de la convergence des circulations vers les équipements publics de quartier (en particulier les parcs urbains).

Ces différents aspects paysagers n'ont pas été pris en compte par le projet :

- l'accessibilité aux parcelles voisines n'est assurée qu'avec les restaurants à l'ouest (où l'espace commun qui les relie, le parking, est traité autant que possible comme une place publique) ;
- le projet ne contribue pas à prolonger l'axe structurant de l'avenue du bord des eaux jusqu'au chemin de Noyelles ;
- le bâtiment envisagé ne s'aligne avec aucun de ses voisins ;
- le projet bloque tout accès du nord du quartier à la base de loisir du Pommier.

Il est à noter que la partie du site localisée en bordure de la base de loisir n'a pas été caractérisée au regard des milieux et de la biodiversité.

• **Aménagement foncier**

Le projet présenté prévoit la réalisation d'un bâtiment de 16 317 m² de planchers divisés en 8 lots destinés à de grandes et moyennes surfaces non alimentaires. Ce bâtiment accueillera une surface de vente de 13 322 m².

Sur le plan de la densité et au vu de la superficie de la parcelle de 51 682 m², le projet fait l'objet d'une certaine optimisation foncière. Ainsi, la surface de vente correspond à 25 % de la superficie de la parcelle et le projet comprend 3,35 places de stationnement pour 100 m² de surface de vente.

Par ailleurs, le projet laisse une place importante aux espaces végétalisés puisque, outre la végétalisation des façades, ils représentent 27 % de la superficie de la parcelle.

• **État des sols**

En annexe de l'étude d'impact figure une étude de la pollution des sols qui a été réalisée sur la base d'une analyse bibliographique et de 13 sondages datant de 2015. Les sondages réalisés ont permis d'identifier pour deux d'entre eux (S1 et S2) des dépassements des valeurs admissibles pour les métaux lourds et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Pour les métaux lourds, ces deux sondages seront recouverts par l'aménagement de la voirie et un bassin de gestion des eaux pluviales. Ces aménagements sont compatibles avec ce type de pollution et ne sont pas susceptibles d'engendrer d'impact vis-à-vis de la santé humaine. Le rapport préconise par ailleurs que des investigations complémentaires soient menées sur les HAP découvertes au droit du sondage S2 afin de déterminer les solutions à mettre en œuvre pour en limiter l'impact sur la santé humaine et découvrir l'ampleur de la source de pollution. Ces investigations n'ont pas été menées à la date de rédaction de l'étude d'impact par le pétitionnaire. Le dossier d'étude d'impact indique qu'aucun contact direct avec les usagers ne sera possible en raison d'une couverture du droit de ce sondage par un aménagement de voirie. Il convient cependant de rappeler que ces substances ne sont pas présentes qu'en phase particulaire, mais aussi en phase gazeuse.

Des secteurs à cavité étant présents à proximité du site, il conviendrait de conduire les investigations nécessaires pour détecter d'éventuelles cavités au droit du site, préalablement à tout aménagement. En cas de présence avérée, des mesures constructives devront être retenues afin de garantir la stabilité et la pérennité des bâtiments et ouvrages et ainsi d'assurer la sécurité des personnes.

• **Eau et zones humides**

L'étude d'impact établit un état des lieux des enjeux liés à l'eau sur le site du projet. Celui-ci est par ailleurs soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau. L'étude d'impact comprend notamment une identification des nappes. Des sondages et essais de perméabilités ont permis de caractériser les sols présents au droit du site. Le dimensionnement du projet tient compte de ces éléments et laisse une place importante aux espaces non imperméabilisés (mise en œuvre de places de stationnements en evergreen, aménagements paysagers). Ces éléments contribuent à améliorer l'intégration du site dans son environnement.

Par ailleurs, ces différentes mesures ont permis d'identifier les solutions à mettre en œuvre concernant la gestion des eaux pluviales du site. Cette gestion sera opérée par l'intermédiaire de deux bassins de rétention situés au sud du site, d'une noue et d'un aménagement paysager submersible dimensionnés sur la base d'un épisode pluvieux vicennal.

4. Synthèse

L'étude d'impact du projet « Martek Promotions » ne répond que partiellement aux dispositions de l'article R 122-5 du code de l'environnement :

- elle ne permet pas d'appréhender pleinement l'enjeu des déplacements associé à ce projet ;
- l'enjeu du paysage est passé sous silence ;
- l'état des sols est mieux traité mais les mesures prises pourraient être plus abouties pour une bonne intégration de l'environnement par le projet.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement, il est recommandé notamment :

- de revoir les solutions mises en œuvre pour faciliter le report modal, notamment par la prise en compte du tracé du futur BHNS au sud du site, et la création d'un accès en mode doux depuis la base de loisir du Pommier qui longe le BHNS ;
- dans le même sens, de prévoir la perméabilité du site selon l'axe nord-sud par les modes doux et de mettre en valeur l'interface entre la « place publique centrale » (le parking paysagé) et la base de loisir ;
- de compléter le diagnostic par un état des lieux de la biodiversité au sud du site et de faire évoluer le projet à cet endroit en prenant en compte l'ensemble des enjeux (gestion des eaux, maîtrise de la pollution des sols, biodiversité, desserte BHNS, espace public à valoriser) ;
- de finaliser les études de sols et si besoin mettre en œuvre un plan de gestion de la pollution qui permettra de valider les choix d'aménagement retenus ;
- de vérifier l'absence de catiches, et dans le cas contraire, de prendre des mesures adéquates.

Pour le Préfet et par délégation,
Pour le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,
La directrice adjointe


Aline BAGUET

