

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 21 DEC. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté des « Prés Lourés » à Camphin-en-Carembault

Réf : TA 2011-11-09-162 (DAT 11-1310)

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 zone d'aménagement concerté des « Prés Lourés » à Camphin-en-Carembault est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 16 novembre 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet des « Prés Lourés » concerne la création d'une ZAC d'environ 10 hectares sur la commune de Camphin-en-Carembault. Ce projet de ZAC vise à favoriser le développement de l'équipement collectif communautaire (école de musique, salle de spectacle, siège de la communauté de communes) et des activités liées au tourisme, aux loisirs, à l'accueil sanitaire et médical (maison de retraite, centre « Autisme et loisirs »).

Cette zone se situe sur des terres agricoles, à l'est de Camphin-en-Carembault.

Eloignée de l'urbanisation de cette commune, elle est au contact de l'urbanisation existante sur la commune de Phalempin (rue du maréchal Foch).

Les objectifs du projet sont de créer des espaces publics, notamment des espaces verts, afin de favoriser le lien social, et de proposer un aménagement modulable et adaptable aux projets qui viendront s'implanter sur la zone.

2. Qualité de l'étude d'impact :

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

Le résumé non technique reflète le contenu de l'étude d'impact.

Il contient une présentation qui permet une bonne prise de connaissance du projet par le public. Cependant, l'état des lieux est trop succinct pour appréhender les enjeux environnementaux du territoire et du site ; l'analyse des impacts réels du projet est insuffisante.

Il aurait été pertinent de placer ce chapitre en début d'étude d'impact et de l'illustrer par une carte de situation et un plan-masse du projet.

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

Agriculture

L'étude d'impact ne contient aucun volet relatif aux activités agricoles, ce qui est regrettable dans la mesure où le projet impacte 10 ha de terres agricoles.

Le dossier aurait dû contenir une présentation des activités agricoles comprenant la nature, la taille et le nombre d'exploitations agricoles présentes sur le site, ainsi qu'une approche de la qualité agronomique des sols concernés.

En l'absence de ces éléments d'information, l'incidence du projet sur les activités agricoles du territoire ne peut être appréciée.

Biodiversité

La prise en compte des richesses naturelles du site est illustrée par une présentation des protections et inventaires réglementaires et du type d'occupation du sol.

L'aire d'étude se trouve en dehors de tout périmètre d'inventaire (ZNIEFF, ZICO) et de protection (site Natura 2000, réserve naturelle, site classé, APPB).

Le site est constitué exclusivement de parcelles en cultures intensives. Il est bordé d'un cours d'eau temporaire et de quelques arbres. Bien que l'intérêt du site semble très limité en matière de biodiversité, il aurait été nécessaire de justifier et d'argumenter l'absence d'une analyse plus fine sur ce volet.

Le projet prévoit la transformation de 10 hectares de terres agricoles en une zone urbanisée au sein de laquelle les arbres et les fossés seraient préservés, la réalisation de noues et bassins de rétention (zones humides), la plantation de haies composées d'espèces végétales indigènes. Il est regrettable ces aménagements écologiques ne soient pas illustrés par des plans et que le dossier ne démontre pas leur intérêt et leur fonctionnalité en tant que corridors biologiques.

L'analyse des incidences du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les équilibres écologiques conclut à un impact positif du projet justifié par le fait que les aménagements envisagés (plantation de haies, création de zones humides) se substitueront à une zone agricole intensive pauvre. Il aurait été intéressant d'illustrer cette analyse par des retours d'expérience sur des projets similaires.

En application de l'article R.414-19 du code de l'environnement, le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000. Cette étude, censée présenter les sites Natura 2000 les plus proches (site des Cinq Tailles), les impacts du projet et les raisons pour lesquelles le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur ces sites, ne figure pas au dossier.

Paysage et patrimoine

Le dossier contient une approche paysagère basée sur un reportage photographique des environs du site et sur une présentation des éléments paysagers du territoire. Ces documents illustrent un contexte de champs ouverts, avec quelques éléments architecturaux hauts (clochers) et quelques zones bâties (communes de Camphin-en-Carembault, Chemy, Seclin). Cependant, ce volet ne présente pas d'information sur les éléments éco-paysagers et ne précise pas les enjeux paysagers du territoire.

Le dossier indique en page 62 que la commune de Phalempin possède un patrimoine architectural riche, constitué de bâtiments remarquables tels que la brasserie-malterie Desmazières, la filature, la corderie et câblerie Jules Frémicourt et l'usine de boutons Bailleul Edmond. Le dossier n'est pas concerné par des périmètres de protection des monuments historiques.

