

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.59.57.83.31

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 17 MARS 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de création de la ZAC Saint Quentin/Moulin le Comte à Aire-sur-la-Lys**
Réf : TA2011-01-18-095 (DAT 11-0080)

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

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 création de la ZAC Saint Quentin/Moulin le Comte à Aire-sur-la-Lys est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de janvier 2011 de l'étude d'impact, transmise le 18 janvier 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création de la Zone d'Aménagement Concertée à Aire-sur-la-Lys. Ce projet prévu sur environ 25,3 ha doit permettre l'implantation de 174 logements, d'équipements publics (groupe scolaire, maison de quartier et extension des équipements sportifs) et de commerces de proximité en rez-de-chaussée des petits immeubles collectifs.

Les objectifs de ce projet sont de :

- répondre à la diversité des besoins des ménages et aux évolutions de leur mode de vie (desserrement des ménages)
- assurer une "couture urbaine" entre les deux hameaux St Quentin et Moulin le Comte,
- créer un quartier mixte en termes d'activités,
- affirmer une démarche globale de développement durable.

2. Qualité de l'étude d'impact :

Il est à noter que la plupart des cartes de l'étude d'impact sont, de par leur taille et leur qualité, illisibles et inexploitables, ce qui nuit à la compréhension du document. Il semble donc souhaitable que les cartes, plans et autres schémas soient retravaillés afin de les rendre lisibles et assurer une parfaite information du public.

• Résumé non technique

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 est fidèle au contenu de l'étude d'impact et permet une prise de connaissance du projet et de la nature des impacts sur l'environnement de ce type de projet.

Cependant, au même titre que l'étude d'impact, le résumé non technique ne permet pas d'identifier et de quantifier les impacts réels du projet sur l'environnement et en particulier sur les volets eau, agriculture, déplacements et cadre de vie (bruit et pollution).

Il aurait été intéressant de placer le résumé non technique en début de document afin de faciliter l'accessibilité à l'information.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des ressources naturelles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde uniquement sur les inventaires et protections réglementaires.

L'absence d'un diagnostic écologique permettant d'identifier les intérêts, le fonctionnement et les enjeux du site n'est pas justifiée. La situation du site que signale le dossier, en interface entre la ZNIEFF de type I "Moyenne vallée de la Lys" située au nord, les cœurs de nature (source trame verte et bleu du Conseil Régional, page 82) et les zones humides remarquables (source SAGE de la Lys, page 62) situées au sud constitue un enjeu majeur du développement de la trame verte et bleue et de la préservation des équilibres écologiques existants sur ce territoire, implique la réalisation d'une expertise écologique.

L'analyse de l'impact du projet se limite à identifier les incidences générales (nature des impacts) de ce type d'aménagement sans spécifier précisément l'incidence exacte du projet sur les enjeux du site (enjeux non définis) et en particulier le fonctionnement et les équilibres écologiques.

Les mesures proposées dans le cadre de ce projet sont des déclarations d'intention (création de corridors biologiques sur plus de 5 ha découlant de la prise en compte des corridors existants et de la nécessité d'en créer), mais le document n'identifie pas les corridors écologiques et les enjeux existants sur le site. La réalisation de corridors écologiques nécessite d'identifier les enjeux (diagnostic préalable permettant d'identifier les espèces et habitats cibles et les équilibres écologiques), de définir les objectifs et les fonctionnalités attendus de ces corridors et de concevoir une stratégie basée sur des aménagements in situ et des mesures (mesures de gestion, d'entretien et de suivi) adaptées et fonctionnelles.

Dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC, l'étude d'impact devra intégrer une définition de la nature (type de mesures, fonctionnalité écologique recherchée) et de l'ampleur (dimensionnement et localisation) des corridors écologiques envisagée, ceci au vu des enjeux identifiés par le diagnostic écologique adapté.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Ce dernier impose la réalisation d'une telle étude pour tout projet soumis à étude d'impact. Or le dossier d'étude d'impact ne comprend pas cette étude d'incidence Natura 2000. Il revient donc à une telle étude d'incidence d'identifier le ou les sites Natura 2000 susceptible(s) d'être concerné(s) en fonction de leur localisation par rapport au projet. L'étude d'incidence aura une ampleur conditionnée par l'existence ou non de sites Natura 2000 à proximité et de l'impact potentiel du projet sur les habitats et espèces concernées.

