



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 23 AVR. 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté des « Provinces » à Sallaumines.

Réf : TA 2012-02-28-182 (12-0221)

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 « Provinces » à Sallaumines est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2012 de l'étude d'impact, transmise le 28 février 2012.

1. Présentation du projet :

La zone d'aménagement concerté des « Provinces » concerne la création d'une ZAC à vocation résidentielle mixte à Sallaumines sur une superficie de 21,5 hectares de terres agricoles. Cette zone se situe au sud de la commune, au contact de la commune d'Avion.

Outre la création de voiries d'accès via la rue Choquet, la rue du Rochoir et le chemin du Chiconet, le projet prévoit la création de 350 logements individuels et collectifs (43 logements en lots libres, 160 logements en collectif, 41 logements type maison de ville, 106 logements individuels mitoyens), des cellules commerciales en rez-de-chaussée et un équipement public non encore défini.

Les objectifs de cet aménagement sont :

- d'assurer une attractivité de la commune ;
- de répondre aux besoins en logement ;
- de garantir une mixité habitat/services et la mixité sociale (diversification de l'offre de logements).

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Résumé non technique**

Le résumé non technique permet une bonne prise de connaissance par le public du projet retenu.

Néanmoins, il reste trop général pour que le public et en particulier les riverains du site puissent appréhender les enjeux environnementaux locaux et les incidences du projet sur leur cadre de vie (bruit, pollution, conditions de circulation).

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

Biodiversité

Pour apprécier les enjeux liés aux richesses naturelles, l'étude se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, sur une analyse bibliographique et sur un diagnostic écologique du site réalisé entre mai et juin 2011. Cette période de prospection est adaptée à l'observation de la plupart des espèces végétales et animales.

L'aire d'étude se situe en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire. Le site est essentiellement occupé par des parcelles en culture, dans un contexte périurbain peu favorable à la biodiversité. Cependant la présence d'un ancien cavalier ferroviaire, de prairies de fauche et de fourrés au sud du site est intéressante pour la faune et constitue un corridor écologique.

L'analyse de l'intérêt de ces milieux est sommaire et ne permet pas de dégager tous les enjeux biodiversitaires : la présence d'un ancien cavalier en cours de recolonisation aurait dû conduire le bureau d'études à mettre en place une méthodologie spécifique pour le recensement des reptiles et pour apprécier les conditions d'utilisation de ces milieux par l'avifaune et les Chiroptères.

L'analyse des impacts du projet conclut à un impact faible dans la mesure où le projet envisage le maintien de l'ancien cavalier ferroviaire et de nombreuses plantations. La préservation du cavalier s'apparente à une mesure d'évitement tout à fait opportune. Néanmoins, contrairement à ce qui est précisé en page 189, ce cavalier ne sera pas conservé dans son intégralité dans la mesure où le projet prévoit plusieurs aménagements qui vont en rompre la continuité écologique et perturber la capacité d'accueil de la faune. Il serait souhaitable d'éviter la coupure de cette continuité par des voiries routières (des solutions alternatives étant envisageables) et de positionner le parcours sportif en retrait de l'actuel cavalier.

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. Le dossier reprend des informations relatives aux sites Natura 2000 : FR3100504 « Pelouse métallicoles de la plaine de la Scarpe », à 10,5 km, et FR3112002 « Les Cinq Tailles », à 15 km. Cependant, la présentation très sommaire des sites et l'absence d'analyse argumentée des incidences du projet sur les espèces et habitats communautaires ne permettent pas de satisfaire aux prescriptions de l'article L.414-23 du code de l'environnement.

Agriculture

Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'emprise du projet a une destination agricole. Le dossier précise que deux exploitants utilisent le site sous convention d'occupation précaire jusqu'à l'aménagement de la zone.

Le dossier intègre un diagnostic de ces exploitations ainsi qu'une analyse des incidences du projet : les deux exploitations subiront une réduction de leur surface agricole utile de 13,9 % et de 4,79 %. Les éléments du dossier indiquent qu'une compensation financière est envisagée.

De plus, le dossier indique que ces parcelles sont enclavées (zone urbaine et voie ferrée), ce qui rend l'exploitation difficile.

Le projet pose clairement la question du maintien d'une agriculture périurbaine, ces parcelles semblant constituer les dernières terres agricoles du territoire.

Paysage et patrimoine

Le dossier précise simplement l'entité paysagère dans laquelle s'insère le projet : le bassin minier. Cette entité ne fait pas l'objet d'une description ni d'une présentation des enjeux paysagers. Pourtant, la proximité du site avec le périmètre du projet d'inscription sur la liste du patrimoine de l'humanité de l'UNESCO du bassin minier au titre du « paysage culturel évolutif » aurait mérité une attention particulière.