En ce qui concerne les mesures d'intégration paysagère, le projet prévoit - sans le détailler - un traitement des façades du site, et évoque le principe d'une intégration paysagère du projet dans son environnement rural.

Pour illustrer et traduire les objectifs du projet sur ce thème, il aurait été intéressant de présenter les formes architecturales et les aménagements envisagés afin de préserver l'identité communale. A ce titre, l'intégration du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales serait un élément d'information pertinente.

Eau

L'état initial du volet « eau souterraine » de l'étude d'impact est succinct : il indique que la ressource en eau souterraine (nappes de la craie du Sénonien et du Turonien) constitue un intérêt primordial pour le territoire.

La vulnérabilité de la ressource n'est pas précisée dans le dossier qui ne contient pas d'information sur le sens d'écoulement des nappes ou sur la présence de captages d'eau potable sur le périmètre d'étude.

Ce chapitre ne permet pas d'identifier clairement les enjeux de cette ressource sur le territoire d'étude.

La partie relative aux eaux superficielles précise que la commune appartient au bassin versant de la Deûle. Il est indiqué que le site est bordé par la Naviette (petit cours d'eau) mais les caractéristiques hydrauliques, hydrographiques et hydrobiologiques ne font pas l'objet d'une présentation détaillée.

Ces éléments sont insuffisants pour apprécier les enjeux liés au fonctionnement hydraulique du site-projet. Les objectifs de qualité des milieux superficiels ne sont pas abordés.

Le dossier indique en page 46 que la commune de Phalempin est concernée par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation du bassin versant de Wahagnies/Ostricourt approuvé, qui n'intègre pas le site-projet. Le dossier indique aussi que la Naviette est sujette à débordement et inondations, sans préciser si le site est concerné.

En matière d'assainissement, les eaux usées des communes de Camphin-en-Carembault et de Phalempin sont collectées par un réseau unitaire et séparatif qui achemine les effluents à la station d'épuration de Phalempin. Les informations fournies dans le dossier précisent que les rendements de la station d'épuration sont bons, malgré une surcharge hydraulique importante (113 % des capacités nominales de la station). Il est précisé que cette surcharge hydraulique, qui entraîne un fonctionnement à la limite de la capacité de la station d'épuration, est due aux raccordements d'importants effluents industriels.

Les principaux objectifs et dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marque-Deûle (SAGE) sont évoqués. Ces documents constituent des éléments fondamentaux en matière de gestion équilibrée des ressources en eau.

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage la mise en place de noues et de bassins de rétention, qui permettront l'évaporation d'une partie des eaux et le rejet vers l'exutoire avec un débit limité. Les grandes orientations sont présentées (tamponnement des eaux pluviales) mais l'exutoire final de ces eaux (superficielles, souterraines, réseau d'assainissement) n'est pas identifié.

L'absence de données précises sur les modalités de gestion des eaux pluviales ne permet pas d'appréhender la cohérence du projet les orientations du SDAGE Artois-Picardie visant à :

- maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) ;
- inciter aux économies d'eau (orientation 9) ;
- limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13) ;
- réduire l'utilisation des produits phytosanitaires (disposition 8).

Les données relatives au dimensionnement des bassins de tamponnement, présentées en page 98, ne sont pas exploitables, l'exutoire final des eaux pluviales n'étant pas précisé.

Le dossier ne précise pas les modalités de traitement des effluents (eaux usées) issus des activités du site. La compatibilité des rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales avec les capacités du réseau et de la station d'épuration n'est pas démontrée. Or, cette question est cruciale dans la mesure où la station est en surcharge hydraulique.

A ce sujet, il est étonnant de lire en page 113 que « *les capacités de la station d'épuration sont suffisantes pour traiter les eaux usées qui seront produites par les futurs résidents et utilisateurs de la zone* ». En effet, il est indiqué en page 72 que la station d'épuration sera mise aux normes en 2012.

Ainsi, le raccordement des eaux pluviales non polluées vers un système d'assainissement unitaire saturé n'apparaît pas judicieux. Il risque de faire perdurer les dysfonctionnements du réseau de collecte (rejets d'eaux polluées vers le milieu naturel, inondations) et de la station d'épuration (baisse des rendements épuratoires), ce qui peut impacter la qualité des eaux de surface.

