

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

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 04 NOV. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du village d'artisans du Saubois à St Amand-les-Eaux

Réf: DAT TA2011-09-07-152 (DAT 11-1038)

Copies : ARS ; DDTM 59 ; sous-préfecture de Valenciennes ; DREAL 59/62 (UT de Valenciennes et service Risques)

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'aménagement du village d'artisans du Saubois à St Amand-les-Eaux est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de juin 2011 de l'étude d'impact, transmise le 20 octobre 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement d'un parc d'activités à vocation artisanale (village d'artisans), situé au nord du centre-ville de St Amand-les-Eaux au lieu dit « Le Saubois ». Le projet représente une emprise foncière de 7 hectares, situé à proximité de la RD 955 (St Amand - Lecelles - Villeneuve d'Ascq). Le site se trouve dans un environnement rural sur un ancien site industriel (cimenterie).

L'objectif économique du projet est le développement d'un nouveau concept innovant et précurseur afin de répondre au dynamisme socio-économique de l'agglomération.

L'objectif de ce village d'artisans est de proposer une offre diversifiée de parcelles (statut et forme urbaine), de permettre l'implantation d'activités artisanales et de créer une véritable synergie à St Amand les Eaux, ceci dans une démarche concertée avec l'ensemble des parties prenantes (bureau d'étude, mairie, État, Région, département, Communauté d'Agglomération, futurs usagers et population).

2. Qualité de l'étude d'impact :

Globalement l'étude d'impact est facilement compréhensible. Cependant, le mode de reliure, engendrant diverses manipulations, ne permet pas une lecture aisée. Le renvoi du résumé non technique en début de document faciliterait l'information du public.

- **Résumé non technique (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

L'intégration d'une carte de localisation et d'un plan masse des aménagements au résumé non technique aiderait à la prise de connaissance du projet par le public.

Le résumé permet une bonne information du public sur la nature du projet. Toutefois, le résumé non technique pourrait mettre davantage en évidence les enjeux majeurs en matière d'environnement. Il se limite à présenter les aménagements envisagés dans le cadre du projet (en matière de gestion des eaux, d'intégration paysagère et d'accessibilité) mais sans analyser les incidences du projet et de ces aménagements.

Une quantification et une analyse des impacts du projet amélioreraient l'information du public et des riverains. Une estimation des émissions polluantes, de l'émergence sonore, des volumes et flux d'effluents à gérer, tout comme une appréciation des incidences sur les espèces et milieux naturels, les déplacements et les niveaux de service des voiries, seraient particulièrement opportunes.

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

Biodiversité

Pour prendre en compte les richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les inventaires et protections réglementaires et un diagnostic du site.

Le site se trouve en dehors de tout site protégé réglementaire mais se trouve au sein de la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type II (ZNIEFF) de la plaine alluviale de la Scarpe entre Flines-les-Raches et la confluence avec l'Escaut. La commune appartient au Parc Naturel Régional Scarpe - Escaut (PNR).

Selon les éléments du dossier, le site ne constitue pas une zone humide au sens de la réglementation.

Le dossier présente les principaux objectifs du PNR Scarpe - Escaut et certains documents relatifs à la trame verte et bleue de ce dernier. Toutefois, il aurait été nécessaire de faire référence aux différents éléments de diagnostic ayant conduit à la réactualisation récente de la charte du PNR.

Le site d'étude est principalement composé par une friche industrielle en cours de colonisation par la végétation, de champs cultivés, d'infrastructures de transports dont une ancienne voie ferrée désaffectée en cours de colonisation par des espèces ligneuses.

La friche en elle-même se constitue de différents habitats :

- espaces engazonnés,
- espaces minéralisés,
- friches non végétalisées,
- friches végétalisées,
- frange végétalisée.

En matière de fonctionnement écologique, la voie ferrée située en bordure du site semble jouer un rôle important en tant que corridor écologique. Ainsi, le site est susceptible de participer au fonctionnement du corridor écologique.

La flore est caractérisée par des espèces pionnières assez communes. Selon les auteurs de l'étude, aucune espèce protégée ou patrimoniale n'a été détectée. En ce qui concerne la faune, le dossier est très général.

