



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/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

21 AVR. 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet d'Ecoquartier des Alouettes à Bruay-la-Bruissière**
Réf : TA2011-02-23-101 (DAT 11-0270)

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 d'écoquartier des Alouettes à Bruay-la-Bruissière est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2010 de l'étude d'impact, transmise le 23 février 2011.

1.Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'un écoquartier d'une emprise foncière d'environ 15ha à Bruay-la-Bruissière sur l'ancien site industriel Plastic Omnium et sur les anciennes emprises de la gare ferroviaire. L'objectif de ce projet est de redynamiser le centre-ville de Bruay-la-Bruissière par la création d'environ 350 logements, d'un village des Marques (de 8 000 m²), de commerces en rez-de-chaussée dont une halle alimentaire. Le projet s'accompagne de la requalification de la rue R. Briquet permettant d'accueillir prochainement un transport en commun en site propre Béthune-Bruay (TSCP) ainsi qu'un pôle d'échange TCSP-bus et de créer des cheminements sécurisés pour les déplacements doux.

Les objectifs associés de ce projet sont :

- de développer une offre de logements diversifiée (maisons groupées, petits collectifs),
- d'assurer une mixité sociale et une mixité d'activités
- de créer des liaisons interquartiers (nord-sud),
- d'intégrer une approche durable de l'urbanisme.

2.Qualité de l'étude d'impact :

•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 bonne prise de connaissance du projet et de ses impacts potentiels sur l'environnement.

Cependant, au même titre que l'étude d'impact, le résumé non technique ne permet pas d'identifier suffisamment les impacts réels du projet sur l'environnement et en particulier sur la gestion des eaux, la santé et les déplacements.

•État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Blodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles » (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, les protections réglementaires et les études liées à la trame verte et bleue.

Le dossier reprend un chapitre "Prospection sur site" où il est précisé que ce dernier est à compléter. Ainsi compte tenu de cette absence, on peut considérer ce volet comme incomplet.

Les études "trame verte et bleue" intégrées au dossier montrent que la commune constitue un coeur de nature à confirmer et un point d'appui pour un corridor forestier orienté nord-ouest/sud-est reliant les bois de Lillers, de Lapugnoy, le bois des Dames, d'Ohain, le bois de Mont et se poursuivant jusqu'au sud de Lens.

Le dossier ne présente pas la nature des aménagements écologiques qui seront envisagés sur le site. Toutefois, les plans semblent indiquer la mise en œuvre d'aménagements paysagers urbains sans plus-value écologique alors qu'existent quelques habitats diversifiés intéressants pour la faune et la flore (friches herbacées recolonisées, boisements, délaissés ferroviaires) constituant de véritables refuges et corridors écologiques.

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 du code de l'environnement). Or le dossier ne contient pas cette étude permettant de démontrer l'absence de toute incidence du projet vis-à-vis des espèces et habitats ayant conduit au classement des sites Natura 2000 localisés à proximité du secteur d'étude et susceptible d'être impactés par le projet. Il doit donc être complété par cette étude.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse paysagère en adéquation avec le caractère exclusivement urbain du site. Il est à noter que la ville se situe dans une zone de transition entre la zone très artificialisée du bassin minier et les espaces naturels de densité faible du plateau de l'Artois. *"Le relief fortement présent, superposé à la rigidité des tracés viaires issus de l'époque minière, fabrique des ambiances de rues fortement marquées par la pente, contribuant à exacerber cette réalité topographique".*

Mais le dossier d'étude d'impact ne présente pas les aménagements paysagers envisagés et n'argumente pas en quoi le projet est susceptible de *"créer une nouvelle centralité vectrice d'une nouvelle identité"*.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact indique une vulnérabilité non négligeable de la nappe de la craie (principale ressource en eau potable de la région), mais l'absence de captage d'eau potable dans l'aire d'étude. Cependant, aucune étude (étude de la perméabilité des sols, carte de vulnérabilité de la nappe) ne vient étayer cette appréciation. Au contraire, les éléments issus de la carte géologique montrent la présence d'un sous-sol limoneux argileux peu perméable. Il aurait été nécessaire d'exploiter plus finement les éléments du diagnostic du SAGE de la Lys, les données BRGM et réaliser des tests de perméabilité pour appréhender la vulnérabilité des différentes nappes.

