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 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 10 novembre 2010

Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de création de la ZAC du Champ Gretz à Rang-du-Fliers et Verton
Réf : TA 2010-09-14-072 (10-1455)

AVIS DE L'AUTORITE 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 du Champ Gretz à Verton est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'août 2010 de l'étude d'impact, transmise le 13 septembre 2010.

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

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté du Champ Gretz à Rang-du-Fliers et Verton. Ce projet prévu sur environ 88 ha doit permettre l'implantation d'environ 300 logements favorisant la mixité sociale, d'un parc d'activité (PMI-PME et artisans) et permettre l'extension du Centre Hospitalier de l'Agglomération de Montreuil (CHAM).

Les objectifs de ce projet sont de :

- développer l'économie locale, notamment avec le déploiement du pôle santé,
- répondre aux besoins spécifiques des populations (jeunes actifs), créer de la mobilité dans le parc de logements et rééquilibrer l'offre vers des petits logements,
- répondre aux besoins de logements sociaux en s'inspirant de la loi SRU,
- développer le logement proche des zones d'emploi pour les nouveaux actifs,
- répondre aux enjeux environnementaux (Grenelle 1 et 2) sur la réduction de l'étalement urbain (renouvellement urbain, traitement de friche pour partie) sur la valorisation du pôle Gare comme point de focalisation des projets résidentiels,
- répondre aux effets de polarisation dus à l'implantation du CHAM et des synergies avec le groupe HOPALE en cours de réflexion (le pôle santé est un des plus importants pôles d'emplois sur le Communauté de Commune Opale Sud et la zone Berck-Montreuil).

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - "certifiée Iso 9001 : 2008"
44 rue de Tournai – 59019 Lille cedex
Tél : 03 20 13 48 48 - Télécopie : 03 20 13 48 78 – http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/

2. <u>Qualité de l'étude d'impact :</u>

- **Notion de programme :**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « *l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

La réalisation de la ZAC va induire des aménagements connexes des voiries existantes. L'ensemble de ces travaux peut constituer un programme au sens du code de l'environnement et une unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi Grenelle du 12 juillet 2010 malgré une réalisation par des maîtres d'ouvrage différents et à des périodes différentes.

L'étude d'impact doit donc comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

- **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 de très bonne qualité, clair et précis. Les éléments de l'état des lieux font ressortir les enjeux majeurs du territoire et du site en particulier (présence de corridors biologiques d'importance locale, desserte du site, paysage, ressource en eau).

La présentation des impacts du projet permet d'identifier leur nature et leur hiérarchie. Le résumé présente les aménagements prévus pour la desserte du site (incitation aux modes doux et alternatifs, différenciation des flux), l'intégration paysagère (maintien des éléments éco-paysagers) et la préservation des ressources en eau (gestion à la parcelle des eaux pluviales).

Ce résumé non-technique permet d'assurer une excellente information du public.

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

Biodiversité

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 sur les inventaires et protections réglementaires, ainsi que sur un diagnostic écologique du site réalisé en septembre 2009.

L'état des lieux est de bonne qualité et en adéquation avec les enjeux du site et l'ampleur du projet. Il fait ressortir les principaux enjeux du site et son fonctionnement écologique. Ainsi, le site se caractérise par la présence de cultures intensives (cultures céréalières), de friches herbacées et de linéaires arbustives ou arborescentes. C'est dans ces friches herbacées et arbustives et des bas côtés de la RD 140 que trois espèces végétales patrimoniales (l'Herniaire glabre, l'Herniaire velue et la Menthe crépue) et une espèce protégée (le Panicaut champêtre) ont été localisées. Compte tenu de sa localisation à proximité de plusieurs ZNIEFF de type I et du Bois de Verton, le site et en particulier les abords de la voie ferrée, jouent un rôle de corridor écologique entre ces différentes entités.

