



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 28 OCT. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté de la Clé des Champs à Esquelbecq.

Réf : TA 2011-08-12-144 (11-0970)
Copie : préfecture du Nord ; ARS, DDTM

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 de la Clé des Champs à Esquelbecq est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise le 31 août 2011.

1. Présentation du projet :

La zone d'aménagement concerté de la Clé des Champs concerne la création d'une ZAC d'environ 14 hectares sur la commune d'Esquelbecq, à vocation résidentielle mixte d'habitat (création d'environ 148 logements individuels et collectifs), mais aussi de commerces. Le projet envisage aussi la création d'équipements publics tels qu'une salle des fêtes et un terrain de sport.

Cette zone se situe au nord de la commune d'Esquelbecq, en contact avec l'urbanisation du centre-ville (à 200m).

Les objectifs de cet aménagement sont de :

- maîtriser l'urbanisation de la commune, en évitant les petites opérations de lotissement
- urbaniser une « dent creuse » (site enserré par l'urbanisation)
- répondre aux besoins de logement
- garantir la mixité de l'habitat et la mixité sociale et générationnelle
- favoriser les liens inter-quartiers
- intégrer une démarche de développement durable
- intégrer le projet au cœur historique de la commune
- améliorer la qualité de vie.

Le projet envisage :

- la création de deux accès principaux sécurisés à l'est et à l'ouest
- la création de logements diversifiés en forme, en taille et en densité
- la création d'importants espaces verts
- la réalisation d'un maillage pour les modes doux (liaison spécifique vers le centre-ville)
- la prise en compte de la gestion des eaux pluviales
- la réalisation d'équipements publics (salle des fêtes) au nord-est de 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 figure dans le dossier. Il pourrait reprendre l'ensemble des éléments de présentation du projet (nature de la ZAC, projet de salle des fêtes). La présentation des impacts est très générale, elle pourrait être complétée par certains éléments de quantification des incidences intégrés à l'étude d'impact.

Il aurait été également utile de joindre au résumé une carte de situation et un plan-masse du projet.

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

Biodiversité

La prise en compte des richesses naturelles (article R.122-3 du code de l'environnement) est réalisée au regard des protections et inventaires réglementaires, et fondée sur une analyse des typologies des sols présents sur le site.

L'aire d'étude se trouve en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire ; elle est constituée majoritairement de parcelles en culture intensive. Quelques linéaires de haies arbustives (saules, frênes) et de prairies de fauche sont aussi présents sur le site.

Les milieux agricoles intensifs sont a priori peu favorables à la biodiversité. A contrario, les milieux situés au sud (prairies et haies de saules), à l'est (fossés et becques) et en limite du site sont attractifs et permettent le développement d'une diversité végétale et animale (zones refuges).

Une expertise écologique détaillée aurait permis d'identifier les espèces et habitats patrimoniaux du site-projet, d'appréhender les enjeux du territoire et de préciser le fonctionnement écologique du site au sein du territoire.

L'approche trop générale contenue dans le dossier ne permet pas d'appréhender objectivement cet enjeu.

L'étude conclut en un impact faible du projet sur la flore et la faune ; cette conclusion est à nuancer en raison de l'absence de diagnostic écologique de terrain approfondi. Le dossier ne présente pas de mesures d'évitement, de réduction d'impact et d'accompagnement vis-à-vis des habitats et éléments éco-paysagers.

Ainsi, le projet devrait envisager de :

- préserver les milieux périphériques (habitats prairiaux et arbustifs situés au sud-ouest et nord-est)
- préserver les haies et alignements d'arbres au sein du site
- gérer écologiquement les dépendances vertes (plantation d'espèces indigènes, gestion différenciée)
- gérer écologiquement les ouvrages d'assainissement (berges en pente douce, entretien doux)
- réaliser les travaux hors période sensible (période de reproduction) pour la faune

Il est donc recommandé de procéder à un diagnostic écologique du site.

En application de l'article R.414-19 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'étude des incidences au titre de Natura 2000. 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 est absente de la présente étude d'impact.

