

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 04 JUIL 2011

Objet : Avis de l'autorité environnementale - Procédure de déclaration d'utilité publique
Projet de réaménagement de "l'îlot Banque de France" à Saint-Omer
Réf : TA2011-05-12-116 (DAT 11-0599)

AVIS DE L'AUTORITÉ 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 réaménagement de "l'îlot Banque de France" à Saint-Omer est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2010 de l'étude d'impact, transmise le 10 mai 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet de requalification de l'îlot Banque de France à Saint-Omer s'insère dans un contexte urbain, sur une emprise de 6 500 m². Il est porteur d'enjeux forts en termes de développement économique du centre-ville et de préservation du patrimoine bâti.

Ce projet comprend la réalisation d'un centre commercial (rez-de-chaussée bas et rez-de-chaussée haut), de commerces de proximité et d'activités diverses (restaurants, hôtel, bureaux). Il prévoit également la création de logements et de parkings de stationnement, différenciés pour les logements (150 places) et les activités (170 places), en sous-sol sur deux niveaux.

2. Qualité de l'étude d'impact :

• Résumé non technique

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ».

L'état initial qui figure au résumé non technique est succinct ; il reprend partiellement les thématiques intégrées à l'étude d'impact. Quelques enjeux majeurs auraient pu être présentés, tels ceux liés au patrimoine bâti et architectural, aux déplacements tous modes (desserte, accessibilité, stationnement, niveau de service) ou encore aux ressources en eau.

La présentation des impacts du projet reste sommaire sur l'ensemble des thèmes. Des constats sont faits (augmentation des volumes d'eau, du trafic, des nuisances sonores), qui permettent de qualifier certains impacts sans pourtant les analyser ni les quantifier. Ce manque de précision sur l'impact du projet s'explique par l'absence de données et d'études spécifiques sur chaque thème (expertise écologique, études acoustique, déplacements, paysagère et patrimoniale, eau).

A l'instar du contenu de l'étude d'impact, le résumé non technique ne permet pas d'identifier suffisamment les impacts réels du projet sur l'environnement et en particulier sur la gestion des eaux, la santé et les déplacements.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

S'agissant de la « *prise en compte des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles* » (II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site est réalisé au regard des inventaires et des protections réglementaires.

Le site se trouve en milieu exclusivement urbain, en dehors de toutes zones d'inventaires (ZNIEFF, ZICO) ou de protections réglementaires (site Natura 2000, réserves naturelles, arrêté de protection de biotope).

Toutefois, la prise en compte des inventaires et protections réglementaires ne suffit pas à caractériser les enjeux biodiversitaires du site, d'autant que ces zonages ne concernent pas directement le site. Nombre d'espèces patrimoniales et protégées (chiroptères, oiseaux nocturnes, rapaces, hirondelles) sont susceptibles d'être hébergées sur ce site (combles et façades des bâtiments anciens). Dès lors, la réalisation d'une étude spécifique pour ces espèces est nécessaire pour vérifier la compatibilité du projet avec la réglementation relative à la protection des espèces et de leurs habitats (article L.411-1 du code de l'environnement). L'absence d'inventaire de la faune mériterait d'être justifiée dans le cadre de cette étude.

Par ailleurs, le dossier ne présente pas les aménagements écologiques et paysagers envisagés sur le site et susceptibles de bénéficier à la biodiversité. Seuls les plans joints indiquent la mise en place d'aménagements paysagers urbains, mais sans plus-value écologique.

Le dossier ne contient pas d'analyse des effets du projet sur la biodiversité. A ce sujet, il est même étonnant de lire dans le chapitre "mesures" que le projet intègre une mesure compensatoire consistant en la réalisation d'un recensement faune/flore. La réalisation de ce type d'étude constitue un élément de l'état initial, fondamental pour identifier les enjeux ; elle ne saurait en cas être considérée comme une mesure compensatoire.