Un rejet des eaux pluviales vers le milieu naturel à débit régulé (eaux superficielles) permettrait d'éviter tout désordre hydraulique du système d'assainissement, en préservant le secteur de tout risque d'inondation.

Déplacements

La commune de Phalempin bénéficie d'une bonne desserte routière, notamment par l'autoroute A1 (échangeurs de Seclin et de Carvin) via la RD 925 (Seclin-Carvin). Cependant, le dossier ne précise pas, pour ces voiries susceptibles d'être concernées par le projet, les données liées au trafic supporté et aux accidents recensés. Seul le schéma de la page 26 indique que la RD 925 est un axe saturé aux heures de pointe.

Le site est desservi par la RD 62a (rue du maréchal Foch) et la RD 62b (rue du Capitaine Gaston Jasmin), qui supportent respectivement 3 085 et 2 533 véhicules par jour. Il est précisé que la RD 62 constitue un axe de desserte en partie inadapté au trafic supporté.

La commune de Phalempin dispose d'une desserte ferroviaire (gare de Phalempin à 1km du site) bénéficiant d'une bonne offre de service vers Lille et Douai.

La commune ne bénéficie d'aucune offre de transport en commun hors transport scolaire.

Le dossier ne donne aucune information relative aux modes de déplacement doux (piétons et cyclistes) mais il est à noter que la commune est concernée par un chemin de randonnée du Conseil général qui traverse la forêt de Phalempin.

En matière de déplacement domicile-travail, les données de la page 36 et 37 indiquent que Camphin-en-Carembault est une commune résidentielle pour partie puisque la majorité des actifs (62 %) travaillent ailleurs (Lille et département du Nord). Seuls 31 % des habitants travaillent sur la commune de Phalempin.

Le dossier précise en page 37 que la majorité des déplacements domicile-travail s'effectue en voiture particulière (79 %), malgré la présence de la gare de Phalempin à proximité.

Le dossier ne présente pas d'estimation des trafics induits par le projet, qui seront principalement supportés par la rue du maréchal Foch (RD 62) et la RD 925, des voiries présentant des problèmes de saturation aux heures de pointe.

Les éléments du dossier ne permettent pas d'apprécier les conséquences de l'augmentation de trafic sur le niveau de service des infrastructures routières et sur la sécurité routière, ni de vérifier la compatibilité du trafic généré par le projet avec les capacités des carrefours existants.

Seules des mesures (création de nouvelles voiries) visant à organiser la desserte du site sont envisagées. Aucune mesure visant à limiter la place de la voiture et organiser un report vers les modes alternatifs n'est envisagée. Or, l'implantation du projet à proximité du centre-ville n'est pas suffisante pour favoriser un accroissement significatif de l'utilisation des modes alternatifs, d'autant que la bonne desserte routière sera renforcée.

Compte tenu des effets importants du projet sur les déplacements, le développement d'une offre de transport en commun compétitive, en concertation avec les autorités organisatrices des transports, et une démarche de sensibilisation des futurs résidents à l'intérêt de l'usage des modes alternatifs, constitueraient des mesures d'accompagnement pertinentes.

Santé et cadre de vie

Le site n'est pas directement concerné par des risques industriels (pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques, pas d'installations classées à proximité immédiate, pas de sites et sols pollués). Selon les données bibliographiques (base de données BASOL et BASIAS), aucune activité industrielle ancienne ni sols pollués ne sont recensés sur le site.

Cependant, il existe une servitude de protection au profit d'une conduite de gaz traversant le site en son centre. Le dossier précise en page 69 que la présence de cette canalisation de gaz n'empêche pas la réalisation du projet mais nécessite une vigilance particulière et des précautions en phase de travaux (pas de décaissement, obligation de réalisation d'une protection mécanique) et en phase d'exploitation (limitation de la densification). Ainsi, il est mentionné l'interdiction de construire sur et à proximité immédiate de la canalisation et les restrictions à ses abords (interdiction de construction d'établissement recevant du public (ERP) à moins de 10m de la canalisation, limitation du nombre de logements à moins de 5 m de la canalisation).

Les orientations d'aménagement ainsi que les schémas et plans du projet semblent indiquer le respect des distances d'isolement et des restrictions.

L'état initial du volet « pollution de l'air » présente le réseau de surveillance de la qualité de l'air en région (réseau ATMO) et les stations de mesure situées à proximité du site (Lesquin et Oignies). Le dossier indique en page 55 que la qualité de l'air sur les communes de Camphin-en-Carembault et Phalempin est influencée par les émissions issues des infrastructures de transports (autoroute A1, RD 925).