Globalement, les données présentées apparaissent assez sommaires (espèces potentielles, listes d'espèces générales peu détaillées, absence de localisation, pas de précision sur les conditions d'utilisation du site par les espèces) pour constituer une réelle expertise écologique permettant d'appréhender l'intérêt biodiversitaire du site et son fonctionnement vis-à-vis des équilibres écologiques.

Le projet prévoit des aménagements paysagers et écologiques (plantation de haies et de boisements d'espèces indigènes, création de zones humides) qui se substitueront aux terrains en friche. Ces aménagements peuvent être favorables à certaines espèces animales et végétales, et constituer une plus-value pour la biodiversité. La réalisation d'une expertise écologique adaptée permettrait de mieux apprécier l'adéquation des mesures proposées.

De plus, il aurait été intéressant de créer une zone refuge boisée, pouvant comprendre les ouvrages d'assainissement des eaux pluviales, le long de la voie ferrée désaffectée pour renforcer son rôle de corridor écologique.

Ce projet est soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000 en application de l'article R414-19 du code de l'environnement. Cette étude doit comporter une présentation des sites Natura 2000 potentiellement concernés, ainsi qu'un exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet est susceptible ou non d'avoir une incidence, le cas échéant, sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cette étude, qui constitue un élément de complétude de l'étude d'impact, n'est pas présente. Elle doit être réalisée.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les différentes entités paysagères (plaine de la Scarpe et de l'Escaut) ainsi que les spécificités du territoire (densité de population importante, nombreux sites naturels, arcs miniers, la campagne habitée). Le paysage où s'inscrit le site se caractérise par un relief plat dominé par l'agriculture d'où émerge quelques boisements et édifices religieux. Le site est localisé au sein d'un territoire caractérisé par un développement de l'urbanisation linéaire en particulier le long de la RD 955.

Le dossier précise qu'aucun périmètre réglementaire « monument historique » ne concerne le site.

L'analyse paysagère est intéressante puisqu'elle prend en compte l'ensemble des aménagements du site (voiries, ouvrages d'assainissement et bâtiments). Cette approche globale est pertinente dans la mesure où l'intégration environnementale du projet est conditionnée par la nature des bâtiments qui viendront s'y implanter (forme, taille, volume). Ainsi, les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales ont été intégrées et prises en compte dans l'étude d'impact pour que puisse être appréciée l'intégration du projet à son environnement. Ces prescriptions sont adaptées en fonction de la localisation des bâtiments, à ce titre plusieurs secteurs ont été définis. Ainsi, à chaque secteur correspond des prescriptions spécifiques en termes de taille, de volumes, d'alignement, d'aspect extérieur et de végétalisation des franges.

Cette approche différenciée de l'intégration paysagère du projet illustre la volonté du maître d'ouvrage d'inscrire son projet dans son environnement.

Eau

Le volet hydrogéologique se limite à une présentation succincte de la géologie du site. Le document ne présente pas les nappes d'eau souterraine concernées au droit du site, leur vulnérabilité vis-à-vis des pollutions superficielles, leurs états qualitatifs et quantitatifs. Le dossier précise néanmoins qu'il n'existe pas de captage d'eau potable sur et à proximité du site. Des tests de perméabilité réalisés dans le cadre du projet à faible profondeur (perméabilité inférieure à 10^{-6} m/s), permettent d'envisager l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales.

Le volet hydrographique du dossier est bien développé. Le site appartient au bassin versant de l'Escaut et au sous bassin de la Scarpe aval. La présence d'argile en sous sol conduit à avoir un réseau hydrographique très développé et aménagé par l'homme (canaux et courants). Le site est concerné par le courant des Muchottes (situé à 125 m du site) affluent de l'Elnon. Le dossier précise que la qualité des cours d'eau du territoire est médiocre.

Les principaux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Scarpe aval sont évoqués. Toutefois, une exploitation des éléments du diagnostic du SDAGE et surtout du SAGE ainsi que les dispositions respectives auraient été nécessaires dans la mesure où ces documents constituent des cadres de référence pour une gestion équilibrée des ressources en eau.