L'analyse de l'impact du projet sur la biodiversité et le fonctionnement écologique du site est succinct et se limite à apprécier les effets sur la faune et la flore. Les mesures d'évitement comme la préservation des talus et fourrés et les mesures d'accompagnement telles que le renforcement de la qualité et la préservation de ces derniers, pourtant bien détaillées au niveau du chapitre relatif à la présentation du projet, ne sont pas exploitées pour apprécier les incidences du projet sur les milieux naturels et les équilibres écologiques.

La préservation des éléments éco-paysagers (préservation des talus et friches arbustives) associée à un renforcement de la place du végétal au sein du site va également permettre de préserver voire restaurer la fonctionnalité des corridors écologiques Nord/sud et Est/ouest.

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). Cette étude présente dans le dossier d'étude d'impact doit être complété par :

- *une présentation de l'activité et une carte localisant les espaces terrestres ou marins sur lesquels l'activité est susceptible d'avoir des effets, et les sites Natura 2000 qui peuvent être concernés.* Dans la description du milieu naturel, il manque la présentation de la ZPS "Marais de Balençon" et des autres sites susceptibles d'être impactés.

- *Une analyse des incidences possibles de l'activité (directes et indirectes, temporaires et permanentes, cumulées avec d'autres activités du même pétitionnaire), et une explication détaillée et argumentée sur l'absence ou non d'incidences.* Cette analyse ne figure pas. Il n'y a pas de conclusion sur l'absence ou non d'incidences sur les sites Natura 2000.

Paysage et patrimoine :

L'état des lieux se base sur l'étude de faisabilité et d'opportunité réalisée en 2007. Cette dernière est intéressante, définit les enjeux et propose des orientations d'aménagement.

Ainsi en termes d'intégration paysagère le dossier propose, pour limiter l'effet focalisant (déjà observé par l'implantation du CHAM), le principe de paysagement des espaces publics afin de créer des filtres et des assises végétales nécessaires à l'intégration du bâti, ainsi que la limitation des volumétries et de l'échelle des bâtis (limitation de l'impact visuel).

Pour les abords des voiries (RD303 et RD140), les mesures viseront à maîtriser une image de qualité des entrées de ville: reculs d'implantation du bâti, réalisation d'une trame paysagère accompagnent l'emprise des voiries, prescriptions pour le fonctionnement et le traitement des façades urbaines et la gestion des enseignes.

Pour les perceptions plongeantes de l'axe RD140, les mesures viseront la préservation des vues lointaines sur la plaine littorale par la préservation des couloirs de vues depuis la RD140, la valorisation d'un axe interne de desserte du projet dans le sens de la pente qui valorise et ouvre de nouvelles perspectives sur la plaine, la création d'une trame verte au cœur du site pour maintenir des ouvertures plongeantes sur la plaine.

Agriculture

L'état initial des activités agricoles est très complet. Il se fonde sur l'étude foncière agricole menée par la SAFER par convention avec la Communauté de Communes Opale Sud. Celle-ci indique que trois exploitations agricoles seront concernées par le projet. Le diagnostic des activités agricoles au niveau des communes concernées est aussi très intéressant car il permet d'avoir une vision globale de cette activité.

La part relative de surface impactée (par rapport à la SAU de l'exploitation) pour chaque exploitant aurait pu être précisée pour compléter l'état des lieux.

Le maître d'ouvrage souhaite acquérir de façon amiable l'ensemble des parcelles et à d'ores et déjà entrepris d'acquérir d'autres terres agricoles à destination des agriculteurs impactés par le projet afin de pérenniser leur activité (échange de parcelles).

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes et en particulier les éléments du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE de l'Authie (en cours d'élaboration). Ainsi, le document précise une vulnérabilité importante de la ressource souterraine en eau (nappe de la craie). Le dossier localise précisément les captages et de leurs périmètres de protection pour les captages d'eau destinée à la consommation humaine, ainsi que le sens d'écoulement de la nappe.
Le dossier fait référence aux orientations du SDAGE et du SAGE de l'Authie susceptibles de s'appliquer au projet.