Agriculture:

Sur le thème de la « prise en compte des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement)

Le dossier intègre un diagnostic des activités agricoles dans la commune identifiant la Surface Agricole Utile (SAU) d'environ 1835 ha. L'étude d'impact indique que quatre exploitants agricoles seront impactés par le projet représentant un peu plus de 1% de la SAU totale de la commune. Cependant, le dossier ne précise pas la nature, la surface respective et la typologie des exploitations impactées ni même la valeur agronomique des terres agricoles impactées.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse paysagère en adéquation avec les enjeux du territoire (plaine agricole ouverte sur les hameaux et le centre-ville et ses éléments de patrimoine). Les enjeux et éléments paysagers et architecturaux sont clairement identifiés ; *" le site est ainsi ancré dans un contexte paysager double : entre des ambiances ouvertes de plaine agricole et des ambiances intimes bocagères, dont la lecture est à préserver et à renforcer", l'habitat s'est implanté de manière diffuse, formant ainsi les hameaux, mais ceux-ci ont tendance à "s'étirer" vers le centre-ville, s'éloignant peu à peu de leur caractère de "bourg" qui participe également à l'identité paysagère de plaine agricole et bocagère"* (page 84).

Le dossier indique en page 138 que *"l'impact du projet de nouveau quartier sur le paysage ne sera pas négatif. Au contraire, les aménagements paysagers de la zone sont en cohérence avec le paysage environnant : paysage agricole et paysage bocager »*. L'intégration paysagère du quartier sera assurée par l'aménagement de haie brise vent d'essences locales au niveau des franges, création d'une trame verte et alignement d'arbres.

Cependant, cette analyse paysagère et les objectifs du projet d'assurer une "couture urbaine" entre les deux hameaux St Quentin et Moulin le Comte ne paraissent pas cohérents avec l'identité du paysage énoncé dans l'état initial.

Il semble ainsi que l'aménagement de cette zone est susceptible de modifier et de remettre en cause l'identité paysagère du territoire. Cet aspect nécessite qu'une réflexion complémentaire soit menée pour préserver les enjeux paysagers du territoire (étude de variante en zone urbaine).

Eau

Les diagnostics réalisés dans le cadre du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE de la Lys approuvé et les orientations générales de ces documents ont été correctement exploités (définition des masses d'eau et de leur état).

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes (carte géologique, étude de vulnérabilité de la nappe de la craie). Les éléments hydrogéologiques du dossier précisent que le site se situe au niveau d'une aire d'alimentation des captages prioritaire pour la protection de la ressource en eau où la nappe est peu vulnérable compte tenu de son recouvrement par une épaisse couche d'argile. Les captages d'eau potable aux environs du site sont localisés mais ne concerne pas le site d'étude. Le dossier indique aussi que des prélèvements en eau de surface (au niveau de la Lys) sont réalisés pour l'adduction en eau potable et que le site se situe sur une zone de forte exploitation de la ressource en eau potable. Cependant, cet enjeu majeur et prioritaire aurait mérité d'être mis clairement en exergue dans le cadre de l'analyse des enjeux du territoire.

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique des principaux cours d'eau du territoire (La Lys et la Laquette) est de bonne qualité et souligne une qualité passable en 2007 des cours d'eau du secteur ainsi que le caractère inondable de la Lys (Plan de Prévention des Risques Inondation approuvé). Le dossier indique aussi l'omniprésence des zones humides sur le territoire de la commune (zones humides et réseau hydrographique très développé) et localise les zones humides remarquables (selon le SAGE) par rapport au site (zones humides situées au sud du périmètre d'étude). Il aurait été intéressant de préciser que la préservation de ces zones humides est une priorité pour le SDAGE et le SAGE.

Les dispositions du SDAGE et surtout du SAGE de la Lys approuvés en 2010 auraient mérité d'être intégrées à ce chapitre, car elles constituent des contraintes fortes pour le projet.

En matière de mesure de gestion des eaux pluviales, le projet ne précise pas les modalités de gestion des eaux de ruissellement sans que soit précisé si les noues et les bassins qui seront aménagés sont destinés à l'infiltration soit des eaux ou un rejet vers les eaux superficielles ou vers le réseau d'assainissement. Compte tenu du caractère inondable reconnu du secteur d'étude, il apparaît nécessaire de présenter, dès maintenant, les modalités qui seront retenues dans le cadre du projet en matière de gestion des eaux de ruissellement. L'absence de cette information ne permet pas, non plus, d'analyser ou même d'appréhender les incidences du projet sur la ressource en eau.