En application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 du code de l'environnement), le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000. Or le dossier ne contient pas de document permettant de démontrer l'absence de toute incidence du projet sur des espèces et habitats ayant conduit au classement des sites Natura 2000 localisés, le cas échéant, à proximité du secteur d'étude. Le dossier doit donc être complété par cette étude.

Paysage et patrimoine

Le projet se situe au cœur des périmètres de protection de plusieurs sites inscrits (hôtel de ville-théâtre, ancien baillage, hôpital général). A ce titre, la préservation architecturale et patrimoniale du secteur d'étude constitue un enjeu important du projet.

Pourtant, le dossier se limite à dresser une liste des monuments historiques inscrits et classés sur la commune, sans réelle présentation, ce qui ne permet pas de qualifier l'enjeu.

Par ailleurs, le dossier intègre une analyse paysagère sommaire constituée essentiellement d'un reportage photographique. Bien que dépourvue de commentaire, cette approche fait ressortir la qualité architecturale et patrimoniale du périmètre d'étude.

Le dossier reprend les propositions d'esquisses architecturales datant d'avril 2009 faites sur la base du cahier des charges établi par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) en novembre 2008. Les principes d'aménagement qui ont guidé au choix du projet architectural sont l'unité d'ensemble du projet, avec une hétérogénéité du front bâti, dans un souci de coutures avec les bâtiments existants à conserver ou à travailler.

A ce sujet, il convient d'appeler l'attention du maître d'ouvrage sur le devenir du paysage de la Place Foch au regard de la qualité patrimoniale, urbaine et esthétique des paysages de la ville de St-Omer ; l'ancien bâtiment de la Banque de France porte en lui un peu de l'histoire de la ville.

A ce titre, il convient de suivre à la lettre les recommandations de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Compte tenu de l'enjeu patrimonial du site, pour éviter le risque d'installation d'une friche non bâtie, il semble impératif que l'édifice ne soit démoli que lorsque la reconstruction du nouveau bâtiment sera imminente, après acceptation du permis de construire, recours éventuels de tiers et acceptation du montage financier.

Eau

L'état initial du volet « eau souterraine » de l'étude d'impact comprend une présentation du contexte hydrogéologique du secteur (nappe de la craie et nappe des sables d'Ostricourt). Le dossier précise que le site se trouve au niveau d'une zone dont les eaux souterraines sont à protéger en grande priorité (champs captants irremplaçables). Dans le secteur d'étude, la nappe de la craie est fortement exploitée pour l'alimentation en eau potable. Le dossier précise aussi que, selon les données du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), la nappe de la craie est moyennement à fortement vulnérable au droit du site. Cependant, le dossier note l'absence de captage d'eau potable dans l'aire d'étude.

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique est intéressante. Le dossier précise que le site se situe au niveau de la cuvette composée par les marais de l'Audomarois (bassin versant du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Audomarois), au niveau d'un réseau hydrographique complexe composé de canaux (Aa, Neufossé), de rivières et de fossés. La qualité des eaux superficielles, tant d'un point de vue physico-chimique que biologique, est moyenne.

Ces éléments de contexte n'intègrent toutefois pas les données du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie (SDAGE) de 2009 et du SAGE de l'Audomarois (diagnostic, état des lieux, orientations et dispositions) approuvé en mars 2005.

Ces données, concertées et approuvées, constituent une source incontournable d'information qu'il paraît nécessaire d'intégrer à la présente étude d'impact.

Au chapitre "risques naturels", il est précisé en page 44 que la commune est concernée par deux Plans de Prévention des Risques d'Inondations : l'un pour le Marais audomarois et l'autre pour la Vallée de l'Aa inférieure. Le dossier reprend aussi les informations de l'Atlas des zones inondables au niveau du site.

La préservation des biens et des personnes est un enjeu prioritaire qui doit impliquer une gestion adaptée et maîtrisée des eaux de ruissellement issues du site.

S'agissant de la gestion des eaux et de l'impact du projet sur les milieux aquatiques, le dossier est imprécis. Il renvoie ces questions à la production de documents à venir (étude hydraulique et éventuel dossier loi sur l'eau).