Agriculture

Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'emprise du projet a une destination agricole. Le dossier fait un état des lieux de l'activité agricole au sein de la commune. Cependant, la nature, la taille et le nombre

d'exploitations agricoles, ainsi que la qualité agronomique des sols concernés par le projet, ne sont pas précisés dans le dossier.

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

Paysage et patrimoine

Le dossier ne contient pas d'approche paysagère substantielle. Il est précisé en page 17 que l'identité du territoire est liée à l'omniprésence de l'eau sous différentes formes : becques, fossés, cours d'eau et mares.

Le dossier précise que la commune est concernée par trois monuments classés à l'inventaire des Monuments Historiques : l'église St-Folquin, le château et l'ancien presbytère ou maison dite du « chevalier de Guernonval ». Le site-projet se trouve sur les périmètres de protection de ces monuments.

Étant donné la présence de monuments historiques à proximité du site, la préservation des perceptions visuelles aurait dû être traitée de manière plus approfondie. Il aurait été souhaitable de prendre l'attache de l'architecte des bâtiments de France et d'intégrer ses recommandations à l'étude d'impact au travers du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.

Compte-tenu des enjeux paysagers et architecturaux, une analyse permettant d'appréhender les incidences du projet et les mesures d'intégration paysagère, devrait figurer dans le dossier.

Eau

Dans le volet « eau souterraine » de l'étude d'impact, il est indiqué que les nappes d'eau souterraine sont captives, c'est-à-dire protégées des pollutions par des sols imperméables (argile et limon argileux). Le dossier précise qu'il n'existe pas de captage d'eau potable à proximité et que la commune est alimentée en eau potable par des captages situés à Heurighem et Blendecques. L'adduction en eau potable de la commune est donc un enjeu important, puisque dépendante d'autres territoires.

A ce titre, le dossier contient en page 71 une approche sur la disponibilité de la ressource en eau potable, qui précise les volumes d'eau exploitables pour les besoins futurs.

La partie relative aux eaux superficielles précise que la commune d'Esquelbecq est traversée par l'Yser. Les réseaux superficiels sont denses, constitués de fossés, de becques et de mares. Le dossier présente brièvement les caractéristiques hydrauliques et hydrologiques du cours d'eau, et indique que l'eau de l'Yser est de bonne qualité et tend vers son objectif de qualité.

Le dossier en page 47 indique que la commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques d'Inondations de l'Yser (PPRI approuvé en décembre 2007). La carte des aléas indique page 49 que le site n'est pas concerné par des zones d'inondation.

Les principaux objectifs et orientations du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE de l'Yser (en cours d'élaboration), susceptibles de concerner le projet, sont présentés (page 66).

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet prévoit la création de massifs drainants avec infiltration sous-jacente (noues) et la création de bassin de tamponnement permettant l'évaporation de l'eau et un rejet au milieu naturel à débit régulé. Toutefois, le dossier ne précise pas clairement l'exutoire final des eaux de ruissellement (raccordement au réseau d'assainissement, rejet au milieu superficiel ou infiltration vers la nappe).

Le caractère imperméable des sols en place ne permettant pas l'infiltration de l'ensemble des eaux de pluie, la gestion proposée apparaît cohérente avec 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 (dispositions 8)

L'appréciation des effets de la gestion des eaux pluviales sur les ressources en eau doit être précisée dans la mesure où l'exutoire des eaux pluviales n'est pas encore défini. Cette analyse des incidences doit être argumentée par des retours d'expérience, des modélisations (estimation des volumes et flux générés et rejetés, compatibilité avec l'exutoire) et des éléments issus de la littérature scientifique. Ainsi, le respect d'un débit de fuite de 2l/s/ha (précisé dans le dossier), issu du site, n'implique pas automatiquement une absence d'impact hydraulique sur les exutoires.