Il n'est donc pas possible d'apprécier la cohérence des modalités de gestion des eaux avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) ainsi qu'avec les autres orientations du SDAGE et du SAGE.

En ce qui concerne, la gestion des eaux usées, le dossier précise que les prescriptions du schéma directeur d'assainissement de la commune seront respectées. A savoir, un système d'assainissement collectif raccordé à la station d'épuration pour les logements du secteur sud et un système d'assainissement non collectif pour les logements du secteur nord. Il serait plus cohérent de mettre en œuvre un seul système d'assainissement assurant la meilleure protection des ressources en eau.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des effets du projet (rejets d'eaux pluviales et rejets d'eaux usées) sur la qualité et le fonctionnement des eaux souterraines et le réseau d'assainissement. Il serait nécessaire d'estimer les volumes, la nature et les flux d'effluents générés par le projet (eaux usées et eaux pluviales), d'apprécier les capacités du système d'assainissement (couple réseaux et station d'épuration) et des milieux récepteurs (eaux superficielles et eaux souterraines), et de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du système d'assainissement à collecter et traiter l'ensemble des effluents par temps de pluie mensuelle et les capacités des milieux récepteurs.

Toutefois, le projet envisagé ne semble pas engendrer, en phase d'exploitation, d'incidence sur la qualité des eaux de la nappe compte tenu de sa faible vulnérabilité. Une vigilance particulière, en phase travaux devra impérativement être mise en place compte tenu de l'enjeu majeur que constitue la production d'eau potable sur ce territoire.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur. Cette estimation de la consommation en eau et l'analyse de l'adéquation entre ces besoins et les capacités des nappes souterraines sollicitées sont essentielles dans une région où 96% de l'eau potable provient des nappes d'eau souterraine et dans un secteur où la nappe et les eaux superficielles sont déjà fortement exploitées.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est succinct. Il présente la desserte routière existante (RD943, RD 157).

Les trafics (et la nature des trafics) observés sur les voiries connexes au site sont issus de comptages routiers de 2008 et indiquent un trafic important au niveau de la RD 943 (environ 11 500 véhicules/jour) et la RD 157 (environ 8 900 véhicules/jour). Cependant, le dossier ne présente pas de façon fine le fonctionnement des infrastructures routières desservant le site en particulier en heure de pointe, ni les données trafic de certaines voiries impactées par le projet (chemin de la Croisette, la RD 169 et la RD 159). Cette absence de données est d'autant plus étonnant que le dossier précise que deux déviations (déviation de la RD 157 et déviation de la RD 943) sont envisagées aux environs du site (DUP en cours pour la déviation de la RD 943). Compte tenu des implications et des incidences de ces projets routiers sur le projet et réciproquement, il apparaît nécessaire que les éléments de diagnostics (étude trafic, enquêtes cordons, étude circulation, étude déplacements) réalisés dans le cadre de ces projets et les objectifs et impacts attendus (trafic et report de trafic) dans le cadre de ces projets soient intégrés à la présente étude d'impact.

Le site ne bénéficie d'aucune desserte par les transports collectifs, le premier arrêt de bus étant situé à plus de 500 m (en centre-ville). Un diagnostic des transports en commun (niveau de service, amplitudes horaires, fréquences, nombre de bus, taux d'occupation, itinéraires) ainsi que des études sur les modalités de déplacements des habitants de la commune auraient permis d'apprécier l'adéquation entre l'offre et la demande en transport collectif en particulier pour les déplacement domicile-travail. La synthèse de ces études aurait pu permettre de

développer une stratégie visant à améliorer et développer la desserte du site par les transports collectifs.

4

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), il semble que la zone ne bénéficie pas d'infrastructures spécifiques, continues et sécurisées pour les 2 roues et les piétons.

L'analyse des incidences sur les déplacements et le réseau routier indique un impact non négligeable compte tenu du trafic actuel observé en particulier au niveau de la RD 157 et du trafic généré par le projet (402 véhicules supplémentaires uniquement sur la RD 157). L'augmentation du trafic induit par le projet sur la RD 157 représenterait environ 5% du trafic total de la route départementale. Cependant, le dossier n'évalue pas l'impact du projet sur l'ensemble des voiries concernées alors que le dossier indique en page 118 que plusieurs points d'accès automobiles sont prévus chemin de la Croisette, sur la RD 169 et sur la RD 159.

