



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Lille, le - 8 JAN. 2010

Service :
Energie Climat Logement Aménagement du Territoire
Division : Aménagement du territoire

Numéro d'enregistrement : DAT 971
Référence : TAVEP 2009-12-24-92
Vos réf. :

Affaire suivie par Thibaud Asset
thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 03 59 57 83 31 - Fax : 03 59 57 83 00
107 Boulevard de la Liberté
59041 Lille cedex

Objet : évaluation environnementale-
projet de création de ZAC « du chemin des Hirondelles »
à Bully les Mines

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le projet concerne la création d'une zone d'aménagement concertée de 17.3 ha en périphérie de la commune de Bully les Mines dont la vocation première est l'habitat. Ainsi, le projet prévoit la création de 346 logements composés de lots libres (130 logements), de logements locatifs sociaux (37 logements), de logements en promotion privée (67 logements), de logements collectifs (60 logements), logements en béguinage (30 logements) et de logements en accession sociale (22 logements) soit une densité de 20 logements à l'hectare.

Qualité de l'étude d'impact :

En ce qui concerne la prise en compte des richesses naturelles et les espaces naturels agricoles (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), le dossier d'étude ne comporte pas d'expertise écologique spécifique du site mais juste un recensement des protections et inventaires réglementaires. L'absence d'une expertise écologique du site fait d'autant plus défaut que l'étude d'impact précise en page 84 que « *Malgré la proximité de l'espace urbain et la présence de culture intensive, le site accueille et est bordé par plusieurs habitats refuge pour la faune et la flore* ».

Les éléments du dossier et en particulier la partie « *analyse des méthodes d'évaluation utilisées* » de la page 143 tendent à démontrer qu'aucune expertise écologique n'a été réalisée dans le cadre de ce projet et ceci malgré la présence de certains habitats potentiellement intéressants.

Présent
pour
l'avenir

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00
Tél. : 03 20 13 48 48 - fax : 03 20 13 48 78
44, rue de Toumai - BP 259 - 59019 Lille cedex
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

"certifiée Iso 9001 : 2000"

L'absence dans le dossier d'étude d'impact d'une expertise écologique du site et de ces environs, ne permet pas de s'assurer de la compatibilité du projet avec l'article L.411-1 du code de l'environnement (interdiction de destruction d'espèces protégées).

L'absence de ces éléments d'appréciation (état des lieux lacunaire) ne permet pas d'évaluer correctement les incidences de ce projet sur cet enjeu. Le dossier n'est donc pas conforme au 2° alinéa de l'article R.122-3 du code de l'environnement relatif à l'« analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages..., les milieux naturels et les équilibres biologiques... ».

En ce qui concerne l'analyse des incidences sur les espaces naturels agricoles, le dossier n'indique pas le nombre d'exploitations agricoles impactées en particulier en terme de surface affectée par exploitation. Il n'est donc pas possible d'apprécier les effets du projet sur le maintien et la pérennité de ces activités agricoles dans le secteur.

Le volet eau de l'étude d'impact est plus complet et souligne la vulnérabilité de la nappe souterraine, compte tenu de la perméabilité du sous-sol. Toutefois, les orientations générales du SDAGE Artois-Picardie ainsi que les dispositions de celui-ci susceptibles de s'appliquer au projet ne sont pas présentées.

Compte tenu de la perméabilité du sous-sol, le projet envisage l'infiltration des eaux pluviales. Cette gestion semble compatible avec les dispositions C19 (Employer, dans les secteurs urbanisés des agglomérations, les techniques alternatives, pour éviter les ruissellements directs et des bassins d'orages de capacité suffisante) et D10 (Mettre en œuvre des techniques anti-ruissellement à l'occasion d'aménagements nouveaux ou de travaux de réfection en zones rurales, comme en zones urbaines (terrasses vertes, chaussées poreuses...), notamment dans les bassins versants les plus sensibles aux crues) du SDAGE Artois-Picardie. Toutefois, le dossier ne précise pas les conditions d'infiltration ni les aménagements hydrauliques prévus (noues, chaussées réservoirs, parking et toitures enherbés, bassin d'infiltration, puits d'infiltration...).