S'agissant des effets des rejets d'eaux usées sur le fonctionnement du réseau d'assainissement, le dossier précise en page 74 que la station d'épuration de Wormhout, qui recueille les effluents de la commune, n'est actuellement pas en capacité de traiter l'ensemble de ces effluents. Cependant, le dossier indique que cette station est en cours de réhabilitation (augmentation des capacités de traitement) et permettra à terme le traitement des eaux usées issues du site (mise en service en avril 2012). La mise aux normes de capacité de la station d'épuration constitue ainsi un préalable indispensable à la réalisation du projet.

L'analyse de la disponibilité de la ressource en eau potable indique que les capacités des captages permettent de répondre aux besoins des futures habitations (188 847m³/an disponibles). Néanmoins, la dépendance de la commune vis-à-vis d'autres territoires pour son adduction en eau potable doit inciter le maître d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures techniques, incitatives et/ou réglementaires pour économiser la ressource en eau, et permettre sa préservation, tout en autorisant le développement du territoire à long terme.

Déplacements

Le site, à l'instar de la commune, bénéficie d'une bonne desserte routière. Il est principalement desservi par l'autoroute A 25, située à 5 km et reliant Lille à Dunkerque, la RD 17 (4 000 véhicules par jour) et la RD417 (2 000 véhicules par jour), qui traversent la commune et la relient à Dunkerque, Lille, Cassel et Armentières *via* l'A 25.

Le dossier précise en page 9 que le passage du centre-ville est particulièrement délicat du fait de l'étroitesse des accès à la place centrale.

La commune dispose d'une gare située à 3 km du site. Cette gare se trouve sur la ligne Dunkerque-Hazebrouck (10 aller-retour quotidiens). Le dossier précise qu'il existe trois lignes de bus, qui relient la Commune à Dunkerque, Wormhout et Bourbourg (pôles d'emplois).

S'agissant des déplacements doux, le dossier ne précise pas si la commune bénéficie d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Néanmoins, le dossier précise que le site se situe à 5 minutes à pied du centre-ville et à 15 minutes à vélo de la gare. Cette localisation peut inciter à l'usage des modes doux.

Il est intéressant de souligner la qualité de l'analyse concernant la desserte du territoire et en particulier pour les déplacements domicile-travail. Deux actifs de la commune sur trois travaillent en dehors de la commune, essentiellement à Dunkerque, ainsi qu'à Grande Synthe et Wormhout. Cet aspect fait d'Esquelbecq une commune résidentielle.

L'analyse indique que la commune bénéficie d'une bonne desserte routière, et que les offres en transport en commun (bus) vers les pôles d'emplois ne constituent pas une alternative adaptée

et concurrentielle à la route. Ainsi, malgré la proximité de la gare et d'une offre adaptée en TER, les déplacements en voiture sont prédominants (70 %).

Pour autant, la proximité de Dunkerque et le nombre quotidien de trains vers ce pôle constituent des atouts du projet pour le développement de l'usage des transports alternatif à la route, même si la distance des gares par rapport aux zones d'emploi de Dunkerque et d'habitat d'Esquelbecq, est une contrainte réelle.

En matière de gestion des circulations, l'objectif d'intégrer le site à son environnement urbain va impliquer la réalisation d'accès vers les voiries périphériques existantes et générera de nouveaux trafics.

Le dossier présente une estimation des déplacements induits par le projet (+346 déplacements par jour) et une appréciation de la répartition de ces déplacements sur les différentes voiries (+51% vers la RD 417 et +30% vers la RD17 rue de Wormhout). Le trafic supplémentaire généré par le projet représente une augmentation du trafic sur la commune d'environ 20%.

Les éléments du dossier permettent de vérifier la compatibilité du trafic généré par le projet avec les capacités des infrastructures routières. De même, les enjeux en matière de sécurité routière sont appréhendés dans le dossier qui intègre des mesures et aménagements visant à limiter les effets de l'augmentation des trafics (élargissement de voiries, mise en sens unique, aménagement de carrefour).