Les mesures et aménagements proposés dans le cadre de ce projet et visant à réduire les effets du projet précisent que le projet prévoit le développement des modes doux. Mais, le site ne bénéficie pas d'une desserte en transport en commun et aucune offre en transports en commun n'est envisagée dans le cadre de ce projet. D'autre part le développement des itinéraires doux semble circonscrit à l'enceinte du site alors qu'aucune continuité n'existe à l'extérieur du site (absence de trottoirs et de pistes cyclables le long des routes départementales).

Ainsi, le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs pour réduire la place de la voiture constitue un objectif louable, mais difficilement réalisable sans la mise en place d'une gouvernance claire autour de ce sujet aboutissant à des mesures opérationnelles cohérentes.

Il est à noter que selon le dossier, le projet n'affectera le trafic de la RD 157 que les premières années de sa réalisation : *"en effet, une fois la déviation réalisée (à moyen terme), une grande partie du trafic actuel de la RD 157, la route principale de l'entrée de ville ouest, sera reportée sur la déviation prévue"*. Compte tenu de l'état d'avancement du projet de déviation, il aurait été intéressant d'intégrer les éléments des études menées dans le cadre de ces projet afin d'estimer les trafics attendues à moyen et long terme sur la RD 157.

Concernant la sécurité routière, le dossier souligne que la création de nouvelles intersections est source de points durs et de conflits, mais que le dimensionnement des carrefours (concerté avec les gestionnaires des ouvrages) assurera la sécurité des échanges. Cependant, le dossier ne précise pas le type d'intersections envisagées (giratoire, feu tricolore, stop, cédez-le-passage, priorité) ni les études menées sur lesquelles se fondent le dossier pour affirmer l'absence d'incidences sur la sécurité.

De surcroît, compte tenu des implications entre le projet et les projets routiers, il s'avère nécessaire d'intégrer l'ensemble des études menées dans le cadre de la conception des projets routiers et des intersections et une analyse des incidences combinées et cumulées de l'ensemble de ces projets sur les trafics et la sécurité.

Santé et cadre de vie

Le dossier ne contient pas d'état initial du contexte sonore ni aucune modélisation des niveaux sonores attendus qui permettent d'apprécier les effets du projet sur l'ambiance sonore du site (pour les riverains actuels et les futurs habitants de la ZAC) ainsi que les effets indirects (incidence des futures déviations). Sont indiquées uniquement les infrastructures bruyantes situées à proximité du site (arrêté ministériel du 30 mai 1996 définissant les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation).

Bien que le trafic routier soit une source de bruit importante en environnement urbain, il est regrettable que seul celui-ci ait été considéré. En effet, d'autres sources de bruit, comme les bruits d'activités (commerces, climatiseurs, etc.), peuvent causer des nuisances.

L'étude d'impact ne contient pas d'analyse des effets du projet sur l'ambiance sonore du site et surtout vis-à-vis des riverains de l'ensemble des voiries impactées (RD 157, RD 159, chemin de la croisette et RD 169) alors que le projet va générer plus de 500 véhicules par jour.

Comme le soulignent les éléments du chapitre "Effets sur le réseau routier et la sécurité" du dossier page 119 *"L'impact du projet sur le trafic de cette voie (la RD 157) n'est donc pas négligeable"*.

De plus, le projet n'intègre pas les incidences des futures déviations des RD 157 et RD 943 sur les riverains actuels (effets cumulés) et futurs (effets indirects).

L'étude d'impact fait références aux dispositions du décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit et des aménagements et infrastructures de transport terrestre. Il a été abrogé par décret du 12 octobre 2007 et codifié dans le code de l'environnement aux articles R571-32 à R571-43. L'OMS a défini une valeur guide pour les zones résidentielles extérieures de 50 dB(A) pour une gêne légère et de 55 dB(A) pour une gêne sérieuse. La mise en place de protections acoustiques et autres techniques d'aménagement, afin d'éviter au maximum les dépassements de ces valeurs, devra être étudiée. Les différents équipements publics ou privés à l'origine de nuisances sonores devront également être implantés en tenant compte de ce critère.