La présence d'anciens captages industriels est mentionnée sur le site Plastic Omnium. L'étude ne fournit aucune précision sur leur état ou sur les nappes exploitées. En conséquence, les risques éventuels de pollution de la ressource en eau souterraine ne sont donc pas appréciés. L'étude doit apporter des précisions sur ces questions et sur le devenir de ces captages dans le cadre de la réalisation de l'écoquartier.

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique est assez succincte. Elle se limite à évoquer les cours d'eau présents à proximité du site et à préciser leur qualité (La Lawe et le fossé d'Avesne). Ces éléments n'intègrent pas les données du diagnostic du SAGE ni des études (hydraulique) menées dans le cadre des missions du Syndicat Mixte pour le SAGE de la Lys (SYMSAGEL).

L'état des lieux n'exploite pas suffisamment les diagnostics du SDAGE Artois-Picardie, du SAGE de la Lys et les éléments de diagnostic du Plan Départemental de Protection des Milieux Aquatiques et de Gestion des ressources piscicoles (PDPG 62), ni même les dispositions de ces documents susceptibles de s'appliquer au projet.

Au chapitre "risques naturels", le dossier précise que la commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondations de la Lawe mais que le site projet n'est pas concerné par des zones à risques. Une gestion adaptée et maîtrisée des eaux de ruissellement issues du site aurait toutefois pu être étudiée.

Le dossier est relativement évasif sur le thème de la gestion des eaux et de l'impact du projet sur les milieux aquatiques. Il renvoie ces questions à la production de documents à venir (étude hydraulique et dossier loi sur l'eau éventuel). Ainsi, le projet ne semble pas prévoir de modification de la gestion des eaux usées et pluviales du site. Ces effluents seront vraisemblablement raccordés au réseau d'assainissement séparatif.

Compte tenu de l'absence de mesures de gestion alternative (limitation des surfaces imperméabilisées, infiltration, utilisation de techniques alternatives et réutilisation des eaux pluviales), les modalités de gestion des eaux pluviales ne peuvent être considérées comme cohérentes 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 instaurant 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) du SDAGE non plus qu'avec les dispositions du SAGE de la Lys.

Le système d'assainissement de la commune de Bruay-La-Buissière est présenté de façon rapide. Le réseau est séparatif. La station d'épuration dispose d'une réserve de traitement (charge 82 % sans préciser s'il s'agit de la charge organique ou hydraulique). La charge liée au projet n'est ni quantifiée, ni comparée aux réserves de traitement disponibles sur la station actuelle. L'étude hydraulique précédemment citée permettra également de s'assurer de la capacité des réseaux à prendre en charge les débits supplémentaires (en matière d'eaux usées, mais également d'eaux pluviales).

Aucune information sur la compatibilité du projet avec la disponibilité de la ressource en eau potable dans la commune de Bruay-La-Buissière n'est donnée.

Les éléments d'état initial et l'analyse des incidences du projet sur l'enjeu Eau sont insuffisants pour permettre d'en apprécier et d'appréhender suffisamment les impacts.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est assez complet. Il présente les principaux axes structurants (avenue Plouvier, rue de la République, rue Cadot, RD 301) et les voies de desserte principales et secondaires. Les trafics observés sur les voiries connexes au site (issus d'une campagne de comptage réalisée en juin 2009) sont relativement importants (7 000 véhicules/jour rue Alfred Leroy et 4 500 véhicules/jour rue Raoul Briquet) mais semblent compatibles avec les capacités des voies.

L'analyse des données de la campagne de comptages rue A. Leroy montre l'absence de variation importante hebdomadaire et journalière. Cette absence de variation journalière du trafic semble s'expliquer par le caractère commercial de cette rue. Alors que l'analyse rue R. Briquet montre d'importantes variations journalières avec un pic entre 17 h et 18 h ce qui caractérise une voirie à vocation résidentielle.

Le fonctionnement actuel des voiries et des carrefours est analysé pour conclure sur l'absence de problème de trafic et un bon niveau de service des principaux axes.

Le dossier précise que le nombre d'accidents sur la zone d'étude est faible compte tenu des vitesses faibles induites par le caractère urbain du site.

La desserte du site par les transports collectifs est assurée par de nombreuses lignes de bus dont certains arrêts sont situés au niveau du site. Un diagnostic des transports en commun précisant le niveau de service, les amplitudes horaires, les fréquences, le nombre de bus, les itinéraires et les arrêts concernant le site (identification des aires d'attraction des arrêts) permet de vérifier la bonne desserte du site.