L'état initial du volet eau superficielle est de bonne qualité puisque les contextes hydraulique et hydrologique sont présentés. Le dossier indique que la qualité des eaux superficielles de l'Authie est bonne (qualité 2) mais n'atteint pas son objectif de qualité (objectif de qualité 1). Le site n'est pas concerné par un réseau hydrographique permanent (absence de cours d'eau).

Le pétitionnaire envisage de gérer l'ensemble des eaux de ruissellement du site (espaces publics et privés) par infiltration au niveau des noues, des bassins d'infiltration (objectif zéro rejet). Le maître d'ouvrage incitera par ailleurs, les futurs acquéreurs à la réutilisation des eaux pluviales.

Les aménagements de principe prévus par le pétitionnaire sont cohérents avec les dispositions du SDAGE qui préconisent de favoriser la gestion à la parcelle des eaux pluviales (orientation 1 : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets- et préventives - règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles).

En termes d'analyse des incidences du projet, les données techniques intégrées au dossier permettent de justifier l'absence d'impact de la gestion par infiltration des eaux de ruissellement sur la ressource en eau (eaux superficielles et eaux souterraines). Il aurait été intéressant par exemple d'estimer les volumes et flux d'eaux pluviales générés par le projet (détermination de la nature et du niveau de pollution générés) et d'estimer le niveau d'abattement de la pollution attendu après traitement par les ouvrages hydrauliques (appréciation des concentrations des infiltrés) afin de comparer ces dernières valeurs avec les normes des eaux potentiellement « potabilisables », (comparaison entre les concentrations de divers éléments infiltrés dans la nappe et les concentrations de ces derniers pour une eau souterraine destinée à la consommation humaine).

En ce qui concerne la gestion des eaux usées ; le dossier (page 188) précise les volumes et les flux des eaux usées générés par le projet (1055 Equivalents habitant). Le dossier précise que les eaux usées seront traitées à la station d'épuration de Berck-sur-Mer dont les capacités épuratoires (63 000 Equivalents habitant) ne sont utilisées qu'à 50%.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble de la ZAC 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. En conséquence, un état des lieux de la disponibilité en eau destinée à la consommation humaine devra être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est de bonne qualité puisqu'il comprend un diagnostic de l'accessibilité tous modes ainsi qu'une analyse des conditions de desserte actuelle du site. Une étude de faisabilité pour créer un pôle multimodale autour de la gare est citée.

Ce diagnostic indique que la desserte de la zone par la route est problématique puisque l'accessibilité par le Nord connait des problèmes de saturation en particulier en période estivale (augmentation du trafic de l'ordre de 70% sur la RD303 Montreuil-sur-Mer/Berck-sur-Mer).

Cette dernière permet aussi de constater que la desserte de la commune par le train est de bonne qualité mais sous-utilisée en particulier en période estivale. Par contre le dossier (page 80) souligne que "*Les horaires des lignes de transport en commun sont aujourd'hui peu attractifs pour la majorité de la population, car principalement adaptés aux rythmes scolaires*". Les itinéraires "modes doux" sont présents à proximité du site mais sont réservés à une pratique de loisirs car il n'y a pas de cheminement piétons/deux roues entre la gare et le Centre hospitalier du site.

L'impact du projet a été apprécié à partir de l'étude de circulation Verton-CHAM réalisé pour le Conseil Général du Pas-de-Calais (décembre 2009) et prenant en compte l'extension du CHAM et la réalisation de la ZAC. Cette étude indique que le trafic supplémentaire engendré par l'ensemble des projets du secteur avoisinera 10 000 véhicules/jour.

Le dossier précise que les projets routiers du Conseil Général intègrent l'impact de la ZAC sur le trafic routier et que ces derniers permettront d'absorber le trafic supplémentaire aux abords du site. Ainsi, afin de préserver la sécurité et le cadre de vie des habitants (nuisances sonores), l'accès routier au quartier résidentiel depuis la zone d'activités sera aménagé de manière à interdire le passage des poids lourds et à ralentir la vitesse des véhicules légers, l'accès au quartier résidentiel depuis la RD317 sera distinct de celui du pôle gare afin de favoriser la fluidité du trafic, l'amélioration de la desserte de bus et de train dans et autour du site sera étudiée afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation des véhicules particuliers.