Ainsi, le projet semble ne pas prévoir de modification de la gestion des eaux usées et pluviales du site. Ces effluents seront vraisemblablement raccordés au réseau d'assainissement unitaire qui rejoint la station d'épuration de Saint-Omer.

Le système d'assainissement de la commune de Saint-Omer est présenté brièvement. Le réseau est unitaire et la station d'épuration dispose d'une réserve de capacité hydraulique (75% de charge hydraulique). Il est regrettable que la charge liée au projet ne soit ni quantifiée, ni comparée aux réserves de traitement disponibles sur la station actuelle (charge en pollution).

Compte tenu de l'absence de mesures de gestion des eaux (limitation des surfaces imperméabilisées, infiltration, utilisation de techniques alternatives et réutilisation des eaux pluviales), il est difficile d'apprécier la cohérence du projet avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets en instaurant des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) du SDAGE et les dispositions du SAGE Audomarois.

L'analyse des impacts du projet sur les ressources en eau est sommaire ; elle se limite à évoquer la nature des incidences du projet (augmentation des volumes d'eau à gérer, diminution des réserves de capacités de la station d'épuration) sans quantification réelle (estimation des volumes d'eau de ruissellement et d'eaux usées, modalités de gestion et de traitement des effluents, exutoire des différents types d'effluents, capacité épuratoire résiduelle de la station d'épuration, estimation des prélèvements en eau potable, appréciation de la compatibilité des rejets en termes de volume et de qualité avec le système d'assainissement et les exutoires finaux, appréciation de la compatibilité des prélèvements en eau avec la capacité des nappes).

Etant donné l'absence de définition des modalités de gestion des eaux et l'absence de quantification des rejets et des prélèvements, il n'est pas possible d'apprécier les incidences du projet sur les ressources en eau.

L'importance et la vulnérabilité des nappes d'eau souterraine au droit du site commandent, somme toute, d'intégrer au projet une analyse spécifique des incidences de la réalisation des parkings souterrains sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des nappes d'eau (nappe des sables d'Ostricourt et nappe de la craie), en particulier en phase travaux. En raison de la proximité de la nappe par rapport à la surface, les effets temporaires et/ou permanents de rabattement de nappe ainsi que les effets de la réalisation de cet ouvrage enterré doivent être appréciés.

Déplacements

L'état initial du volet « déplacements » (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact mériterait d'être complété par des données précises au niveau du site.

Le dossier présente les principaux axes structurants et le trafic supporté (RD942 - rocade de St-Omer : 12 870 véhicules/jour, dont 5% de poids lourds ; RD928 vers Arques : 11 054 véhicules/jour dont 10% de poids lourds ; RD211 vers Arques : 3 118 véhicules/jour dont 5% de poids lourds), ainsi que les voies principales et secondaires de desserte du site (rue du 8^{ème} de ligne, rue de Calais, rue du Comté de Luxembourg). Cependant, le dossier ne propose aucune donnée trafic pour les voiries desservant directement le site, aucune information sur le niveau de service et les dysfonctionnements observés aux heures les plus critiques.

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles) et alternatifs à la voiture particulière, le dossier indique que la commune ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Les cheminements piétons sont de bonne qualité dans l'ensemble des rues du périmètre de l'étude (trottoirs larges, rues piétonnes, zone 30 pour les rues de Calais et de Dunkerque).

Le dossier présente les objectifs du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune en matière de déplacements durables comme :

- la promotion des déplacements doux;
- l'organisation de stationnement dans la ville, en vue de proposer une offre suffisante ;
- faciliter le stationnement à proximité du centre ;
- mise en place d'un transport en commun en centre-ville ;
- rendre la ville aux habitants.

S'agissant des transports en commun, le dossier précise que la commune est desservie par 4 lignes de bus, dont trois passent à proximité du périmètre d'étude avec un arrêt place Painlevé/jardin public. Ces trois lignes desservent le site et l'ensemble des communes de l'agglomération (St-Omer, Helfaut, Clairmarais, St-Martin-au-Laërt, Arques).

