



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 ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

ae-projets.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 06 AVR. 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de zone d'aménagement concerté (ZAC) « Des Portes des Petits Moulins » à Oye-Plage

Réf : TA 2012-02-07-176

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 Portes des Petits Moulins » à Oye-Plage est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de janvier 2012 de l'étude d'impact transmise en date du 7 février 2012.

1. Présentation du projet :

Le projet envisagé sur la commune de Oye-Plage concerne la réalisation d'une zone d'aménagement concerté à usage mixte d'habitats et d'équipements publics (crèche et béguinage). Le projet prévoit l'aménagement de 300 logements aux typologies (lot libre, logements aidés, accession à la propriété) et aux formes diversifiées (individuels, maisons mitoyennes et petits collectifs). Cet aménagement est envisagé sur un site d'environ 14,5 hectares sur des terres agricoles. Le site est situé à environ 500 m du centre-ville .

Les objectifs affichés de ce projet sont de répondre à la demande de logements.

2. Qualité de l'étude d'impact :

La forme de l'étude d'impact répond aux prescriptions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire. L'ensemble des thématiques environnementales est traité de façon proportionnée, et ceci, au travers :

- d'un résumé non technique abordable et pédagogique qui aurait mérité d'intégrer un plan-masse du projet et une hiérarchisation des enjeux environnementaux du site ;
- d'un état initial de l'environnement proportionné portant sur l'ensemble des thématiques environnementales. Les volets « eau » et « biodiversité » ont particulièrement bien été soignés.
- d'une analyse des incidences génériques temporaires, permanentes, directes et indirectes du projet. Toutefois, une argumentation basée sur une exploitation de la littérature et des retours d'expérience aurait mérité d'être intégrée pour appréhender les incidences réelles du projet.

- d'un chapitre relatif à la justification du projet qui montre la cohérence globale du projet avec les documents de planification existant (SCOT et PLU). Ce dernier aurait mérité d'être étoffé par une analyse intercommunale des besoins en logements justifiant l'ampleur et l'emprise du projet ;
- de propositions de mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement souvent pertinentes, mais qui se limitent à de simples déclarations d'intention.

Seul le volet sanitaire (état initial et analyse des impacts) reste peu représentatif des enjeux du territoire en matière de qualité de l'air. Ce volet mériterait d'être étoffé compte tenu des impacts non négligeables qu'occasionnera le projet en matière de nuisance sonore et d'émissions de polluants.

Déplacements

Le volet « Déplacements » s'appuie sur les données « trafics » et « accidents » fournies par le Département du Pas-de-Calais. Ces éléments indiquent que les capacités des infrastructures routières desservant le site (environ 4 200 véhicules par jour sur la RD940) ne sont pas atteintes (grande réserve de capacité, absence de congestion aux heures de pointe), mais un nombre d'accidents élevé.

Le dossier précise que la commune est desservie par le réseau de bus « Colvert » du Département du Pas-de-Calais (2 arrêts et 12 aller-retour par jour). Toutefois, cette seule ligne et les horaires ne semblent pas adaptés aux déplacements domicile-travail, principal motif de déplacement.

Le dossier présente les aménagements envisagés et des pistes de réflexion :

- création d'une zone 30 au sein du site,
- continuité des cheminements pour les piétons et les cyclistes,
- réduction de la vitesse automobile : aménagements aux entrées de la zone 30, dispositifs ralentisseurs.

Cette démarche connexe au projet illustre la volonté de la commune :

- d'une part d'intégrer l'aménagement et les trafics attendus dans un schéma global d'organisation des déplacements,
- d'autre part de modifier les comportements des habitants actuels et futurs afin de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Toutefois, les différents éléments du dossier démontrent que la majorité des déplacements domicile-travail s'effectue en voiture particulière. Ceci est dû à la quasi-absence d'offre en transports en commun adaptée et à une excellente desserte routière (RD 940, A16) des principaux pôles d'emplois (Calais et Gravelines).