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), le dossier note que la commune ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'aménagements spécifiques pour les cyclistes, mais que des réflexions sont en cours sur les principaux axes (rue Cadot, rue de la République). Les cheminements piétons sont, dans l'ensemble des rues du périmètre de l'étude de mauvaise qualité (trottoirs étroits, dénivelés importants, encombrement).

L'analyse des incidences du projet sur les déplacements est absente du dossier; les trafics induits par les déplacements domicile-travail et par les activités commerciales ne sont pas estimés et la répartition de ces trafics sur les voiries connexes au site n'est pas identifiée.

Le dossier précise que des prolongations de voiries (rue de Touraine et rue du Dauphiné) seront réalisées afin de créer des connexions interquartiers nord-sud. Ces aménagements sont susceptibles de modifier la répartition locale des trafics et générer de nouvelles nuisances pour les riverains actuels (bruit, pollution). L'étude d'impact doit permettre d'appréhender objectivement les incidences de ces aménagements en particulier vis-à-vis du cadre de vie des riverains de ces voiries.

Cependant, l'intégration dans le cadre de ce projet du futur TCSP (réserve foncière au niveau de la rue R; Briquet), d'un pôle d'échange multimodal et d'itinéraires pour les modes alternatifs sont des éléments très positifs susceptibles d'induire un report modal et donc une diminution des trafics locaux.

Santé et cadre de vie

Le dossier rappelle les bases de données disponibles en matière de sites et sols pollués (BASOL et BASIAS). BASIAS signale la présence sur ce site (ou en immédiate proximité) d'une chaudronnerie, d'une station essence et d'un dépôt de fuel.

Le site Plastic Omnium, installation soumise à la législation ICPE, a fait l'objet d'une cessation d'activité. Un rapport environnemental a été produit. Ce rapport n'apporte cependant pas suffisamment d'informations sur la qualité des sols pour permettre de s'assurer de l'adéquation de l'état des sols avec l'usage envisagé. Le rapport mentionne la présence d'odeurs d'hydrocarbures. Les bilans de qualité chimique réalisés ne mettraient cependant pas en évidence de contaminations excessives au regard d'un usage industriel. Mais les investigations qui auraient été menées, ne sont pas décrites, et l'analyse n'est pas mise en rapport avec un usage du site autre qu'industriel.

La nécessité de diagnostics complémentaires à réaliser dans le cadre d'un nouvel usage est clairement énoncé dans les conclusions du rapport environnemental de cessation d'activité du site, sans qu'il soit possible de savoir si de tels diagnostics ont été réalisés (page 39).

Le rapport présente les pollutions classiquement retrouvées sur d'anciennes gares (voies SNCF contaminées par des huiles, graisses et fuites de gasoil, ballasts présentant des métaux lourds, zones de dépotage et de remplissage de gasoil...) sans toutefois apporter des précisions pour le site de l'ancienne gare.

L'état initial est globalement insuffisant. Aucune référence des polluants recherchés et des résultats d'analyse n'est mentionnée.

Une analyse de risques sanitaires aurait été réalisée sur un projet d'habitation standard (volume habité de 100 m³, taux de renouvellement de l'air fixé). Une telle analyse ne peut constituer une démarche suffisante pour pouvoir répondre aux termes de la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. L'adéquation entre l'état du sol et l'usage envisagé n'est donc pas clairement démontrée.

Trois puits de mine sont présents sur le site d'étude. Les risques associés sont un risque d'affaissement et un risque accidentel d'incendie ou d'explosion (émission méthane grisou). Le devenir de ces puits et leur prise en compte dans le projet nécessitent un développement beaucoup plus important dans l'étude d'impact.

L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air se base sur la station ATMO située à environ 10 km - station de Béthune (centre sportif Léo Lagrange). Aucune information sur les sources locales de pollution n'est fournie. L'utilisation des données ATMO pourrait éventuellement s'envisager sous réserve que les résultats issus de la station et de la zone d'étude soient comparés (cadastre des émissions, météo locale...). A défaut, des campagnes de mesures mobiles pourraient apporter un complément de connaissance de l'état initial.

S'il est vrai que seules les concentrations dans l'air ambiant déterminent l'exposition des populations, la réduction des émissions contribuera également à réduire cette exposition. C'est pourquoi le dossier aurait pu présenter les solutions retenues de chauffage pour les logements (notamment le développement de réseau collectif) ou le développement d'énergies alternatives (microéolien, photovoltaïque, géothermie...). A titre d'information, le plan « particules » demande une réduction de 30 % des concentrations en particules très fines (PM_{2,5}) pour atteindre un objectif de qualité d'air de 10 µg/m³ en 2015. De par son impact sur les transports, mais également sur la consommation d'énergie (notamment celle de fioul), ce projet pourrait contribuer à atteindre cet objectif sous réserve que ce critère (émission de particules) soit pris en compte dès la conception du projet.