Cependant, le dossier n'analyse pas la qualité de cette desserte. Or, au vu de la fréquence quotidienne des bus (3 bus par jour en moyenne), cette desserte peut être qualifiée d'insuffisante, en particulier pour les déplacements pendulaires ou de loisir. Cette offre de service ne constitue pas à l'heure actuelle une alternative crédible et efficace à la voiture particulière.

En revanche, la commune dispose d'une gare desservie par deux lignes TER (Lille-Calais-Boulogne et Arras-Hazebrouck-Calais). Cette gare qui bénéficie d'une amplitude horaire large et d'une bonne fréquence des trains, de l'ordre de 20 par jour, constitue pour la commune une desserte en train de très bonne qualité.

L'analyse des incidences du projet sur les déplacements identifie bien la nature des effets possibles (augmentation du trafic en centre-ville, des nuisances sonores et des émissions polluantes). Cependant, cette approche générale ne fournit aucune information sur l'importance des effets (estimation du trafic attendu, évaluation de l'augmentation pour chaque voirie connexe au site) et les conséquences induites du projet (répartition des trafics sur les différentes voiries, dysfonctionnements des voiries, niveau de service, dégradation de la desserte du centre-ville).

Le dossier précise que la commune engage actuellement une réflexion sur le réaménagement du quartier de la gare afin de répondre au besoin de stationnement des usagers à la journée. Toutefois, l'intérêt de cet aménagement reste limité dans le cadre du projet « Ilot Banque de France ». Il ne concerne hypothétiquement que les futurs habitants du site susceptibles de se rendre quotidiennement (déplacements domicile-travail) vers les communes desservies par les deux lignes TER, soit un potentiel d'usagers très faible.

Au plan des mesures, compte tenu de l'intérêt exclusivement local du projet (commerce de proximité), il serait intéressant de réfléchir au développement des modes alternatifs de déplacement. A cette fin, il pourrait être envisagé de créer des itinéraires continus pour les modes doux (pistes ou bandes cyclables, zone de rencontre, zones piétonnes) mais surtout d'améliorer et de diversifier l'offre en transport en commun (augmentation des fréquences des bus en particulier le samedi après-midi, ouverture de nouvelles lignes).

Enfin, il convient de souligner que la création d'une offre d'environ 156 places de stationnement sur le site, par l'effet d'attraction qu'elle va générer, va à l'encontre de l'objectif de limitation de la place de la voiture en centre-ville défini par le PLU de St-Omer. L'offre complémentaire proposée dans le cadre de ce projet peut même paraître superflue au regard de l'offre en stationnement déjà importante en centre-ville de St-Omer (place Foch, place de l'Esplanade).

Santé et cadre de vie

Le dossier rappelle les bases de données disponibles en matière de sites et sols pollués (BASOL et BASIAS). Le dossier énumère et localise les sites industriels en activité et inactifs susceptibles de générer une pollution des sols. Ces sites ne sont pas liés directement à l'emprise foncière du projet.

L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air se base sur les données (2005-2008) de la station de St-Omer du réseau de surveillance ATMO, située au centre ville. Selon le dossier, ces données (non présentées) font état d'une bonne qualité moyenne de l'air sauf pour le paramètre « particules en suspension » qui mentionne des dépassements récurrents des seuils d'information et d'alerte. Il aurait été intéressant d'analyser l'origine et les causes de ces dépassements. Sur ce point, aucune information sur les sources locales de pollution n'est fournie.

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air. Les pistes de réflexion évoquées pour limiter les émissions de polluants, par exemple le développement de modes de déplacements alternatifs, ne sont pas de nature à contrebalancer les effets - et les émissions - des trafics générés par le projet. La rationalisation des places de stationnement existantes, la mise en zone piétonne de la place Foch et le développement d'une offre en transports en commun diversifiée et concurrentielle constitueraient des mesures efficaces pour réduire ces émissions polluantes.