L'exploitation des données recueillies est insuffisante et ne permet pas d'apprécier la qualité de l'air sur le site.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des effets du projet sur la qualité de l'air mais tend à les relativiser au regard des sources de pollution déjà présentes.

Pour autant, étant donnée la part importante des déplacements motorisés induite par le projet, l'intégration de mesures ambitieuses en matière énergétique (performance énergétique, recours aux énergies renouvelables) et de déplacements (développement d'une offre concurrentielle de transport en commun) serait tout à fait pertinente.

L'appréciation du contexte sonore de la zone d'étude a été réalisée sans campagnes de mesure ni données bibliographiques. Le dossier précise en page 28 que la commune de Phalempin est particulièrement concernée par les infrastructures de transport bruyantes (voie de TGV, autoroute A1).

Le dossier ne contient pas de réelle analyse ou estimation des effets du projet en termes d'émergence sonore. L'ampleur limitée du projet ne rend pas très pertinente la réalisation d'une campagne de mesure acoustique sur l'ensemble du territoire impacté, ni d'une modélisation avant et après aménagement. Toutefois, le cadre de vie relativement préservé des riverains implique d'envisager des aménagements visant à limiter les incidences du projet telles que la limitation de la vitesse, le développement de l'offre de transport en commun.

- **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)**

Un chapitre consacré à la justification du projet fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage pour répondre aux objectifs initiaux du projet.

Il apparaît que le choix du site a été guidé par la volonté de réorganiser l'urbanisation de la commune de manière cohérente avec l'opération en cours de réalisation sur l'ancienne friche de La Corderie, par l'organisation de la commune selon un axe est-ouest.

Ce chapitre présente les raisons d'ordre urbanistique (cohérence avec les documents d'urbanisme) et stratégique (réorganisation de l'urbanisation de la commune et proximité des infrastructures routières structurantes du territoire). Il permet aussi d'appréhender les réflexions approfondies menées dans le cadre de ce projet en matière de desserte et d'accès au site (sécurisation, efficacité, et cohérence par rapport au maillage existant).

Cependant, ce chapitre ne présente pas ce qui, du point de vue des préoccupations d'environnement, a conduit le maître d'ouvrage à envisager le projet sur ce site. Aucune étude de variantes n'est présentée dans le dossier.

Il aurait été utile de connaître les raisons et les réflexions qui ont conduit à retenir le projet en matière de :

- gestion alternative des eaux pluviales ;
- intégration du projet à son environnement ;
- limitation de la consommation d'espace agricole ;
- développement des modes alternatifs ;
- développement des énergies renouvelables ;
- limitation des émissions de gaz à effet de serre.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-4° et 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. Aucun élément méthodologique relatif à l'analyse des incidences du projet n'est communiqué.

Le dossier ne contient pas d'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées en matière d'assainissement des eaux pluviales, d'intégration paysagère, de sécurité routière, de cadre de vie et de préservation de la biodiversité pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet.

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

- **Aménagement du territoire**

Le projet est prévu au contact des secteurs urbains du centre-ville de Phalempin, sur des terres actuellement agricoles. Cependant, compte tenu de l'urbanisation actuelle de la commune, organisée autour du centre-ville, le projet, qui s'éloigne des équipements publics, est envisagé en étalement urbain.

Le dossier ne contient pas de réel argumentaire venant justifier cette localisation et n'illustre pas la volonté de lutter contre la consommation d'espaces agricoles par une densification des constructions.

- **Transports et déplacements**

La localisation du projet à proximité de la RD 925 constitue un atout en matière de desserte routière, mais une contrainte importante au développement de l'usage des modes doux. Le site est éloigné du centre-ville, de la gare de Phalempin et ne bénéficie d'aucune desserte par les transports en commun.

Ce projet ne répond pas aux objectifs des lois Grenelle en matière de déplacements (réduction de l'usage de la voiture, développement des modes alternatifs et des modes doux en particulier). En effet, la desserte routière étant perçue comme un atout du site, seul l'usage de la voiture est envisagé dans le cadre de ce projet.

- **Biodiversité**

Le projet prévoit la transformation de 10 hectares de terres agricoles en une zone urbanisée au intégrant des espaces verts (réalisation de noues et autres bassins de rétention et plantation de haies d'espèces végétales indigènes).