Le dossier indique que le site est peu perceptible depuis l'extérieur. Seules quelques fenêtres visuelles sont présentes rue de Lugaü.

Le dossier ne contient pas d'analyse paysagère permettant d'appréhender les incidences du projet et d'apprécier la qualité des mesures d'intégration paysagère envisagées.

Eau

Le volet relatif aux eaux souterraines de l'étude d'impact présente sommairement les nappes présentes au droit du site. Le document aurait dû évoquer l'importance de ces nappes pour la production d'eau potable et les autres usages ainsi que les problèmes de préservation de cette ressource (zone urbaine et effondrement minier). Le dossier indique, sans l'argumenter, une vulnérabilité moyenne des eaux souterraines au droit de ce site.

Le dossier mentionne que, selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie (SDAGE), la nappe souterraine risque de ne pas atteindre en 2015 son objectif de bon état quantitatif et qualitatif. La préservation de la nappe constitue donc un enjeu important du projet qui aurait dû être abordé.

La partie relative aux eaux superficielles, peu développée, indique que la commune de Sallaumines n'est pas drainée par un réseau de cours d'eau.

Les cartes jointes au dossier indiquent que le site n'est pas concerné par le risque inondation.

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage la création de chaussée réservoirs, de noues et de bassins de tamponnement paysagers qui permettront un rejet à débit limité vers le réseau existant.

La faible perméabilité des sols rendant l'infiltration des eaux impossible explique les modalités de gestion des eaux pluviales retenues qui est 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) ;
- limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

Mais le dossier ne précise pas l'exutoire final du réseau d'assainissement existant (réseau d'assainissement unitaire aboutissant à une station d'épuration ou réseau d'eau pluviale aboutissant à un cours d'eau).

Il est alors difficile d'apprécier les effets de la gestion des eaux pluviales retenue sur les ressources en eaux souterraines.

Des aménagements innovants en matière de gestion des eaux pluviales telles que la réalisation de toitures et parkings végétalisés et la récupération et la réutilisation des eaux pluviales pourraient également être envisagés dans le cadre de ce projet.

Il aurait été utile que le dossier contienne une présentation et des éléments de diagnostic du fonctionnement du système d'assainissement dans la mesure où, autant que le dossier permette d'en juger, les rejets d'eaux pluviales et d'eaux usées s'effectueront au réseau.

S'agissant des effets des rejets d'eaux usées sur le fonctionnement du réseau d'assainissement et de la station d'épuration (compatibilité des rejets avec les capacités du système d'assainissement), aucune analyse n'est présentée dans le dossier. Le raccordement des eaux pluviales à la station d'épuration est peu pertinent dans la mesure où ces effluents contribuent à surcharger inutilement le système d'assainissement au détriment de l'assainissement des eaux usées.

Enfin, les besoins en eau potable pour l'ensemble de la ZAC n'étant pas quantifiés, l'impact du projet sur la disponibilité de la ressource du secteur ne peut être apprécié à ce stade. Un état des lieux de la disponibilité de la ressource en eau destinée à la consommation humaine devrait être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

Compte tenu de la qualité des eaux souterraines dans le bassin minier et des difficultés à préserver ces ressources (forte urbanisation, effondrements miniers), l'étude de mesures d'envergure visant à limiter les besoins en eau potable apparaît nécessaire (récupération/réutilisation des eaux pluviales).

Déplacements

Le site, à l'instar de la commune, bénéficie d'une bonne desserte routière. Il est principalement desservi par la RD262 reliant Avion à l'autoroute A21 (5 000 véhicules par jour), la RN 17 (Lens-Arras) et la RN 43 (Béthune-Lens-Douai). Un réseau dense de voiries est aussi présent autour du site : rue Choquet, rue du Rochoir et le chemin du Chiconet.

Cependant, le site bordé par la voie ferrée Lens-Ostricourt (au nord) est enclavé. Les aménagements envisagés en matière de desserte visent à le désenclaver.

Les informations sommaires fournies dans le dossier permettent difficilement d'appréhender les conditions de fonctionnement des réseaux routiers (dysfonctionnement, sécurité routière, capacités).

La commune possède deux haltes ferroviaires sur les lignes Lens-Douai-Valenciennes et Lens-Douai-Lille. Le site est en particulier desservi par la halte « Pont de Sallaumines » située sur les lignes Lens-Libercourt-Lille et Lens-Douai-Valenciennes.