Le dossier aurait pu également présenter les solutions de chauffage retenues pour les logements, les différents locaux (notamment le développement de réseau collectif), et des pistes de développement d'énergies alternatives (photovoltaïque, géothermie...). A titre d'information, le plan « particules » demande une réduction de 30 % des concentrations en particules très fines (PM_{2,5}) pour atteindre un objectif de qualité d'air de 10 µg/m³ en 2015. Du fait de son impact sur les transports, mais également sur la consommation d'énergie (notamment celle de fioul), ce projet pourrait contribuer à atteindre cet objectif sous réserve que le critère de réduction des émissions de particules soit pris en compte dès sa conception.

S'agissant du volet « bruit », les infrastructures classées au titre des infrastructures bruyantes sont mentionnées sur le secteur d'étude (RD942, RD928, RD943, voies ferrées). Aucune autre source de bruit n'est citée. Ces données sont insuffisantes pour apprécier le contexte acoustique du site. Compte tenu de la nature (centre commercial, activités), de l'ampleur du projet et des effets induits (augmentation du trafic), des campagnes de mesures acoustiques permettraient une connaissance plus précise de l'état initial.

L'analyse des incidences du projet sur l'ambiance sonore du site révèle que c'est la phase travaux qui risque de créer le plus de gêne acoustique pour les riverains. Dès lors, il est regrettable que le dossier ne précise ni la durée, ni les plages horaires des travaux (démolition et reconstruction), des éléments d'information importants pour les riverains permettant d'apprécier "l'acceptabilité" de cet impact.

L'impact du bruit des équipements liés au développement d'activités (ex : groupe frigorifique, climatisation, pompes à chaleur...) n'est pas présenté. Le projet pourrait utilement appliquer les 4 principes de gestion du bruit dans l'environnement – éloigner, orienter, isoler, protéger – pour limiter les risques de nuisances sonores. Si nécessaire, une modélisation pourrait aussi compléter la démarche.

L'incidence de l'augmentation du trafic sur l'ambiance sonore du site, en particulier pour les riverains, n'est pas estimée dans la présente étude d'impact. Cette analyse, fondée sur une modélisation acoustique, est particulièrement nécessaire rue du Comté du Luxembourg. Aujourd'hui sens unique étroit, cette rue à faible trafic supportera à l'avenir l'ensemble des trafics routiers (accès aux parkings et livraisons).

Le chapitre relatif à la santé devra donc être plus fourni.

• 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 ».

Le dossier contient une présentation et une description claires du projet ainsi que son objectif principal : doter le centre-ville audomarois d'un pôle attractif, capable de relancer la structure commerciale existante et ainsi réduire l'évasion commerciale hors agglomération.

L'enjeu le mieux identifié dans le cadre de ce projet est celui du respect de *"l'architecture locale, du rythme des rues, restituant le découpage parcellaire hérité et une volonté de réduction de l'habitat indigne présent en centre-ville"*.

Ce chapitre reprend les propositions d'esquisses architecturales d'avril 2009 issues du cahier des charges établi par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) en novembre 2008.

Considérant que le projet consiste à rénover un quartier urbain, le maître d'ouvrage n'a pas intégré, semble-t-il, d'analyse de variantes. Les seules variantes (propositions) présentées reposent sur une répartition différente des surfaces commerciales.

Les réflexions relatives à l'accessibilité de l'îlot sont également présentées. Un accès routier au site par la Place Foch semble exclu. Plusieurs accès piétons sont envisagés vers les commerces (place Foch, rue du 8^{ème} ligne, rue de Calais) et un accès spécifique aux logements est prévu rue du 8^{ème} ligne. L'accès aux parkings des commerces et des logements est prévu rue du Comté de Luxembourg, avec des entrées séparées : l'une pour les clients du centre commercial niveau -1) et l'autre à destination de l'habitat, des bureaux et de l'offre hôtelière.