Les plans et illustrations présents dans projet n'intègrent que sommairement ces aménagements écologiques. Dès lors, il est difficile d'appréhender l'intérêt et la fonctionnalité de ces aménagements.

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

Le dossier ne présente pas de réflexion sur les déplacements domicile-travail, qui constituent le principal motif de déplacement générateur de gaz à effet de serre. Aucune mesure visant à améliorer la qualité de la desserte par les transports en commun n'est présentée. Seules des mesures liées aux infrastructures routières sont envisagées (création de nouvelles dessertes)

Le dossier ne présente pas les orientations envisagées en matière de performances énergétiques et de recours aux énergies renouvelables. Compte tenu des enjeux en matière de réduction des gaz à effet de serre et des engagements européens de la France, les réflexions sur ce sujet méritent d'être approfondies.

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

- identifier les besoins énergétiques du projet ;
- présenter la nature des énergies renouvelables susceptibles d'être exploitées sur le territoire ;
- définir, dans une approche technico-économique (définition des besoins du site, coût, rendement énergétique, rentabilité), des scénarios énergétiques réalistes et adaptés aux contraintes du site.

Le dossier pourrait être complété par des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre en phase de chantier. Des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais *in situ*, à acheminer les matériaux par le fer ou la voie d'eau, pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

- **Environnement et Santé**

Le projet et le dossier ne décrivent pas les actions qui pourraient réduire les effets du projet sur la qualité de l'air et le bruit. En effet, le contexte de desserte non concurrentielle par les transports en commun et d'éloignement des zones d'emploi conduira les usagers de la ZAC à utiliser la voiture pour une partie importante des déplacements.

Les émissions de pollution induites par le chauffage des bâtiments sont également à prendre en compte, et le recours aux énergies renouvelables faiblement émettrices de pollution serait particulièrement opportun.

- **Gestion de l'eau**

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales par noues et par bassins de tamponnement. En l'absence de précision sur l'exutoire des eaux pluviales et d'analyse des impacts, les incidences du projet sur les ressources en eau ne peuvent être appréciées. La récupération et la réutilisation des eaux des toitures sont évoquées mais ne sont pas une composante intrinsèque du projet.

Par ailleurs, la compatibilité de la gestion des eaux usées et pluviales avec le système d'assainissement n'est pas établie ; pourtant, le système d'assainissement est actuellement saturé. La compatibilité des besoins en eau potable des futurs habitants avec la disponibilité des ressources en eau souterraine n'est pas démontrée.

4. Conclusion :

Globalement, le contenu de l'étude d'impact est insuffisant. L'étude d'impact nécessite d'être complétée dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC, conformément aux dispositions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement.

Le résumé non technique permet de prendre connaissance du projet mais la présentation des enjeux du territoire et des impacts réels du projet est insuffisante dans ce chapitre.

L'état des lieux de l'environnement aborde trop succinctement l'ensemble des thèmes pour appréhender et hiérarchiser les enjeux du territoire du point de vue des préoccupations d'environnement. Pour satisfaire aux exigences de la réglementation relative aux études d'impact, les thématiques nécessitent pour la plupart des compléments (analyse paysagère, étude d'incidence sur l'eau, appréciation du contexte sonore et de la qualité de l'air, fonctionnement et niveau de service des voiries, diagnostic agricole du site)

L'analyse des incidences du projet, globalement sommaire, nécessite d'être complétée, au regard des enjeux du site (agriculture, déplacements, eau, paysage), par une quantification des impacts et des éléments de justification.

En ce qui concerne les mesures envisagées, les auteurs de l'étude présentent les aménagements retenus sans apprécier leur intérêt et leur pertinence par rapport aux enjeux environnementaux et des impacts du projet. En outre, il semble nécessaire de compléter le projet par des mesures d'accompagnement telles que le développement d'une offre en transport en commun adaptée, le recours aux énergies renouvelables et la définition des prescriptions architecturales et paysagères.

Par ailleurs, le dossier aurait pu présenter les démarches envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (issues des transports et des bâtiments), les nuisances sonores et les effets du projet sur la qualité de l'air. Des mesures d'information, de sensibilisation et/ou des aides pour inciter les futurs usagers de la ZAC à utiliser des modes alternatifs à la voiture seraient pertinentes.

Enfin, la volonté de limiter l'étalement urbain, la consommation d'espaces agricoles et de préserver le caractère rural de la commune n'apparaît pas clairement dans le cadre de ce projet.

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



Barbara BOUR-DESPREZ