La qualité de l'air du site est appréciée au travers des bilans globaux du réseau ATMO au niveau de la station de St Omer (station urbaine) et des estimations de la pollution routière (logiciel Impact de l'ADEME). Ces données semblent montrer un respect des valeurs moyennes annuelles pour les principaux polluants surveillés. Cependant, ces données ne renseignent pas sur la qualité de l'air au niveau du site, car la station exploitée (station urbaine) n'est pas représentative du contexte (milieu agricole).

L'articulation de la ZAC vis-à-vis du Plan Régional de la Qualité de l'Air, du Plan de Protection de l'Atmosphère et du Plan de Déplacement Urbain aurait gagné à être détaillée

L'étude d'impact ne contient pas de réelle analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, même si le projet ne semble pas de nature à générer des impacts notoires sur la santé.

L'estimation de la pollution émise par le trafic avec le projet démontre néanmoins une augmentation des émissions polluantes.

Compte tenu des implications entre le projet et les projets routiers, il s'avère nécessaire d'intégrer l'ensemble des études menées dans le cadre de la conception des projets routiers et des intersections et d'analyser les incidences combinées et cumulées de l'ensemble de ces projets sur le bruit, les émissions de pollution et le cadre de vie.

Le site d'implantation de la ZAC « Saint Quentin / Moulin le Comte » n'est concerné par aucun périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine. Les rejets potentiels (eaux pluviales, pollution saisonnières ou chroniques, etc.), ainsi que d'éventuelles pressions supplémentaires sur la ressource en eau ne sont pas quantifiés. L'analyse des impacts est de ce fait très superficielle.

Quelques imprécisions sont à signaler : en ce qui concerne les risques liés au transport de marchandises dangereuses et les risques liés aux anciennes munitions de guerre, il n'est pas judicieux de les avoir mentionnés dans le chapitre « C. Risques naturels » (page 53). En effet, ce sont des risques liés aux activités humaines. Il aurait fallu mentionner dans cette partie les aléas « inondations », « mouvements de terrain », « retrait et gonflement des argiles », « sismiques », etc. Dans la partie « effets sur les eaux souterraines et superficielles sur la santé » (page 126), il est indiqué le plomb contenu dans le super à hauteur de 0,15 g/L environ est une source de pollution des espaces urbanisés, alors que la vente de carburants contenant du plomb est interdite depuis le 1^{er} janvier 2000 (Arrêté du 23 décembre 1999 relatif aux caractéristiques du supercarburant sans plomb).

• **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 ».

La justification du projet est fondée sur une approche urbanistique liée aux besoins en logements permettant a minima le maintien de la population.

6

Cette évaluation des besoins en logements sur la commune est issue des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui prend en compte un certain nombre de facteurs : taux d'occupation des logements (2,5 habitants par logement), taux de renouvellement des logements.

Cependant, ce chapitre ne permet pas de justifier la localisation du projet en zone agricole et donc la création de logements en étalement urbain alors que les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de St Omer et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) sont de *"sortir de la logique de dispersion et d'étalement de l'urbanisation"* (orientation 1 du SCOT) et d'assurer *"un développement urbain recentré"* (axe 1 du PDU).

Le dossier précise que l'un des objectifs du projet est de requalifier l'entrée ouest de la ville. Or cette requalification, si elle est nécessaire, peut être envisagée indépendamment d'un projet d'aménagement de logements, qui, de surcroît, va générer une perte d'identité des paysages de par la connexion qu'il va engendrer entre les hameaux et la destruction d'espace agricole.

Le dossier ne présente pas de variante visant à réaliser ces logements en centre urbain ce qui éviterait d'avoir recours aux zones agricoles.

Le projet se revendique d'une démarche durable compte tenu de l'intégration :

- d'une mixité d'activités (équipements publics, logements, commerces),
- d'une volonté de développer les modes de déplacements doux,
- d'une démarche bioclimatique,
- d'une démarche de densification de l'habitat,
- de par la mutualisation des équipements publics.

Cependant, certains volets ne font pas l'objet de mesures opérationnelles (objectifs en termes d'efficacité énergétique, de densification ou de continuité des modes doux).