Toutefois, le dossier ne présente pas les réflexions menées dans le cadre de ce projet en matière énergétique, de gestion économe des ressources, de préservation et de gestion des eaux ou encore de déplacements alternatifs. Seule la notice explicative insérée au dossier d'utilité publique indique que les bâtiments satisferont aux exigences de la réglementation thermique de 2012, c'est-à-dire la construction de bâtiments basse consommation.

Le dossier souligne en page 120 que *"le projet a été élaboré dans un esprit itératif pour diminuer son impact sur l'environnement"*. Cette approche est conforme à l'esprit de l'étude d'impact et à l'esprit d'une démarche de développement durable. Toutefois, en l'absence de réelles mesures d'évitement ou de réduction d'impact, le contenu du dossier ne reflète pas pleinement cette approche itérative.

• 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 ».

Ce chapitre présente succinctement les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et les difficultés rencontrées ne sont pas présentés.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à 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 (II-4° de l'article R.122-3 du code de l'environnement). Il est même surprenant de lire en page 120 que *"les dépenses destinées aux aménagements réalisés au titre des mesures compensatoires sont à l'heure actuelle non quantifiables"*, d'autant que le projet annonce une approche itérative intégrant l'environnement dans sa conception. Il convient ici de préciser que, conformément à la réglementation, c'est l'ensemble des mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser, accompagner et suivre les incidences du projet qui doit faire l'objet d'une estimation.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Le dossier contient page 119 un chapitre, spécifique mais succinct, visant à décliner les aménagements et mesures de prise en compte des orientations des lois Grenelle dans le cadre de ce projet.

• Aménagement du territoire

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

Le projet envisagé vise à rénover/requalifier un quartier ancien en centre-ville de St-Omer. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain qui traduit une volonté d'économiser le foncier disponible, en organisant la densification du centre-ville et la diversification des activités économiques. Il aurait été intéressant de préciser le nombre de logements envisagés par hectare pour obtenir une traduction effective de cette politique de densification.

• Transports et déplacements

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

En matière de transport en commun, le site ne bénéficie pas actuellement d'une bonne desserte (bus notamment). Or dans le cadre de ce projet, aucune mesure visant à améliorer l'offre n'est envisagée (diversification des itinéraires, augmentation des fréquences des bus en fonction des besoins, adaptation des amplitudes horaires). L'objectif de ce projet étant de développer une offre commerciale de proximité, il semble approprié de proposer une offre locale de transport en commun. Le développement d'une offre en transport en commun sur des moyennes distances telles qu'une amélioration de l'offre en TER et une amélioration de l'offre de services associés (stationnements à proximité de la gare) ne semble pas correspondre aux besoins du projet.

Le positionnement du projet en centre-ville, où des zones piétonnes et des zones 30 sont déjà aménagées, est tout à fait indiqué à l'usage des modes de déplacements doux (piétons et cycles).

En revanche, la réalisation de parkings spécifiques pour les logements, et a fortiori pour les activités commerciales, ne semble pas compatible avec l'objectif du PLU de limiter la place de la voiture en ville et l'objectif du projet d'offrir une offre commerciale de proximité.

Il pourrait être intéressant d'envisager de limiter les stationnements supplémentaires, en profitant davantage de l'offre existante et de développer l'usage des modes doux (marche, vélo) dans le secteur de la Place Foch.

L'ensemble de ces mesures aurait l'avantage de favoriser les modes alternatifs (piétons, cyclistes, transport en commun), d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, de réduire fortement les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de l'air.

• 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 (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Au vu des éléments présentés dans le dossier, il semble que le projet n'aura pas d'impact sur ce volet. La plus-value du projet sur "la nature en ville" est difficilement appréciable compte tenu de l'information fournie.

• Émissions de gaz à effet de serre

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les 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 définies à l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme (article 8), et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier indique en page 119 qu'une étude préalable relative à la production énergétique des bâtiments sera engagée. Compte tenu de la future réglementation thermique, il semble évident que l'ensemble des bâtiments viseront le label Bâtiments Basse Consommation (BBC=réglementation thermique de 2012). Dans le cadre d'une démarche durable, il serait intéressant de concevoir des bâtiments dont les performances énergétiques pourraient aller au-delà de la réglementation thermique 2012 (Très Haute Performance Énergétique, bâtiment passif ou à énergie positive).