En ce qui concerne les modes doux, le projet de ZAC intègre de nombreuses circulations douces reliant les différents pôles (CHAM, gare, zone résidentielle et zone d'activité) et la reliant aux circulations douces existantes aux abords du site. Il est aussi envisagé d'aménager une passerelle piétonne enjambant la voie ferrée et permettant de relier directement la trame verte de la ZAC aux quartiers situés à l'ouest.

Malgré ce diagnostic intéressant, l'impact réel du projet sur les conditions de circulation et le niveau de service des voiries est difficilement appréciable. Des mesures d'accompagnement visant à limiter la place de la voiture seraient nécessaires compte tenu des flux de trafic susceptibles d'être générés par l'ensemble des projet du secteur. La description précise de ces mesures sont attendues dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC.

Santé et cadre de vie

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une étude acoustique (3 mesures de bruit réalisées sur 24 heures). L'absence d'une deuxième série de mesures ne permet pas de valider cette première série. Néanmoins, les résultats obtenus montrent que le site se situe en zone d'ambiance modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 (niveaux inférieurs à 65dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit).

L'analyse de l'impact acoustique du projet se fonde sur une modélisation des effets de l'augmentation du trafic induit par le projet calé par les mesure acoustiques in-situ. L'analyse apprécie l'impact de l'environnement (impact de l'augmentation du trafic et de la création de nouvelle voirie) sur les futurs bâtiments. Ainsi, cette modélisation démontre la nécessité de mettre en œuvre une isolation acoustique renforcée pour les nouveaux bâtiments. Mais le dossier n'analyse pas les effets indirects du projet (augmentation du trafic) sur l'environnement et en particulier sur les niveaux sonores des habitations riveraines des voiries.

Ainsi, une analyse comparative fine des résultats (quand cela a été possible) entre la situation actuelle et la situation future montre que les émergences sonores modélisées au niveau des riverains des voiries existantes sont de l'ordre de plusieurs décibels.

L'impact acoustique des infrastructures nécessiterait donc un renforcement de l'isolation acoustique des logements positionnés directement sur les routes départementales. En outre, des prescriptions techniques à l'implantation de certains équipements publics ou privés bruyants (pompe à chaleur, climatisation, poste de relevage eaux usées...) pourraient être proposées (niveaux sonores maximums).

L'analyse de la qualité de l'air se fait sur le calcul de l'indice ATMO à partir des analyses des données du réseau OPAL'AIR et en particulier les données des stations de Boulogne-sur-Mer (station industrielle) et de Berck-sur-mer (données partielles) de 2008.

Ces données ne sont pas représentatives du site mais ceci est clairement précisé par l'étude. Il aurait été intéressant par exemple de quantifier les émissions polluantes induit par le trafic routier à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME.

Par ailleurs, l'utilisation du seul indice ATMO n'est pas opportune pour procéder à une analyse de la qualité de l'air. Comme mentionné dans le rapport ADEME « La qualité de l'air dans les agglomérations françaises - Bilan 2008 de l'indice ATMO » publié en 2010, l'indice ATMO reste un indicateur qui n'est pas représentatif des situations particulières et des pointes de pollution qui peuvent être rencontrées au voisinage immédiat des sources de pollution (axes routiers, zones industrielles...). En effet, calculé sur celui du polluant dont le sous-indice est le plus élevé, il ne renseigne pas sur les niveaux atteints par les autres polluants, ni sur la pollution cumulée due aux quatre polluants ou à d'autres polluants traces non pris en compte dans le calcul.

