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 03 AOUT 2010

Objet : **Projet de création de la ZAC du pôle Gare à Béthune**
Réf : TA 2010-02-25-021b

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 pôle Gare à Béthune est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mai 2010 du dossier d'étude d'impact transmis le 5 juillet 2010.

1. Présentation du projet:

Le projet concerne la création d'une zone d'aménagement concertée de 31 ha en centre ville de Béthune permettant l'implantation de logements (750 logements), et d'activités tertiaires et commerciales à proximité immédiate de la gare.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Résumé non technique**:

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique.

Celui-ci est très détaillé et permet d'appréhender correctement les principaux enjeux du site (déplacements, préservation des ressources en eau) et les mesures envisagées pour limiter les incidences du projet.
Il serait souhaitable de le placer en début de document afin de faciliter son accessibilité par le public.

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

Biodiversité:

En ce qui concerne « la *prise en compte des richesses naturelles et les espaces agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les données de protection et d'inventaires réglementaires pour apprécier cet enjeu. Le dossier d'étude ne comporte pas d'expertise écologique du site, ce qui est justifié par le fait que le site est localisé en centre ville très urbanisé.
Certains milieux (friches et délaissés ferroviaires) mériteraient néanmoins une attention particulière dans la mesure où ces secteurs peuvent constituer des refuges pour la faune et la flore en tissu urbain dense et constituent des milieux préférentiels pour certaines espèces protégées menacées (reptiles). L'absence d'une expertise écologique ne permet donc pas d'exclure toute présence d'espèces et habitats protégés au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement (interdiction de destruction d'espèces et d'habitats protégés).
Pour répondre à cet enjeu, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une telle expertise aux périodes appropriées dans le cadre de la réactualisation de l'étude d'impact lors de la procédure de réalisation de la ZAC.

De surcroît, le projet prévoit la préservation et l'aménagement des friches et des espaces verts existants. Une gestion différenciée écologique de ces espaces verts est envisagée afin de favoriser la biodiversité urbaine.

La mise en œuvre de ces mesures associée à la prise en compte des conclusions de la future expertise écologique est de nature à compenser les effets du projet voire à générer une plus-value écologique.

Eau :

Le volet hydro-géologique de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la faible vulnérabilité des nappes souterraines aux différentes pollutions existantes. Le dossier indique l'absence de captage d'eau potable dans le périmètre d'étude. Le SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 et le SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration sont évoqués. L'état des lieux et les orientations du SDAGE sont présentés et bien exploités.
L'état initial du réseau hydrographique est peu développé, cependant les incidences du projet sur celui-ci sont faibles (absence de cours d'eau au sein ou à proximité du site). Le dossier souligne la sensibilité forte du site aux inondations par remontée de nappe.

Le dossier ne détaille pas le type de gestion des eaux pluviales et des eaux usées mis en œuvre. Les volumes et flux attendus pour ces eaux ne sont pas non plus estimés. Il est donc impossible d'apprécier les incidences du projet.

Le dossier précise que les principes de gestion des eaux pluviales et des eaux usées ainsi que les dispositions qui seront prises afin de limiter les pressions exercées sur la ressource en eau potable seront étudiées ultérieurement et en particulier dans le cadre de la loi sur l'eau (article L.214-1 et suivant du code de l'environnement). Ces principes et aménagements seront intégrés à l'étude d'impact réactualisée lors de la procédure de réalisation de la ZAC.

Toutefois, le dossier précise que le projet privilégiera une gestion alternative des eaux pluviales par infiltration associée à une récupération et une réutilisation de ces eaux.

Ainsi, ces grands principes de gestion de l'eau peuvent être considérés comme cohérents avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (orientation 1 du SDAGE 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).

L'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales et des eaux usées sur les eaux souterraines ou superficielles est très succincte et générale. Cependant, les incidences prévisibles du projet et les enjeux du site apparaissent limités. Toutefois, des précautions devront impérativement être prises en phase chantier pour éviter toute pollution des nappes souterraines compte tenu de leur forte vulnérabilité.

Paysage et Patrimoine bâti :

Le volet paysage de l'étude d'impact est en adéquation avec le caractère strictement urbain du site. Les aménagements paysagers envisagés (plantations d'arbres, cour et jardin thématique) sont de nature à redonner une qualité paysagère au quartier.

Le dossier précise que le site est concerné par une ZPPAUP, cependant le périmètre de la ZAC est en dehors de celle-ci.

Déplacements :

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et les conditions de circulation, le dossier en page 16 identifie et localise les différentes lignes de transports en commun existantes susceptibles de desservir le site. Le site semble bénéficier d'une excellente desserte par les transports en commun (bus et TER). De surcroît, la future ZAC sera à moyen terme desservie par la future ligne de tramway Béthune-Bruay-la-Buissières. Cependant, il aurait été utile de réaliser un diagnostic des conditions de desserte de ces transports en commun (amplitude horaire, horaires, cadencement) permettant de s'assurer de l'efficacité de cette desserte et de l'adéquation entre l'offre de transport en commun et la demande .