L'augmentation du trafic automobile en centre-ville induite par le projet risque d'entraîner la hausse des émissions de gaz à effet de serre.

Aucune mesure n'est envisagée ni pour limiter la place de la voiture en ville, ni pour développer une offre en transport collectif efficace. Au contraire, l'aménagement de parkings au sein du projet facilitera les déplacements motorisés.

En phase chantier, le projet pourrait utilement être complété par de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre comme l'introduction dans les dossiers de consultation des entreprises de clauses visant à : utiliser des filières courtes d'approvisionnement ; gérer dans la mesure du possible les déblais/remblais in situ (ou à proximité du site) ; acheminer les matériaux par voie ferrée ou par voie d'eau (exploitation du port d'Arques).

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

Il n'y a que peu d'éléments dans le dossier qui permettent d'appréhender la portée des réflexions menées dans le cadre du projet afin de supprimer ou réduire les émissions de polluants et les nuisances sonores.

Le dossier se limite à présenter certains inconvénients que subiront les riverains en raison du trafic généré par le projet .

Ainsi, une augmentation des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air sont attendues dans le secteur du projet et en particulier rue du Comté de Luxembourg qui supportera l'ensemble des trafics routiers (seul accès routier aux parkings souterrains du projet) alors que cette dans rue le trafic est assez faible aujourd'hui (rue étroite à sens unique).

• 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).

Aucun aménagement et aucune disposition n'est envisagée pour répondre à cet enjeu qui demeure insuffisamment appréhendé au regard des caractéristiques du territoire (champs captants, zones inondables reconnues).

4. Conclusion :

Le résumé non technique est assez fidèle au contenu de l'étude d'impact mais ne garantit pas une parfaite prise de connaissance par le public des enjeux environnementaux du territoire d'étude et des impacts réels du projet sur les composantes de l'environnement.

L'état initial de l'environnement du site reste lacunaire sur différents thèmes. Ainsi est-il difficile d'apprécier pour ce site les enjeux liés la biodiversité (faune associée au bâti ancien), à l'eau (fonctionnement et capacité du réseau d'assainissement), aux déplacements (encombrement, niveau de service, accessibilité aux heures de pointe, nature des voiries) et à la santé (qualité de l'air, contexte acoustique).

L'analyse des effets du projet consiste essentiellement en la qualification des impacts (augmentation du trafic, des eaux à gérer, des nuisances sonores, des émissions polluantes).

Ce type d'analyse reste insuffisant pour apprécier et quantifier les incidences du projet sur le cadre de vie (bruit et pollution) et les déplacements (accessibilité du centre-ville et encombrement).

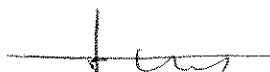
Le projet et l'étude d'impact font mention d'une approche itérative visant à diminuer l'impact sur l'environnement. Or, l'absence de présentation des mesures d'évitement/réduction d'impact et la réalisation de certaines études a posteriori (expertise écologique, études déplacements, étude des modalités de gestion des eaux, étude énergétique) ne sont pas le reflet exact d'une telle démarche.

En matière de prise en compte du patrimoine architectural, le projet semble retenir les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France.

Certaines orientations des lois Grenelle relatives à la consommation d'espace (renouvellement urbain), et à la préservation du patrimoine (intégration des recommandations de l'ABF) sont intégrées au projet. C'est moins le cas sur les déplacements, la densification.

Des réflexions complémentaires pourraient ainsi venir renforcer ce projet en matière énergétique (recours aux énergies renouvelables, économie d'énergie), de gestion alternative des eaux (récupération/réutilisation des eaux pluviales, développement de techniques alternatives), de développement des transports en commun, d'intégration de la nature en ville et de réduction des nuisances (bruit et pollution).

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



Michel Pascal