Cependant, et bien que les auteurs de l'étude d'impact considèrent négligeables les incidences du projet sur le trafic, des effets cumulés avec d'autres projets pourraient avoir des incidences importantes sur l'environnement (conditions de déplacement, congestion, dégradation du cadre de vie, bruit, pollution, émissions de gaz à effet de serre)

Malgré une implantation du projet qui se veut stratégique (proximité du centre-ville et, dans une moindre mesure, de la gare), les offres en modes alternatifs (bus, trains) pour les déplacements domicile-travail et les besoins quotidiens, n'apparaissent pas comme des alternatives plausibles à l'usage de la voiture, au regard de la bonne desserte routière.

Compte tenu des effets non négligeables du projet sur le volet déplacement, la mise en œuvre d'une démarche de sensibilisation des futurs propriétaires à l'intérêt de l'usage des modes doux, la réalisation d'itinéraires spécifiques pour modes doux et l'adaptation des horaires et des fréquences des offres en transport en commun (bus) constitueraient des mesures pertinentes d'accompagnement du projet, notamment pour tirer profit de la relative proximité de la gare. Une concertation avec les autorités organisatrices des transports est donc à rechercher dans ce cadre.

Santé et cadre de vie

Le site n'est pas concerné par des risques technologiques et industriels (pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques, pas d'installations classées à proximité immédiate, pas de sites et sols pollués).

L'état initial du volet « pollution de l'air » présente les principaux polluants atmosphériques et leurs incidences sur la santé, les outils réglementaires dans ce domaine (normes, plan régional de la qualité de l'air, plan de protection de l'atmosphère) ainsi que les réseaux de surveillance de la qualité de l'air en région (réseau ATMO). Le dossier précise que la commune ne dispose pas de station de mesure de la qualité de l'air.

Toutefois, l'exploitation des données d'une station de mesure située dans un environnement similaire à la commune d'Esquelbecq et représentative du contexte environnemental aurait constitué un indicateur intéressant.

Il est rappelé que l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1420&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en>).

Le dossier ne contient pas d'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air. Compte tenu de l'ampleur du projet et de l'augmentation de l'usage de la voiture, les effets sur la qualité de l'air pourraient être significatifs sur ce territoire relativement préservé.

Le contexte sonore n'a été apprécié par des campagnes de mesure. Seule une approche liée aux infrastructures classées bruyantes est présentée, qui indique qu'aucune infrastructure bruyante ne concerne directement le site.

Pour autant, les trafics supplémentaires estimés par les auteurs de l'étude (+ 20%) et l'analyse de la répartition de ces trafics vers des voiries supportant actuellement de faibles trafics laissent à penser que les incidences du projet sur le contexte sonore et le cadre de vie des riverains ne seront pas négligeables.

Une campagne de mesure acoustique sur l'ensemble du territoire communal impacté, associée à une modélisation avant et après aménagement qui peut être très simple, semble nécessaire pour apprécier les effets du projet.

Des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement pourraient être proposées en faveur du développement des transports en commun et alternatifs à la voiture particulière, des énergies non émettrices de polluants atmosphériques pour la production de chaleur.

- **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 de l'étude d'impact est consacré à la justification du projet. Ce chapitre fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage en faveur de l'environnement et du cadre de vie.

Il apparaît que le choix du site a été guidé par une volonté de recentraliser l'urbanisation autour du centre-ville afin de placer l'enjeu des déplacements au cœur du projet et de favoriser les déplacements doux et alternatif.

L'objectif prioritaire était d'éviter une dégradation de la qualité de vie en centre-ville par un afflux important de trafic sur des voiries inadaptées. L'accès routier du site par le centre-ville a donc été proscrit au profit de deux accès déportés à l'est (rue de Bissezele) et à l'ouest (rue de Pitgam) ; seul demeure un accès pour les modes doux vers et depuis le centre-ville.

Le projet propose aussi une réflexion sur des incidences du projet en termes de sécurité routière, qui conduit à intégrer des mesures d'accompagnement (aménagement de carrefour, élargissement de voiries, mise en sens unique, réalisation d'itinéraires modes doux).

Ce chapitre présente les raisons d'ordre urbanistique (cohérence avec les documents d'urbanisme, recréer des liens inter-quartiers), économique (besoin en foncier immobilier) et stratégique (localisation du site par rapport au centre-ville).