Ainsi, l'absence d'emplois au sein de la commune et le caractère résidentiel du projet impliqueront un recours massif à l'automobile pour les déplacements domicile-travail. Pour ce motif de déplacement, le projet ne propose aucune alternative alors que le trafic engendré par le projet est estimé (en page 144) à environ 900 véhicules légers par jour, dont 320 véhicules en heure de pointe. Ce trafic supplémentaire correspond à 21 % du trafic actuel de la RD 940 (623 véhicules par jour) et non 8% comme précisé dans le dossier.

Compte-tenu du trafic actuel de la RD 940 et de son profil et large et en long, le dossier précise, à juste titre que les infrastructures seront aptes à accepter ce trafic supplémentaire. Toutefois, cette approche technique ne prend pas en compte les effets induits de ce trafic sur la sécurité routière et sur la santé et le cadre de vie des riverains.

Santé

Le choix d'établir l'état initial du volet « air » sur l'exploitation des données de la station de mesure de la qualité de l'air périurbaine de Sangatte et du volet acoustique sur une présentation des infrastructures de transport bruyantes (absence de mesures in situ) aurait nécessité une justification démontrant la pertinence, la représentativité et l'intérêt de ces données.

Comme indiqué supra, le projet est susceptible de générer un trafic automobile supplémentaire très important, représentant environ 21 % du trafic actuel de la RD 940. Cette augmentation du trafic dans une rue d'ambiance acoustique calme, mais aussi au centre-ville (itinéraire obligatoire pour rejoindre les principaux pôles d'emplois de Gravelines), peut engendrer une modification du cadre de vie des riverains de ces voiries.

Cette thématique mérite une attention particulière dans le cadre du projet. Des mesures d'accompagnement (aménagements sécurisés, sensibilisation) visant à favoriser les déplacements doux pour les trajets de courte distance seraient pertinentes. En complément, la mise en œuvre d'une nouvelle offre en transports en commun vers les principaux pôles d'emplois pourrait être étudiée pour les déplacements domicile-travail.

Biodiversité

L'état initial du volet biodiversité et fonctionnement écologique est abordé au travers d'une expertise écologique représentative des enjeux du site. C'est au niveau des watergangs et des fossés que les principaux enjeux écologiques sont identifiés : 3 espèces végétales patrimoniales et une espèce végétale protégée, 11 espèces d'oiseaux protégées et une espèce d'amphibiens.

Ces enjeux ont fait l'objet d'une intégration dans le cadre de la conception du projet puisque des mesures d'évitement visant à préserver le watergang, les fossés et les bandes prairiales sont envisagées. De même, le scénario envisageant la réalisation d'une voirie de connexion nord-sud au niveau du watergang n'a pas été retenu afin de préserver l'intégralité de ce dernier. En complément, la création de noues, de zones humides (bassins de tamponnement), la plantation d'espèces végétales accompagnées d'une gestion adaptée (fauche tardive avec exportation) sont envisagées en lieu et place des zones de cultures intensives.

Toutefois, le dossier ne précise pas les mesures et les modalités qui seront envisagées en phase travaux pour préserver l'intégralité du watergang et ne pas porter atteinte aux espèces protégées et au fonctionnement écologique de ce dernier.

De même, les éléments présentés au titre de l'étude d'incidence Natura 2000 sont trop succincts et généraux pour permettre de répondre aux prescriptions de l'article R-414-23 du code de l'environnement. En particulier, cette étude n'intègre pas d'approche système prenant en compte les relations fonctionnelles pouvant exister entre le site-projet et les sites Natura 2000 situés à proximité (ZPS Platier d'Oye).

Risques

Le dossier d'étude d'impact recense l'ensemble des risques susceptibles de concerner la commune. A ce titre, la commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques Littoraux de Gravelines à Oye-Plage prescrit par arrêté préfectoral du 13 septembre 2011.

Les cartes des aléas présentées dans le dossier sont des cartes anciennes, qui ne sont pas celles figurant dans le porter à connaissance du 29 juillet 2011. Il convient d'actualiser le dossier sur ce point.

Toutefois, il semble que la zone du projet ne se situe pas dans la zone des aléas de submersion marine et ne soit pas concernée par un débordement constaté des watergangs.

Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré à la justification du projet. Il fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage pour répondre aux besoins en logements de la commune.