Deux infrastructures – la RD57 et la RD86E3 – classées en catégorie 4 au titre des infrastructures bruyantes sont mentionnées sur le secteur d'étude. Aucune autre source de bruit n'est citée. Cependant l'agglomération de Béthune à laquelle appartient Bruay-La-Buissière doit faire l'objet d'une cartographie des bruits dans l'environnement (échéance juin 2007) ainsi que d'un plan de prévention des bruits dans l'environnement (échéance juillet 2008) (L.572-1 du Code de l'Environnement et suivants). Ces documents dont l'élaboration relève de la collectivité seraient de nature à apporter des éléments complémentaires pour le diagnostic ainsi que pour l'élaboration de mesures compensatoires qui peuvent plus difficilement être définies en l'absence de cet élément de référence. A défaut des campagnes de mesures acoustiques pourraient permettre d'avoir une connaissance plus précise de l'état initial.

L'impact du bruit des équipements liés au développement d'activités (ex : groupe frigorifique, climatisation, pompes à chaleur...) n'est pas présenté. Le projet pourrait utilement appliquer les 4 principes de gestion du bruit dans l'environnement – éloigner, orienter, isoler, protéger – pour limiter les risques de nuisances sonores. Si nécessaire, une modélisation pourrait utilement compléter la démarche.

•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 contient une présentation claire du projet. Considérant que le projet consiste à rénover un quartier urbain, le maître d'ouvrage n'a semble-t-il pas intégré d'analyse de variantes. Ainsi, les variantes présentées au niveau de ce chapitre reposent sur une approche économique liée à l'attractivité (variante 1A programmation commerciale capable de drainer une population large, variante 1B programmation commerciale locale). Il aurait été intéressant et souhaitable de présenter, au minimum, les différentes réflexions urbanistiques envisagées (présentation des concours d'architectes par exemple) sur le site, ainsi que les critères et raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir ce projet précis.

Les réflexions relatives à l'économie du foncier (réutilisation de friches et des bâtiments existants, densification urbaine) en centre-ville et à la desserte alternative du site (TCSP, bus, cycles et piétons) traduisant la volonté du maître d'ouvrage de concevoir un écoquartier ont été retranscrites dans le cadre de cette étude d'impact. Les réflexions liées à la gestion des ressources en eau et à la préservation des milieux aquatiques, au cadre de vie, à la biodiversité et aux émissions de gaz à effet de serre et aux pollutions menées dans le cadre de la conception du projet auraient pu faire l'objet d'une présentation similaire.

•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 succinctement les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial. Des études sont citées dans l'étude d'impact (campagnes de comptage, étude déplacements), mais ne sont pas reprises dans ce chapitre ni même en annexe. 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 correspondant aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement). Les estimations chiffrées en page 119 concernent le coût global du projet sans différenciation des dépenses liées aux mesures environnementales spécifiques.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Il est à noter que le dossier contient en page 118 un chapitre spécifique visant à décliner les aménagements et mesures envisagées dans le cadre de ce projet en faveur des orientations des lois Grenelle.

•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 envisagé vise à rénover un ancien site industriel ainsi que l'ancienne emprise ferroviaire de la gare de Bruay situés au centre-ville. Ce projet traduit donc une volonté d'économiser le foncier existant, qui se matérialise aussi par une réutilisation partielle des bâtiments industriels et ferroviaires des sites concernés et une importante densification urbaine des logements (40 à 50 logements à l'hectare), mais aussi des activités commerciales.

Le projet et ses orientations sont donc dans ce domaine cohérents avec les stipulations des lois Grenelle.

•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 projet s'appuie sur une offre en transport en commun de qualité au niveau de la commune et du site (nombreuses lignes de bus et arrêts desservant le site). De surcroît, cette offre en transport en commun sera dans les années à venir encore améliorée par le projet de transport en commun en site propre Béthune-Bruay (TCSP) qui transitera au niveau de la rue R. Briquet. Le projet a d'ailleurs anticipé la mise en service de ce TCSP puisque dans le cadre de la requalification de la rue R. Briquet, il est prévu une réserve foncière suffisante pour le passage du TCSP.