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage l'infiltration de l'ensemble des eaux issues des surfaces imperméabilisées (5,8 ha soit 70% du site) par l'intermédiaire de noues et de bassins d'infiltration. Le dossier précise que les eaux de toitures seront préférentiellement réutilisées.

La gestion des eaux pluviales apparaît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie destinées à maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

Il en est de même de la cohérence avec les dispositions du SAGE de la Scarpe aval.

Il serait utile de développer l'analyse des effets du projet sur les ressources en eau souterraine en termes d'impact quantitatif, qualitatif et sur la disponibilité des ressources en eau (appréciation des capacités des nappes d'eau à subvenir aux besoins essentiels actuels et futurs).

De même, le dossier devrait préciser les modalités de gestion des eaux usées.

Déplacements

Le territoire est principalement desservi par l'autoroute A23 (Lille-Valenciennes). Le site est directement desservi par la RD 955 St Amand - Villeneuve d'Ascq via la rue Lépinoy et bénéficie donc d'une bonne desserte routière (atout du site).

Le dossier précise que la RD 955 est équipée d'une piste cyclable permettant l'usage sécurisé des modes doux.

Le site est desservi par une ligne de bus (ligne 223 St Amand - Lecelles), un arrêt étant situé à 100m du site. Il se trouve à plusieurs kilomètres de la gare ferroviaire de St Amand.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des incidences du projet sur les conditions de déplacement. Or, la réalisation de ce parc artisanal risque de créer des zones de conflit au niveau de la rue de Lépinoy et de la RD 955 (conflits aux intersections) et une augmentation du trafic localement. Cependant, le dossier n'évalue pas le trafic et la nature de ce trafic engendré par le projet. L'absence de ces informations ne permet pas d'apprécier la compatibilité du projet avec les infrastructures existantes ni les incidences du projet sur le niveau de service des voiries et la sécurité. Cet aspect nuit à la bonne information du public.

Les auteurs de l'étude indiquent que la desserte en transport en commun existante est adaptée aux usages sur le site et affirme qu'il n'est pas nécessaire de modifier la desserte actuelle.

Cependant, l'absence d'un diagnostic relatif au niveau de desserte par les transports en commun (amplitudes horaires, fréquences, nombre de bus en période de pointe, fréquentation) et d'enquête déplacement (modalités de déplacement des personnes, définitions des besoins) ne permet pas d'apprécier la qualité de cette desserte. Il est donc prématuré de conclure sur la desserte en transport en commun du site.

Santé et cadre de vie

En ce qui concerne le risque de pollution des sols, les études historiques du site réalisées par les bureaux d'étude BURGEAP et IXSANE ont mis en évidence la possible pollution des sols induit par l'activité de l'ancienne cimenterie Bonna sabla. Ainsi, quatre sources de pollution ont été identifiées (les Hydrocarbures au niveau des cuves à fuel, le trichloréthylène au niveau du stockage des solvants au niveau des bâtiment de fabrication, le nickel et les composés organiques halogénés volatils au niveau de la zone de déchargement).

Une étude quantitative du risque sanitaire a été réalisée qui conclut à un risque acceptable pour les différents usages du site. Cependant, le dossier ne précise pas les mesures envisagées en matière de gestion de la pollution permettant d'exclure tout risque sanitaire pour les populations exposées.

Les conclusions de l'étude quantitative des risques sanitaires précisent que des études pollution complémentaires sont à réaliser afin de vérifier l'absence de pollution au niveau des lixiviats (phénomène de relargage).

Le dossier intègre une présentation de la qualité de l'air du territoire à partir des données 2007 à 2009 de la station fixe de St Amand et d'une campagne mobile réalisée du 7 octobre au 2 novembre 2003 au collège du Moulin Blanc à St Amand les eaux. Les résultats de la station fixe et mobile sont cohérents et indiquent une bonne qualité de l'air en moyenne. Cependant, il aurait été intéressant d'intégrer les données horaires (pour la station fixe) permettant de savoir si les seuils d'information ou d'alerte ont été dépassés au cours de l'année considérée.