Ce chapitre présente les raisons urbanistiques (cohérence avec les documents d'urbanisme), économiques (besoin de foncier immobilier) et stratégiques (localisation du site par rapport au centre-ville et proximité des principaux employeurs du territoire) qui ont conduit au choix du site.

De tels éléments justifient la nature du projet (création de logements), mais ne justifient pas suffisamment sa localisation, son emprise foncière de 14,5 hectares et son ampleur (création de 300 logements).

Selon les éléments du dossier, la localisation du projet à proximité du centre-ville doit permettre de lutter contre l'étalement urbain de la commune. Le dossier indique que la disponibilité des « dents creuses » a conduit la commune à développer son projet de 300 logements sur des terres agricoles situées à proximité du centre-ville. Cependant, le dossier ne fait pas mention de scénarios alternatifs qui tendraient à implanter une partie des 300 logements en milieu urbain soit dans la commune de Oye-Plage, soit en dehors de la commune, en lien avec les besoins en logements à consolider à l'échelle du Calaisis.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Aménagement du territoire

Le projet de 14,5 hectares est prévu sur des terres agricoles. Du fait de sa localisation considérée comme proche du centre-ville par le maître d'ouvrage (500 m du centre-ville), il est affiché comme ayant pour objectif la lutte contre l'étalement urbain.

Cependant, l'ampleur du projet (300 logements sur 14,5 ha) rapportée à la taille de la commune s'éloigne de cet objectif en engendrant une consommation de terres agricoles.

A noter que la densité brute présentée dans le dossier, qui peut être estimée en première approche à 20 logements à l'hectare est très faible et n'illustre pas la prise en compte des orientations des lois Grenelle en matière de densification des secteurs urbanisés (a minima 25 logements/ha, seuil d'intervention de l'EPF sur la commune de Oye-Plage).

Une urbanisation prioritaire des dents creuses du centre-ville associée à une densité plus forte et à des typologies de logements adaptés aux caractéristiques architecturales de l'habitat communal aurait été souhaitable pour satisfaire aux objectifs des lois Grenelle.

Au regard de la charte d'engagement pour une gestion économe de l'espace agricole dans le département du Pas de Calais, signée par le Préfet en accord avec les Présidents du Conseil Général, de la Chambre Régionale d'Agriculture et de l'Association des Maires du Pas de Calais, il serait également souhaitable que la commune adopte un projet économe en terre agricole, ce qui ne paraît pas le cas actuellement.

Transports et déplacements

La localisation des futurs logements, à quelques centaines de mètres du centre-ville, constitue un atout pour le développement de l'usage des modes doux. Cette localisation sera valorisée par la création d'itinéraires réservés aux modes doux au sein du site. Le développement d'itinéraires spécifiques et sécurisés pour les modes doux depuis le site vers le centre-ville et les équipements commerciaux (comme le projet de centre commercial envisagé en continuité de la ZAC) doit être recherché.

Néanmoins, l'usage des modes doux restera infime dans le cadre des déplacements domicile-travail du fait de l'éloignement des pôles d'emplois (Calais et Gravelines).

Le volet « déplacements » du dossier est à consolider sur la problématique domicile/travail, avec intégration des possibilités offertes par les transports en commun.

Biodiversité

Le projet prévoit la transformation de 14,5 hectares de terres agricoles en zone urbanisée au sein de laquelle est envisagée l'intégration d'une trame verte et bleue (réalisation de noues et autres bassins et plantation de haies d'espèces végétales indigènes, préservation du watergang et des fossés existants). Une gestion différenciée et écologique sera associée à ces aménagements. En complément de ces mesures visant à préserver et à renforcer la biodiversité au sein du site, le dossier précise que seulement 50% du site sera imperméabilisé.

Il est regrettable que les différents plans et illustrations joints au dossier n'intègrent que sommairement ces aménagements écologiques. Le dossier ne précise pas de descriptifs techniques des aménagements envisagés (surface de zones humides, nature des pentes des noues et bassins, profondeurs des ouvrages, espèces plantées, linéaires et épaisseur des haies, âges des sujets).

De même, la présence d'espèces protégées et patrimoniales au niveau du watergang et des fossés implique en phase chantier la mise en œuvre de mesures d'évitement et de protection strictes qui ne sont actuellement pas précisées dans le dossier.

Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier présente en page 180 et au niveau de l'étude énergétique annexée les réflexions menées dans le cadre de ce projet :

- une approche bioclimatique avec une orientation préférentielle des logements,
- la réalisation de bâtiments basse consommation,
- le recours au photovoltaïque et autres énergies renouvelables,
- la minimisation des déblais/remblais lors des travaux.

L'étude énergétique est de qualité puisqu'elle intègre dans une première partie une approche pédagogique des objectifs réglementaires en matière de performance énergétique (RT 2012) et des concepts énergétiques (approche bioclimatique, isolation, performance). Cette étude présente ensuite les avantages et inconvénients des sources d'énergie disponibles en Nord-Pas-de-Calais et au niveau de Oye-Plage. Pour finir, l'étude analyse les avantages et les inconvénients (coûts, émissions de gaz à effet de serre et émissions polluantes) de plusieurs scénarios énergétiques transposés au projet de ZAC.

Cette étude qui démontre l'intérêt environnemental et économique de la conception de bâtiments bioclimatiques et passifs doit inciter le maître d'ouvrage à décliner ce type de constructions au sein de la ZAC. Ces orientations et objectifs énergétiques pourront être précisés au niveau du règlement de la ZAC et au niveau du cahier des charges des clauses architecturales, paysagères et environnementales.

Gestion de l'eau

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales des voiries par noues et par bassins de tamponnement. Le dossier fait référence à un débit de rejet limité à 1l/s/ha imposé par la 2e section des waterings, mais le ou les exutoires ne sont pas indiqués. Ainsi, ces modalités de gestion des eaux pluviales sont classiques. Or les perméabilités indiquées en page 31 permettent d'envisager la gestion des eaux pluviales des différentes parcelles de façon alternative (infiltration). Ces modalités de gestion des eaux pluviales retenues sont surprenantes dans la mesure où le dossier précise en page 18 (cf. résumé non technique) et 157 (cf. présentation des éléments de compatibilité du projet avec le SDAGE) que l'infiltration totale des eaux pluviales est envisageable.

Des mesures innovantes pourraient être utilement développées, telles que la récupération et la réutilisation des eaux de toitures et la création de toitures et parkings végétalisés.

Les incidences du projet sur la disponibilité des ressources en eau potable et sur les capacités du système d'assainissement de la commune ont été traitées dans le dossier. Ces analyses démontrent la compatibilité des besoins en eau avec les capacités des captages d'eau potable exploités et la compatibilité des rejets d'eaux usées avec les capacités de la future station d'épuration dont la capacité sera portée de 4 000 équivalents habitants et 9 700 équivalents habitants à l'horizon 2012. Ainsi, la reconstruction préalable de la station d'épuration est une condition impérative pour la réalisation de la ZAC.

4. Conclusion :

La forme de l'étude d'impact répond aux prescriptions et aux objectifs des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire. L'ensemble des thématiques environnementales est traité de façon adaptée sauf le volet sanitaire qui reste très général. Néanmoins, l'étude d'impact aurait nécessité :

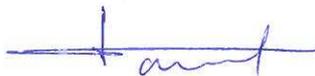
- de présenter une hiérarchisation des enjeux environnementaux du site-projet ;
- d'argumenter et de justifier par une exploitation de la littérature et des retours d'expérience l'analyse des impacts ;
- une déclinaison opérationnelle des objectifs et mesures, en particulier en matière de préservation des éléments écopaysagers (watergangs, espèces protégées et patrimoniales) en phase travaux ;
- de présenter les réflexions complémentaires pour limiter le trafic et les incidences indirectes sur la santé (pollution et bruit).

Le projet, malgré une certaine densité d'urbanisation par une taille limitée des parcelles constructibles, reste très éloigné des principes énoncés par les lois « Grenelle » et de modernisation de l'agriculture et de la pêche :

- densité faible de 20 logements / ha,
- consommation de 14,5 ha de terres agricoles,
- accessibilité centrée sur le mode routier.

En ce sens, le projet mériterait d'être amélioré.

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



Michel Pascal