L'analyse des effets des rejets d'eaux pluviales sur les eaux souterraines n'est pas présentée alors que la nappe est vulnérable.

Le dossier ne précise pas les mesures qui seront mises en œuvre (au niveau du cahier des charges de la zone par exemple) afin de limiter les consommations d'eau (récupération des eaux pluviales, activités faiblement consommatrice) alors que l'adduction en eau potable est problématique dans ce secteur (zone déficitaire voire surexploitée selon la carte A1 du SDAGE).

Le dossier ne précise pas la compatibilité des rejets d'eaux usées tant en terme qualitatif qu'en terme quantitatif (eaux usées issues de 346 logements supplémentaires) avec le système d'assainissement (réseau d'assainissement + station d'épuration).

L'absence d'éléments d'appréciation des effets des rejets d'eaux de ruissellement et des rejets d'eaux usées ne permet pas de s'assurer de la compatibilité du projet avec les objectifs de préservation des ressources en eau visés par le SDAGE Artois Picardie et la loi sur l'eau.

En ce qui concerne les risques, le dossier précise en page 68 la présence à proximité du site de la future ZAC de plusieurs installations classées SEVESO seuil haut concernées par un Plan de Prévention contre le Risque Technologique approuvé le 20 mars 2007. Cependant, le dossier ne précise pas clairement si le site est concerné par ce PPRT et les conséquences de celui-ci. La localisation de ces établissements et des périmètres du PPRT vis à vis du site de la ZAC est nécessaire.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et les conditions de circulation, une prescription du SCOT de Lens-Lièvin et Hénin Carvin dispose que « *Le développement de l'urbanisation à vocation résidentielle est subordonné à la desserte en transport en commun : toute création de nouvelles zones à vocation résidentielle au sein des communes desservies par les transports en commun s'effectuera en priorité à proximité des dessertes. Une accessibilité piétonne d'un ordre de 10 minutes sera recherchée pour la desserte la plus proche* », une disposition similaire a été actée dans le cadre du PDU approuvé le 30 novembre 2007 « *développer l'urbanisation de manière préférentielle aux abords des gares et des corridors de transports en commun* ». Le dossier en page 42 identifie et localise les différentes lignes de bus susceptibles de desservir le site, cependant celui-ci ne contient pas de diagnostic de ces transports collectifs permettant de s'assurer de l'efficacité de cette desserte et de l'adéquation entre l'offre en transports en communs et la demande. De surcroît, les éléments du dossier montrent que le premier arrêt de bus se situe à plus d'un kilomètre du site. Ainsi, le respect des prescriptions du SCOT et du PDU concernant les conditions de desserte par les transports en commun des futures zones urbaines doit être vérifié.

De plus, le dossier souligne en page 42 les difficultés d'accessibilité de la future zone résidentielle puisqu'il faut obligatoirement traverser le centre ville pour accéder aux réseaux routiers principaux. Cet état de fait va inévitablement avoir des conséquences sur les conditions de déplacement et le trafic au centre ville et sur les voiries connexes. Ces incidences ne sont pas évaluées et ne font pas l'objet de mesures de réduction d'impact, d'accompagnement ou compensatoires.

L'évaluation des incidences sur la santé (nuisances sonores et la pollution atmosphérique aussi bien en face d'exploitation qu'en phase travaux) n'apparaît pas alors que le projet va générer une augmentation des trafics routiers, une augmentation des nuisances sonores due à ce trafic supplémentaire mais aussi à la proximité de l'A26 (les futures habitations seront à environ 30 m de l'A26), une augmentation de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre (dû au trafic supplémentaire et au rejet des chauffages) et que le site se situe à proximité de plusieurs sites SEVESO seuil haut. Ainsi, ces incidences doivent faire l'objet d'une évaluation et d'une analyse afin que le projet propose des mesures de réduction d'impact comme le renforcement acoustique de certaines habitations existantes et futures, le développement de mode de transport alternatif efficaces, l'incitation par des mesures appropriées à l'usage des transports en commun, l'utilisation de mode de chauffage non polluant (énergies renouvelables).