Toutefois, le dossier n'analyse pas la représentativité des données de la qualité de l'air exploitées vis-à-vis du site étudié.

Les auteurs de l'étude considèrent que la nature et l'ampleur du projet ne sont pas de nature à générer d'effet notoire sur la qualité de l'air. Cependant, les effets du projet sur la qualité de l'air sont conditionnés par la nature des activités susceptibles de s'implanter sur le site, l'importance et la nature du trafic généré et les émissions des équipements de chauffage. Ainsi, l'absence d'arguments fondés sur des estimations des émissions de pollutions (trafic, équipements de chauffage, activités), des retours d'expérience et/ou la bibliographie ne permet pas de confirmer cette affirmation.

Le contexte sonore n'a pas été apprécié par des campagnes de mesures. Le dossier fait simplement référence au classement des infrastructures de transports terrestres à l'égard du bruit, le site n'étant pas concerné par de telles infrastructures.

Considérant par hypothèse que le projet par sa nature ne générera pas de nuisances sonores, l'analyse des effets du projet conclut à l'absence d'effets notoires en termes de bruit. L'état initial du contexte sonore, a priori modéré, et l'estimation des émergences sonores induites par le trafic et les activités n'ayant pas été réalisés, l'absence d'incidences reste à démontrer.

Globalement, l'analyse des effets du projet (en phase chantier et en phase d'exploitation) sur la santé publique et le cadre de vie (pollution atmosphérique, bruit, qualité de l'air) devrait être précisée.

Des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement seraient à proposer, comme le développement d'une offre de transports en commun compétitive et concurrentielle à la voiture, et le recours à des énergies renouvelables, notamment pour la production de chaleur non susceptible d'émettre des polluants.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente les raisons qui ont conduit au choix du site et à la nature des activités économiques de la future zone. Ces justifications reposent sur la qualité de la desserte routière (proximité de la RD955), l'effet vitrine de part la situation en entrée de ville et l'absence de contraintes techniques majeures.

Certains enjeux environnementaux ont été pris en considération dans le cadre de ce projet comme :

- la réutilisation d'un ancien site industriel (limitation de la consommation d'espaces agricoles et naturels),
- l'intégration paysagère : aménagements paysagers améliorant la qualité de ce site en friches situé en entrée de ville,
- la gestion alternative de l'eau,
- développement des modes doux en cohérence avec le réseau cyclable existant sur la RD 955;

Cependant, l'adhésion de la commune au Parc Naturel Régional aurait dû conduire les auteurs de l'étude à préciser les éléments de compatibilité du projet avec les orientations de la charte du PNR.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)**

Ce chapitre présente sommairement les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ne sont pas indiqués. Néanmoins certaines difficultés liées à la disponibilité de la donnée sont soulignées.

L'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé est présentée pour la gestion de l'eau et les traitements paysagers.

3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle) :

- **Aménagement du territoire**

Le projet envisagé sur 7 hectares, sur une ancienne friche industrielle, est cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui vise à lutter contre l'étalement urbain, bien que situé en secteur rural, à distance du centre-ville de St Amand.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en périphérie de la commune de St Amand où le réseau de transports en commun est peu développé. L'offre en transport en commun (une seule ligne) à faible niveau de service (ligne scolaire a priori) ne permettra pas de répondre aux besoins des usagers du site.

Compte tenu de la localisation du site à distance du centre-ville et à proximité de la RD 955 et de l'A23, le projet favorisera la route au détriment des modes alternatifs. Il apparaît donc nécessaire de mettre en œuvre une offre de transports en commun adaptée aux besoins des futurs habitants et usagers de cette zone d'activités.

- **Biodiversité**

L'absence d'expertise écologique ne permet d'apprécier la proportionnalité de mesures d'intégration paysagères envisagées avec les enjeux biodiversitaires du site. Il aurait été intéressant, compte tenu de la présence d'un corridor écologique fonctionnel constitué par l'ancienne voie ferrée d'envisager une renaturation du site (création d'une zone refuge) plus en adéquation avec l'environnement proche du site (secteur rural) et la présence de nombreux espaces naturels.