Il ressort de ce chapitre que la localisation du projet dans une « dent creuse », au sein de l'urbanisation linéaire de la commune, permet d'éviter l'étalement urbain de la commune, constaté depuis 30 ans.

Il est regrettable que le dossier ne précise pas clairement les surfaces et les densités de logements recherchées pour chaque secteur. Ces éléments font défaut puisque la densité brute présentée dans le dossier s'approche de 10 logements à l'hectare, ce qui est extrêmement faible. De plus, la part de logements individuels par rapport aux autres types de logement (60% du total) et la taille des parcelles dédiées apparaissent importantes (parcelle d'environ 800 à 1 000 m²).

- **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 les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial.

Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les difficultés rencontrées dans le cadre de cette analyse, auraient dû figurer dans ce chapitre.

Le dossier n'intègre pas d'estimation des dépenses relatives aux mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

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

- **Aménagement du territoire**

Le projet est prévu à proximité des secteurs urbains du centre-ville d'Esquelbecq, sur des terres actuellement agricoles. Le dossier indique que l'urbanisation prévue vient combler un territoire enserré par l'urbanisation. Le projet permettra de renforcer la centralité autour de la place et des commerces, tout en proposant une connexion avec la gare, second pôle de la commune.

Le projet de construction d'environ 148 logements sur 14 hectares ne témoigne pas d'une réelle volonté de densifier l'habitat. Les logements individuels sur des parcelles de 800 à 1 000 m² constituent même la majorité des logements proposés (60 % du total de logement sur plus de 50 % de la surface du site).

Cependant, des densités différentes semblent envisagées en fonction de la nature du bâti présent, une densité importante (petits habitats collectifs) étant envisagée à proximité du centre-ville.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe à 200 mètres environ du centre-ville et à 3 kilomètres environ de la gare. Cette situation constitue un atout pour le développement de l'usage des modes doux mais un inconvénient s'agissant de l'usage de la voie ferrée. Le contenu de l'étude d'impact illustre les réflexions menées par le maître d'ouvrage sur cet objectif de développement des modes doux. La mise en œuvre d'une démarche de sensibilisation des futurs propriétaires à l'intérêt d'utiliser les modes doux, la réalisation d'itinéraires spécifiques et l'adaptation des horaires et des fréquences des offres en transport en commun (bus) constitueraient des mesures tout à fait pertinentes d'accompagnement du projet.

Tel qu'il est conçu, le projet présente des atouts en matière de déplacements alternatifs et de prise en compte des orientations des lois Grenelle, mais nécessiterait la mise en œuvre de solutions d'accompagnement pour pouvoir pleinement tirer partie de la relative proximité de la voie ferrée.

- **Biodiversité**

Le projet envisage la transformation de 14 hectares de terres agricoles en une zone urbanisée. Cependant, l'absence d'un diagnostic écologique approfondi et l'absence d'une présentation des mesures d'évitement (préservation des éléments éco-paysagers patrimoniaux), de réduction d'impact (période de travaux) et d'accompagnement (gestion écologique des espaces verts et des ouvrages hydrauliques) ne permet pas d'apprécier la prise en compte des enjeux biodiversitaires.

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

La volonté de privilégier l'usage des modes doux dans le cadre de ce projet témoigne d'une prise en compte des objectifs prioritaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, le dossier ne présente pas les démarches complémentaires envisagées en matière de performances énergétiques, d'économie d'énergie et de recours aux énergies renouvelables.

L'intégration 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 d'appréhender la cohérence du projet avec les orientations des lois Grenelle. Il serait intéressant de connaître 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.

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 les nuisances sonores dans un contexte de desserte par les transports en commun non concurrentielle et d'éloignement des zones d'emploi. En effet, ce contexte conduira les futurs usagers de la zone à utiliser leur voiture pour une partie importante des déplacements.

Les émissions de pollution induites par le chauffage des logements sont également à prendre en compte. La mise en oeuvre d'un réseau de chaleur reposant sur des énergies renouvelables faiblement émetteur de pollution serait particulièrement opportune.