De plus, d'autres volets du développement durable ne semblent par avoir fait l'objet d'une réflexion particulière comme:

- *le volet social*: les logements proposés se composent essentiellement de lots libres (144 logements) et de petits collectifs (30 logements) d'une surface moyenne de 600m² et n'intégrant pas de logements sociaux. L'absence d'une desserte en transports en commun ne permettra pas aux habitants non motorisés de se déplacer aisément.
- *le volet environnemental* : l'enjeu lié à la préservation des ressources en eau ne semble pas, à l'heure actuelle, avoir fait l'objet d'une réflexion approfondie alors que le territoire se situe au niveau d'une zone de production d'eau potable fortement exploitée, dans un secteur où les zones humides sont omniprésentes et où les enjeux liés aux zones inondables sont prépondérants. L'enjeu lié à la préservation des paysages et à l'identité des hameaux n'a pas été intégré aux réflexions. Le volet émissions de gaz à effet de serre lié aux déplacements (pendulaire en particulier) n'a pas été intégré en amont des réflexions puisque le site et la commune ne sont pas desservis par les transports en commun à haut niveau de service (absence de gare).
- *le volet gouvernance*: le projet ne reflète pas de réflexion vis-à-vis des déplacements visant à rendre cohérent l'ensemble des démarches des acteurs du territoire pour inciter et développer les modes de déplacements alternatifs. Au contraire, L'ensemble des projets du territoire semble favoriser les déplacements routiers (création de déviation, création d'intersection et d'accès routier au site).

• 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 uniquement les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et les difficultés rencontrées ne sont pas présentés précisément.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

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).

Le projet concerne la création d'environ 174 logements en zone actuellement agricole. Le site projet se situe à plus de 500 m du centre-ville d'Aire-sur-la-Lys, sans desserte en transports en commun. Le dossier ne contient pas de justification claire ni d'étude de variantes permettant d'apprécier l'opportunité de réaliser ce projet en zone agricole (en étalement urbain).

Ainsi, ce projet n'est pas cohérent avec les orientations du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) de St Omer qui préconise "la recherche d'une cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transport en commun" (orientation 2), "la sortie de la logique de dispersion et d'étalement urbain" (orientation 1) et "le développement urbain recentré"; Le projet n'apparaît pas non plus cohérent avec les orientations des lois Grenelle (densification et limitation de la consommation d'espaces agricoles), car les aménagements ne traduisent pas une volonté affichée de densification de l'habitat (174 logements sur environ 20ha avec des lots de 600m²) ou une volonté de recentrer l'urbanisation (projet en zone agricole) et de limiter la consommation d'espaces agricole.

- **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), et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Le site ne bénéficie et ne bénéficiera pas dans le cadre de ce projet d'une desserte en transport en commun. Le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacements doux semblent un objectif majeur de ce projet, cependant l'absence de continuités piétonnes et cycles en dehors de la zone et surtout l'absence de déclinaison opérationnelle (modalité de mise en œuvre) de ces engagements ne permet pas d'apprécier l'atteinte de ces objectifs.

Il serait souhaitable de développer une réflexion concertée pour une offre en transport en commun adaptée à la nature et aux caractéristiques du projet et aux modalités de déplacements de la population, et de créer des continuités d'itinéraires pour les modes doux (deux roues et piétons). Cette réflexion sur la mise en œuvre d'une offre en transport en commun efficace (offre répondant à un besoin et permettant de concurrencer la voiture) et cohérente (recherche d'un périmètre cohérent, cohérence avec les offres existantes), implique la réalisation d'études déplacements (déplacement domicile-travail) afin de connaître les modalités et la nature des déplacements des habitants.

- **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).

Le dossier indique que le projet intégrera une réflexion vis-à-vis des continuités écologiques compte tenu du fait que le site se situe en interface entre une ZNIEFF de type I et la vallée de la Lys. Toutefois, l'absence d'un diagnostic écologique du site et de ces environs ainsi que de mesures opérationnelles ne permettent pas d'évaluer la plus-value écologique du projet.

• Émissions de gaz à effet de serre

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les 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 transports (article 10).

Le dossier indique que dans le cadre de cette opération une approche "habitats bioclimatiques" (protection contre le vent, orientations préférentielles) sera développée, mais sans préciser les performances énergétiques attendues (Bâtiments Basse Consommation (BBC), habitat passif).