Prise en compte effective de l'environnement :

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, la localisation du projet en périphérie de la commune en zone rurale ne semble pas compatible avec les orientations de l'article 7 (lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, lutter contre l'étalement urbain). De plus, le projet représente plus de 10% de la surface agricole utilisée de la commune (119 ha) restante. De surcroît, la densité urbaine prévue de 20 logements à l'hectare ne semble pas aller vers une densification de l'urbanisation et contribue à la consommation de terres agricoles. La compatibilité du projet avec les orientations du SCOT Lens-Lièvin et Hénin-Carvin qui prescrit de « *Contenir fortement l'étalement urbain et préserver les ceintures agricoles et naturelles* » en menant « *une politique de renouvellement urbain et de requalification forte* » reste à justifier.

L'absence de tout diagnostic des transports collectifs démontrant que l'offre en transport collectif est une alternative crédible à l'automobile au niveau d'un territoire fortement motorisé ne permet pas de vérifier la prise en compte des orientations de l'article 12 (développement de l'usage des transports collectifs de personnes).

Le dossier ne présente pas non plus les démarches et mesures envisagées en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues de l'habitat et des activités : isolation renforcée, type de chauffage, utilisation d'énergie renouvelable, démarche bio-climatique....

Plus globalement, la réalisation de cet aménagement risque d'aggraver les problèmes de saturation des réseaux existants sans présenter des mesures alternatives opérationnelles, générant par ailleurs des gaz à effet de serre.

En ce qui concerne la prise en compte des objectifs du titre II de la loi Grenelle relatif à la biodiversité, aux écosystèmes et aux milieux naturels, le projet prévu ne conforte pas cet enjeu puisque le projet prévoit l'aménagement d'une plaine de jeu et de jardins ouvriers, alors qu'il va induire la destruction, sans compensation, de la seule zone refuge pour la faune et la flore du site constitué d'un talus herbeux.

Ainsi, des mesures et engagements sont attendus au titre de la loi Grenelle du 3 août 2009, en particulier vis à vis des orientations suivantes :

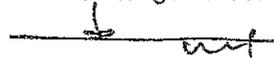
- Réduire les consommations d'énergie des bâtiments (mise en place d'une démarche d'éco-construction visant l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations);
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux en utilisant des filières courtes de provenance des matériaux et transports alternatifs, et en phase d'exploitation avec la maîtrise de l'énergie, l'amélioration de la desserte par les transports en commun et pour les vélos),
- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (densification urbaine),
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie (densification d'un quartier urbain),
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun (amélioration de la desserte de l'ensemble de la zone voire des communes par les transports en commun et pour les vélos, rapprochement du bassin d'emploi des zones d'activités permettant de rationaliser les déplacements domicile-travail),
- Préserver la biodiversité notamment au travers de la conservation, la restauration de continuités écologiques (plantation d'arbres permettant de connecter les boisements de la commune et création d'un bassin paysager),
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun,
- Développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire) (amélioration de la desserte et incitation à l'utilisation des transports en commun).

CONCLUSION :

L'état initial de l'étude d'impact est incomplet vis à vis de l'article L.122-3 du code de l'environnement (absence d'une approche milieux naturels/ agricoles et équilibres écologique, absence du volet santé, pas de diagnostic transports en commun, imprécision du volet risque). L'analyse des incidences directes, indirectes, permanentes et temporaires ne répond pas non plus aux prescriptions de la réglementation, le document affirmant sans démonstration l'absence d'effets notoires.

La prise en compte des principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 semble insuffisante dans le cadre de ce projet.

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



Michel PASCAL