Néanmoins, la volonté de limiter l'accès au centre-ville pour desservir le site témoigne d'une prise en compte du cadre de vie des riverains afin d'éviter une dégradation de l'environnement.

- **Gestion de l'eau**

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales par massifs drainants (noues) et par bassins de tamponnement avec, a priori, rejet au milieu superficiel. Cette gestion apparaît cohérente avec le caractère imperméable des sols en place. Néanmoins, des mesures comme l'aménagement de parkings perméables, la végétalisation des toitures ou la récupération et la réutilisation des eaux de toitures dans le cadre des futurs programmes de logements devraient être incitées financièrement.

La gestion des eaux usées et les besoins en eau potable des futurs habitants ont été pris en compte par le maître d'ouvrage. Les ouvrages (stations d'épuration et captages d'eau potable) du territoire semblent en adéquation avec le projet

4. Conclusion :

Malgré des réflexions engagées en ce sens (rupture avec l'habitat linéaire), la très faible densité de l'habitat projetée laisse penser que ce projet ne favorisera pas la lutte contre l'étalement urbain.

Le résumé non technique devrait être complété pour faciliter pas la prise de connaissance du projet et des mesures envisagées. La présentation d'une carte de localisation du site et d'un plan-masse du projet faciliterait l'information du public.

L'état des lieux aborde toutes les thématiques environnementales. Il devrait être complété sur plusieurs d'entre elles. Un diagnostic écologique faisant ressortir les enjeux du site aurait été nécessaire tout comme un état des lieux des enjeux agricoles. Des données représentatives de la qualité de l'air au niveau du site, des données sur le contexte sonore, une présentation des entités paysagères du territoire et une analyse paysagère auraient ainsi utilement complété l'état des lieux.

Le thème des déplacements fait l'objet d'une analyse développée, qui traite la problématique de la desserte routière (accessibilité délicate du centre-ville) et fait le constat d'une offre en transports en commun actuellement inadaptée pour les déplacements pendulaires, sans qu'un réel renforcement soit envisagé.

Les enjeux du territoire liés à la ressource en eau sont correctement appréhendés dans l'état des lieux de l'étude d'impact.

L'analyse des incidences du projet mérite d'être approfondie et argumentée pour les volets : intégration paysagère, biodiversité, santé et cadre de vie et activités agricoles. S'agissant de la ressource en eau, l'analyse des incidences du projet est globalement satisfaisante. Elle doit toutefois être approfondie pour les rejets d'eaux pluviales. L'identification de l'exutoire de ces eaux est un préalable indispensable à l'analyse des impacts.

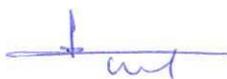
L'analyse des incidences du projet sur les déplacements est fondée sur une appréciation des trafics supplémentaires et sur la répartition de ces trafics sur les voiries connexes au site. Cette approche globale témoigne d'une volonté de prendre en compte cet enjeu dans la conception du projet. Cependant, les auteurs de l'étude d'impact considèrent les incidences du projet sur le trafic comme négligeables alors que le projet est susceptible d'engendrer une augmentation des trafics de 20 % sur l'ensemble de la commune.

Le projet et le dossier traduisent la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte certains enjeux environnementaux, notamment :

- la limitation de la consommation d'espaces agricoles en recréant une centralité de la commune en rupture avec l'habitat linéaire de ces trente dernières années
- la limitation de la place de la voiture (création de liaisons douces vers le centre-ville, relative proximité de la gare)
- la gestion alternative de l'eau

Cependant, le dossier aurait pu présenter les démarches envisagées en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (issues des transports et des bâtiments), des nuisances sonores et de la qualité de l'air. Des mesures (information, sensibilisation, aide) pour inciter les futurs propriétaires à l'usage des modes alternatifs à la voiture, seraient pertinentes dans le cadre de ce projet, étant donné la localisation du site à proximité du centre-ville et, dans une moindre mesure, de la gare.

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



Michel Pascal