Le dossier contient une évaluation du trafic et des conditions de circulation des voiries qui démontrent un impact important (plus de 4 000 véhicules/jour en plus). Ces estimations de trafics se basent sur des hypothèses très défavorables ne prenant pas en compte un report du trafic vers les transports en commun existants et futurs (bus et train). Une prise en compte de ce report possible issue du retour d'expérience des taux d'utilisation des transports en commun (bus et train) permettrait de relativiser cet impact. La mise en œuvre d'une politique incitative en faveur des transports en commun au niveau du secteur d'étude pourrait à cet égard constituer une mesure d'accompagnement intéressante.

Il serait donc pertinent de compléter le dossier d'étude d'impact dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC avec un bilan des conditions d'utilisation actuelles des transports en commun pour étayer le volet déplacements de l'étude d'impact.

Santé et risques:

En ce qui concerne les risques, le dossier indique en page 34 la présence au droit du site de la future ZAC de pollutions issues d'une ancienne usine produisant du gaz à partir de houille. Cependant, les études de sols et la dépollution des sols permettent de conclure en l'absence de contraintes vis à vis de la réutilisation de ce site.

En ce qui concerne le volet santé-environnement, l'état initial du volet pollution de l'air se base sur les données de la station de Béthune du réseau ATMO qui est représentative du site d'étude. Le dossier évalue les incidences du projet en termes d'émissions de polluants supplémentaires, sans apprécier les risques et les effets de ces émissions sur les populations exposées.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les nuisances sonores, le dossier contient un inventaire des infrastructures routières bruyantes mais l'analyse des incidences du projet sur le bruit n'est pas traitée.

Compte tenu du contexte urbain du site de la ZAC, le projet n'est pas de nature à modifier substantiellement le contexte sonore et la qualité de l'air du secteur.

- **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 ».

Ce chapitre est très bien étayé et présente les justifications d'ordre environnemental qui ont conduit au choix du projet. Ainsi, l'ensemble des piliers du développement durable et chaque orientation de la loi Grenelle du 3 août 2009 ont été pris en compte et font l'objet d'une déclinaison dans le cadre de ce projet.

- **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 ».

La note méthodologique contenue dans le dossier est très succincte et se limite à présenter les sources de données consultées pour la réalisation de l'état initial. Ce chapitre apporte peu d' informations sur les méthodologies d'évaluation des incidences du projet et les éventuelles difficultés rencontrées.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Il est à noter que le dossier contient un paragraphe en page 87 spécifiquement lié à la prise en compte des principales orientations de la loi du 3 août 2009 relative au Grenelle de l'environnement.

- **Aménagement du territoire** :

Les principales orientations, dans ce domaine, de la loi Grenelle du 3 août 2009 consistent à assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet prévoit la création d'une zone d'aménagement concertée (logements, activités tertiaires, commerces) en requalifiant 31ha de friches contribuant à densifier l'urbanisation existante et limitant la consommation de foncier. De surcroît, ce projet est envisagé à proximité de la gare de Béthune et du futur tracé du tramway permettant d'inciter les futurs habitants à l'utilisation des transports en commun. Le projet ne va donc pas impacter de surfaces agricoles ni contribuer à l'étalement urbain. Il est donc tout à fait cohérent avec les orientations de cette loi.

- **Transports et déplacements** :

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent 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),de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Ce projet est envisagé à proximité de la gare de Béthune (pôle multimodal) et du futur tracé du tramway permettant d'inciter les futurs habitants à l'utilisation des transports en commun. Ainsi, à terme le site bénéficiera d'une excellente desserte par les transports en commun.

- **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 (article7), de stopper la perte de la biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels, le projet prévoit des mesures de préservation des espaces verts et de certaines zones de friches ainsi que la mise en œuvre d'une gestion différenciée de ces espaces. Ces dispositions peuvent être favorables à la faune et à la flore.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et 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 définie à l'article L.300-1 du CU(article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Le dossier précise que le projet s'oriente vers la sobriété énergétique et la mise en œuvre de sources d'énergies renouvelables. Ainsi, il est envisagé la réalisation de bâtiments à isolation renforcée type BBC et/ou passifs et la mise en œuvre d'un chauffage collectif à biomasse.

Le projet pourrait intégrer des mesures en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en phase travaux, comme la gestion in situ des déblais/remblais, l'utilisation de filières courtes d'approvisionnement, l'utilisation de modes de transport alternatifs pour l'acheminement des matières premières.
En phase d'exploitation, il pourrait être intéressant d'avoir recours à des éclairages utilisant l'énergie solaire ou des LED.

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

La réalisation de bâtiments à haute performance énergétique et la réalisation du tramway permettront de réduire les émissions polluantes ainsi que les nuisances sonores au niveau du quartier.

- **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).

Les aménagements (gestion de l'eau à la parcelle par infiltration) et mesures (récupération et réutilisation des eaux pluviales) envisagés apparaissent tout à fait cohérents avec les orientations du Grenelle.

- **CONCLUSION** :

L'état initial de l'étude d'impact peut être considéré comme complet vis à vis de l'article L.122-3 du code de l'environnement. Cependant, l'analyse des incidences directes, indirectes, permanentes et temporaires notamment sur les thématiques de l'eau, des déplacements et dans une moindre mesure de la biodiversité nécessite d'être complétée dans le cadre de la réactualisation de l'étude d'impact lors de la procédure de réalisation de la ZAC.

La prise en compte des principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 est réelle (densification urbaine, prise en compte de la biodiversité, desserte par les transports en commun) et le projet répond aux principes de développement durable.

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

Barbara Bour Desprez