Le volet émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements se limite à énoncer un objectif de développement des modes de déplacements doux sans approche spécifique vis-à-vis du développement des transports en commun. Et l'émergence de nombreux projets routiers aux environs du site n'apparaît pas cohérente avec la volonté de développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le projet pourrait être complété par des mesures en phase chantier permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre comme l'introduction dans le dossier de consultation des entreprises des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais in situ, à acheminer les matériaux par la voie ferrée ou la voie d'eau.

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

Il ne semble pas y avoir eu de réflexion particulière par rapport à cet enjeu. La mise en œuvre d'aménagements adaptés, efficaces et sécurisés en faveur des modes de déplacements alternatifs en particulier pour les déplacements pendulaires associés à des mesures visant à réduire les émissions polluantes issues des habitations (économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables) constitueraient des engagements intéressants en faveur de la santé.

• 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).

Le projet ne traduit pas de réflexion particulière vis-à-vis de cet enjeu alors que ce volet constitue une priorité compte tenu de l'exploitation importante de la ressource en eau (superficielle et souterraine) pour les besoins en eau potable et du caractère inondable de la vallée de la Lys.

Aucun élément du dossier et du projet ne permet de vérifier la prise en compte des orientations du SDAGE, du SAGE et des lois Grenelle.

Compte tenu des enjeux importants du territoire (protection de la ressource en eau potable, protection des biens et des personnes vis-à-vis des inondations), des mesures visant à réduire les pressions exercées sur les ressources en eau (récupération et réutilisation des eaux pluviales, économie en eau) et visant à limiter les ruissellements (limitation des surfaces imperméabilisées, réalisation de parking et toitures végétalisées, gestion à la parcelle, utilisation de techniques alternatives, infiltration totale ou partielle).

3. Conclusion :

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact : il permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et de ses impacts généraux, mais pas des impacts réels du projet.

9

L'état des lieux de l'étude d'impact est perfectible, car il n'exploite pas un certain nombre de données disponibles comme les dispositions du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE de Lys approuvés, les données de la qualité de l'air de stations de mesures représentatives du contexte, et les études circulation et déplacements. De plus, des compléments relatifs aux enjeux écologiques du site (identification des potentialités en continuité écologique), aux conditions de déplacements (diagnostic transports en commun, fonctionnement et niveau de service des infrastructures routières), à la qualité de l'air et à l'ambiance sonore du site sont nécessaires.

L'analyse des effets du projet identifie la nature des impacts pour ce type d'aménagement sans réellement les quantifier et sans prendre en compte les enjeux environnementaux du site (paysage, eau, déplacements). L'analyse des impacts du projet affirme sans justification ni argumentation l'absence d'impact notable. Les mesures envisagées se déclinent sous forme d'objectifs à atteindre sans présentation de mesures opérationnelles. Or les enjeux en matière de biodiversité et de déplacements sont très importants sur ce projet.

En application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement), le dossier d'étude d'impact doit contenir une étude d'incidence Natura 2000 complète qui démontre l'absence de toute incidence du projet vis-à-vis des espèces et habitats ayant conduit au classement des sites Natura 2000, qui seraient situés à proximité.

Dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC, il est nécessaire de compléter et d'étoffer l'état initial de l'étude d'impact, d'argumenter l'analyse des incidences du projet, de justifier compte tenu des préoccupations environnementales le projet en particulier par l'étude de variantes et de proposer des mesures d'évitement, de réduction d'impact, d'accompagnement voire compensatoires et de suivi adaptées et opérationnelles.

De plus, compte tenu des incidences cumulées et combinées (déplacements, sécurité, bruit, pollution et cadre de vie) du projet et des divers projets routiers (déviation de RD 157 et RD 943), il s'avère nécessaire que l'étude d'impact de la ZAC intègre une approche globale de ces incidences (notion de programme).

La création de cette zone d'activités concertée en zone agricole éloignée du centre-ville et sans offre en transports en commun ou itinéraires mode doux contribue à l'étalement urbain de la commune et à une perte d'identité paysagère. L'absence de déclinaison opérationnelle des objectifs et engagements du maître d'ouvrage (en ce qui concerne les performances énergétiques des logements, la création de corridors écologiques et le développement des modes doux), et l'absence de réflexion vis-à-vis de la desserte en transports en commun ou de la consommation de terres agricoles ne permettent pas d'apprécier la prise en compte des orientations des lois Grenelle.

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



Michel Pascal