Si le dossier précise que la qualité de l'air au niveau du site est liée aux émissions polluantes induites par la circulation automobile en particulier en période estivale, il ne présente pas d'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air alors que l'augmentation du trafic (+ 10 000 véhicules jours) et l'utilisation d'équipements de chauffage et/ou autres équipements de combustion va générer l'émissions de polluants non-négligeables. Afin d'apprécier les incidences de l'ensemble du programme, il apparaît nécessaire d'estimer la nature, les volumes et flux de polluants ainsi que leur dispersion dans l'environnement et leurs risques pour les populations sensibles concernées (patients du centre hospitalier en particulier).

Le dossier indique en page 103, l'existence d'une ancienne décharge de classe 3 (décharge de déchets inertes) non contrôlée, d'une ancienne cour de marchandises au niveau de la gare SNCF, d'une friche de l'ancienne sucrerie et d'une ancienne station d'épuration. Ces éléments laissent supposer la présence de pollution des sols de nature diverse.
Or il semble qu'aucune étude de la pollution des sols n'ait été engagée pour qualifier et quantifier cette pollution potentielle et les risques sanitaires associés. Le dossier précise d'ailleurs qu'une étude simplifiée des risques devra être réalisée.
Il apparaît nécessaire dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC que cette dernière étude et le cas échéant un plan de gestion des pollutions soient finalisés afin de les intégrer à l'actualisation de l'étude d'impact.

Le dossier indique et localise la présence d'une conduite de gaz du réseau GDF au sein du site. Les contraintes particulières liées à la présence de cette canalisation sont explicitées ; interdiction de toute construction 6m autour de la canalisation (zone de servitude non-aedificandi), densité d'occupation inférieur à 80 personnes par hectare au niveau de la zone d'effet létaux significatifs.

Ces contraintes ont été intégrées dans le cadre du projet par une implantation des bâtiments optimale, par l'intégration du coût d'une protection (dalle de protection) de la canalisation et une densification compatible avec la zone d'effet létaux significatifs;

L'étude mentionne l'existence possible d'anciennes cavités souterraines liées à l'exploitation de la craie au niveau du site. L'identification et le traitement de ces cavités seront nécessaires.

- **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 des différentes variantes du projet qui constituent en fait des variantes mineures d'un même projet. Seul le nombre de logements ou la répartition de ces logements et des activités sur le site varient.

La justification du projet est très intéressante et se base sur une approche environnementale de l'urbanisme menée dans le cadre du projet en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux. Ainsi, le projet a pour but de créer une centralité urbaine forte autour du pôle gare afin de favoriser l'usage des transports en commun, de créer un quartier assurant mixité sociale et d'activités et d'intégrer le fonctionnement écologique du 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 est absent du document. Toutefois, des éléments de méthode sont présentées en début de dossier pour l'établissement de l'état initial acoustique et écologique. Ces éléments ne suffisent cependant pas pour répondre aux prescriptions de la réglementation. Ce chapitre devra être intégré à l'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC.

L'étude d'impact ne comprend pas non plus 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 contribue à la consommation de terres agricoles (88ha) Cependant le dossier intègre des justifications d'ordre social et environnemental qui viennent relativiser cette incidence.

Ainsi, le projet d'aménagement concerne l'implantation de 300 logements sur 10ha, d'activités économiques (PMI-PME et artisans) sur 27 ha et l'extension des structures hospitalières et équipements publics sur 9ha, au contact immédiat de la gare et de l'urbanisation En ce sens, le choix d'aménagement et la localisation sont cohérents avec les orientations des lois Grenelle. De surcroît, le projet prévoit une densité progressive des logements de la gare (50 logements/ha) au pôle Santé (30 logements/ha).

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

Le projet se situe à proximité du centre ville et de la gare (pôle multimodale en réflexion). La desserte actuelle par les transports en commun (bus) apparait insuffisante. Des mesures pour assurer une desserte correcte du site et des environs par les transports en commun, surtout dans le cadre des déplacements domicile-travail, sont nécessaires compte tenu de l'augmentation du trafic induit par les projets du secteur (+ 10 000véhicules/jour).