De plus, la requalification de la rue R. Briquet intègre des cheminements spécifiques sécurisés pour les modes doux.

Il est important de souligner une mesure d'accompagnement tout à fait pertinente et qui incitera certainement les usagers du site à emprunter les transports en commun, à savoir la gratuité du TCSP sur l'itinéraire gare-site Plastic Omnium. Là également, le projet est pleinement cohérent avec les orientations des lois Grenelle.

•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).

Au vu du peu d'éléments présentés dans le dossier, il semble que le projet ne générera pas de plus-value écologique, point sensible compte tenu de la surface ha du site comme faisant partie d'un coeur de nature à confirmer.

•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 en page 118 qu'une étude préalable sur la production énergétique du bâtiment (dimension d'écoquartier) sera engagée. Ainsi, compte tenu de la future réglementation thermique, il semble évident que l'ensemble des bâtiments viseront le label Bâtiments Basse Consommation (BBC) (réglementation thermique de 2012). Il serait intéressant en particulier dans le cadre d'une démarche d'écoquartier de concevoir des bâtiments dont les performances énergétiques pourraient aller au delà de la réglementation thermique 2012 (Très Haute Performance Énergétique, bâtiment passif ou à énergie positive)

Le développement de ce projet à proximité de la future ligne de tramway associé à la mise en place d'un pôle d'échange tramway-bus incitera à l'usage des transports en commun pour l'ensemble des déplacements. L'usage accru des transports en commun contribuera à réduire les gaz à effet de serre.

Le projet est à compléter 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 dans la mesure du possible les déblais/remblais in situ (ou à proximité du site), à acheminer les matériaux par la voie ferrée ou la voie d'eau.

La gestion de la pollution du site devra aussi intégrer cette dimension ainsi le recouvrement/confinement de la pollution par des terres végétales saines ne semble pas aller vers une limitation des émissions de gaz à effet de serre (apport extérieur par poids lourds).

Il apparaît souhaitable en particulier dans le cadre d'une démarche d'écoquartier d'envisager un traitement in situ de la pollution (si possible techniquement) ou à minima éviter les importations exogènes de terre (réflexion sur un équilibre déblais/remblais au sein du 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 transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Aucun élément dans le dossier ne permet d'appréhender la portée des réflexions qui ont été menées dans le cadre du projet vis-à-vis des émissions de polluants et de la gestion du bruit.

•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).

Aucun aménagement ni mesure n'est envisagé pour répondre à cet enjeu qui n'est pas appréhendé de façon satisfaisante au regard des caractéristiques du site.

4. Conclusion :

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et des enjeux environnementaux de la commune. Cependant, les éléments repris dans le résumé ne permettent pas d'identifier les impacts réels du projet sur les composantes de l'environnement.

L'état initial de l'environnement du site est complet sur plusieurs aspects. Il est très succinct sur l'eau et sur la biodiversité ainsi que sur la pollution des sols.

L'analyse des effets du projet n'argumente pas sur l'absence d'impact et présente des typologies d'impact non spécifiques au projet et à son environnement.

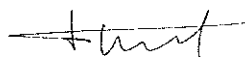
L'adéquation de l'état du sol avec l'usage envisagé mériterait, au regard de l'histoire industrielle du site, des développements approfondis.

L'étude d'impact produite présente dans un ensemble un caractère trop partiel et trop générique pour permettre une évaluation précise des impacts du projet sur l'environnement ainsi qu'une information satisfaisante du public, même si le projet ambitieux pour le secteur (reconversion d'une friche industrielle en centre-ville, lien avec le futur tram déployé dans le secteur, densification urbaine), répond à une finalité positive de valorisation de l'espace:

L'intérêt de la rénovation d'un quartier en centre-ville intégrant une dimension sociale (création de logements diversifiés et d'activités) et une dimension environnementale et de la réflexion sur la desserte par les modes doux du site sont en effet à souligner. Mais le dossier n'intègre pas de réflexions spécifiques visant à une meilleure gestion des ressources en eau (préservation de la qualité des ressources et gestion économe des ressources), à l'intégration de la nature en ville, ou à la limitation des émissions des gaz à effet de serre par les bâtiments.

Une présentation plus précise du projet est nécessaire pour mieux évaluer l'impact du projet sur l'environnement et mieux valoriser les atouts de cet écoquartier (énergie, climat, transport, bruit...).

Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Nord-Pas-de-Calais



Michel PASCAL