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

Le dossier ne précise pas les objectifs recherchés en matière de performances énergétiques des futurs bâtiments et en matière de recours aux énergies renouvelables.

L'intégration au dossier de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables définie à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme aurait permis :

- de présenter les possibilités de recours aux énergies renouvelables ;
- de définir les besoins énergétiques du site ;
- de préciser les orientations (moyens de mise en œuvre : obligations, incitations financières, recommandations) et objectifs retenus (niveau de performance énergétique des bâtiments retenu, nature des énergies renouvelables exploitées sur le site) pour une déclinaison opérationnelle dans le cadre du projet.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, liées aux déplacements, le projet ne propose aucune mesure ou aménagement autre qu'une desserte routière du site.

- **Environnement et Santé**

Le dossier n'analyse pas réellement les effets du projet au regard des préoccupations d'environnement et de santé. La desserte exclusive du site par la route et l'augmentation du trafic routier pourraient induire des émissions polluantes et des nuisances sonores qui contribueraient à la dégradation de la qualité de l'air.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales est en adéquation avec les orientations des lois Grenelle. Néanmoins, le projet pourrait utilement développer des mesures visant à réduire les surfaces imperméabilisées, en envisageant la réalisation de parkings et toitures végétalisés. La récupération et la réutilisation des eaux pluviales sont aussi des mesures à encourager dans le cadre de ce projet.

Les incidences des rejets d'eaux usées issues des activités sont à appréhender de manière à prendre en compte l'impact sur la ressource en eau.

4. Conclusion :

Le résumé non technique permet une bonne information du public sur la nature du projet. Toutefois, il pourrait être complété par la mise en évidence des enjeux majeurs en matière d'environnement, et la présentation de l'analyse des incidences du projet et des aménagements.

Le dossier présenté apporte des éléments intéressants permettant d'évaluer l'impact du projet.

L'étude d'impact sur le fond mériterait d'être complétée sur plusieurs volets (état initial et analyse) pour permettre une parfaite information du public.

Ainsi, le dossier devrait être complété par une expertise écologique dont le but est d'appréhender les enjeux biodiversitaires du site. L'étude d'incidence Natura 2000 est attendue.

Le volet «déplacements» pourrait utilement être complété par une étude circulation/déplacement au niveau du territoire intégrant l'ensemble des aménagements existants et futurs, et permettrait d'identifier les dysfonctionnements des infrastructures routières actuelles et déterminer les incidences futures des différents projets sur les conditions de déplacements. L'intégration de cette approche permettrait une meilleure information du public et en particulier des riverains et de préciser les aménagements nécessaires pour

maintenir les niveaux de service des routes et intersections et préserver la qualité de vie des habitants (pollution, bruit et sécurité).

Le volet « eau », enjeu important du territoire, mériterait une analyse plus argumentée démontrant l'absence d'effet notoire. Cette réflexion approfondie sur cet aspect permettrait de mieux évaluer les actions visant à limiter les effets du projet (mise en oeuvre effective de la réutilisation des eaux, implantation de parkings et toitures végétalisées).

Le volet sanitaire se fonde sur le fait que la nature et l'ampleur du projet ne seraient pas de nature à engendrer des effets sanitaires notoires. Toutefois, l'impact du projet est conditionné par la nature des entreprises susceptibles de venir s'implanter sur le site, la nature et le trafic gérés par ces entreprises.

Les modalités de gestion de la pollution des sols devra aussi faire l'objet d'une attention particulière y compris pendant la phase d'exploitation.

L'approche différenciée de l'intégration paysagère du projet est intéressante et illustre la volonté du maître d'ouvrage d'inscrire son projet dans son environnement.

De même, des précisions seraient à fournir sur les objectifs prévus en matière de performance énergétique des futurs bâtiments et du recours aux énergies renouvelables.

Par délégation du Préfet de région
Nord-Pas-de-Calais,
Le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Michel Pascal