Le projet propose des mesures et des actions en faveur du développement des modes de déplacements doux (création de pistes cyclable intra-zone). Cependant, le dossier ne contient pas d'éléments de présentation permettant de vérifier s'il existe une continuité de ces pistes cyclables extra-zone.

Rien ne semble envisagé pour développer le ferroutage (proximité du gare fret) alors que le projet va s'accompagner d'une augmentation de marchandises (augmentation du trafic poids lourds).

Les propositions incluses dans le dossier comme l'incitation à l'usage des transports collectifs et des modes doux sont cohérentes avec les orientations du Grenelle ; une traduction en termes de mesures opérationnelles est attendue dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC.

- **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).

La préservation des éléments éco-paysagers (talus, friches) et des espèces protégées et/ou patrimoniales ainsi que les aménagements des espaces verts envisagés dans le cadre de ce projet (plantation d'espèces indigènes, création de zones humides) sont pertinents. Ces derniers génèreront une plus-value écologique et un maintien de la fonctionnalité des corridors biologiques identifiés au niveau du site à condition de limiter les perturbations liées aux activités humaines.

La mise en place d'un suivi écologique (en phase chantier et post-chantier) de la zone permettrait d'adapter le cas échéant les aménagements et la gestion du site.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier précise que les bâtiments viseront le label BBC effinergie avec un niveau de performance énergétique maximale de 65kwh/m^2/an et l'incitation au recours aux énergies renouvelables.

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 est obligatoire dans le cadre des opérations d'aménagement définie à l'article L.300-1 du CU (article 8). Le dossier ne fait qu'évoquer la possibilité de mener une étude de faisabilité d'un réseau d'énergie commun entre la ZAC et le centre hospitalier. Cette étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables est attendue dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC.

Des mesures en phase chantier pourraient être envisagées et introduites dans le dossier de consultation des Entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (utilisation de filières courte, gestion des déblais/remblais in situ, acheminement des matériaux par le fer).

- **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).

Des mesures concrètes et opérationnelles en faveur des transports en commun visant à limiter l'usage de la voiture permettraient de répondre à ces orientations

Il conviendrait de conduire des réflexions spécifiques vis à vis de la limitation des effets du projet sur la santé (émissions polluantes issues du trafic routier et des futures activités) et sur le cadre de vie (limitation des nuisances sonores induites par les activités et le trafic) alors que la modélisation acoustique démontre un impact de l'augmentation du trafic.

- **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).

La gestion de l'eau au sein du site est envisagée de façon alternative par infiltration au niveau des noues et des bassins d'infiltration (objectif zéro rejet). Il est intéressant de noter que les futurs acquéreurs seront incités à la récupération et à la réutilisation de l'eau de pluie. Ces dispositions sont pleinement cohérentes avec les orientations des lois Grenelle.

3 CONCLUSION :

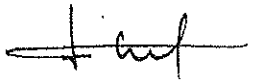
L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité. L'analyse des effets du projet est pertinente et proportionnée à l'ampleur du projet se fondent sur un argumentaire technique. Les mesures proposées pour éviter, réduire et accompagner le projet sont développées au niveau du dossier et sont en adéquation avec l'ampleur des incidences.

Le dossier semble toutefois sous-évaluer l'impact du projet sur le trafic routier, les conditions de circulation (niveau de service) et le cadre de vie des riverains des voiries existantes (pollution et bruit).

Une évaluation et une analyse affinée de ces incidences sont donc attendues dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC (éléments d'actualisation de l'étude d'impact), accompagnées par des engagements de mesures opérationnelle permettant de réduire ces impacts (renforcement acoustique des façades, limitation du trafic, développement d'offre en transport en commun concurrentielle).

Le projet dans sa conception et sa définition reflète une volonté de prendre en compte l'ensemble des orientations des lois Grenelle en particulier pour les volets biodiversité (préservation des corridors), limitation des émissions de gaz à effet de serre (bâtiments BBC), eau (objectif zéro rejet), transports (proximité de la gare et modes doux) et aménagement du territoire (densification urbaine en continuité de l'urbanisation existante).

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



Michel Pascal