Le site est desservi par le réseau de transport en commun TADAO dont deux lignes transitent par Sallaumines-Avion (ligne 15 : Noyelles-Gadault-Lens gare et ligne 118 Douai-Hénin-Beaumont-Lens-Gare) avec 3 arrêts situés à proximité du site.

Les éléments du Plan de Déplacement Urbain repris dans le dossier fournissent des informations intéressantes en matière d'objectif de report modal et de développement des transports en commun. A ce titre, le dossier indique en page 27 que le site est situé à proximité d'un axe structurant pour les bus.

Le dossier ne fournit cependant pas d'information sur les amplitudes horaires, et sur la fréquence aux heures de pointe, permettant d'apprécier la qualité de la desserte par les transports en commun.

Il aurait été intéressant d'intégrer des informations sur les modalités de déplacement des habitants du territoire et de la commune en précisant : la proportion des actifs utilisant leur voiture particulière et les transports en commun, l'origine-destination des actifs, la proportion des actifs travaillant sur le territoire et la commune.

En matière de gestion des circulations, l'objectif de désenclaver le site implique la réalisation d'accès vers les voiries périphériques existantes. La répartition des flux sur les différentes voies accès aurait dû être évaluée.

L'analyse des effets du projet estime les trafics supplémentaires induits par le projet à 764 véhicules par jour.

Les éléments du dossier ne permettent cependant pas de vérifier la compatibilité du trafic généré par le projet avec les capacités des infrastructures routières et de connaître les conséquences en matière de sécurité routière, faute d'éléments sur ces capacités.

Le report modal vers les transports en commun serait une mesure de réduction d'impact adaptée. Le dossier intègre ce type d'approche dans la mesure où le site (d'après le PDU) se trouve au niveau d'un axe structurant pour les bus et d'une halte ferroviaire. Toutefois, pour un report effectif, il est nécessaire que ces offres en transports en commun répondent de façon concurrentielle aux besoins et modalités de déplacements des habitants du territoire.

Santé et cadre de vie

Le site n'est pas concerné par des risques naturels (zones inondables, zones sismiques) ou des risques industriels (pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques, pas d'installation à proximité immédiate, pas de sites et sols pollués).

L'état initial du volet « pollution de l'air » est abordé au travers d'une présentation des tendances générales de la qualité de l'air au niveau de l'agglomération de Lens pour les années 2007 et 2008. Les données exploitées pour établir ces tendances semblent représentatives du secteur d'étude (station fixe urbaine). Ces données montrent des valeurs moyennes annuelles (NO₂, SO₂) nettement en dessous des seuils réglementaires, exceptés pour les paramètres relatifs aux particules en suspension. Pour ces paramètres, les valeurs moyennes annuelles sont proches des valeurs-guides et des seuils de recommandation. 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.

La limitation des rejets de particules fines dus aux transports et aux équipements de chauffage est un enjeu majeur du territoire qui doit trouver une déclinaison dans le projet.

Le dossier au travers d'une estimation des émissions de polluants dus au trafic automobile (logiciel Impact de l'ADEME) indique que le projet va engendrer une augmentation de 16 % des émissions polluantes. 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.

Les enjeux du territoire en matière de pollution atmosphérique associés aux incidences du projet en matière d'augmentation des émissions polluantes impliquent de mettre en œuvre des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement conséquentes (performances énergétiques renforcées, recours à des énergies renouvelables peu polluantes, développement d'une véritable offre en transports en commun). La possibilité de mettre en place un réseau de chaleur avec chaufferie au bois (envisagé dans le cadre de ce projet) devrait être étudiée à l'aune de cet enjeu.

Le contexte sonore a été apprécié par l'intermédiaire du classement des infrastructures bruyantes : le site est directement concerné par les voies ferrées (Lens-Don Sainghin et Lens-Ostricourt-Lille) classées respectivement en catégorie 1 (effets acoustiques ressentis sur une distance de 300m de part et d'autre de l'infrastructure) et en catégorie 2 (250 m).

L'analyse, qui tend à minimiser les effets en phase chantier et en phase d'exploitation sur la santé publique et le cadre de vie pourrait être complétée.

Des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement sont envisagées pour réduire l'exposition des futurs habitants de la zone (mur plein de deux mètres le long de la voie ferrée, plantations, renforcement acoustique des constructions, zone 30, cheminements piétons). Toutefois, l'impact acoustique du trafic (rue Choquet, rue du Rochoir et chemin du Chiconet) induit par le projet, non évalué par la présente étude, ne fait l'objet d'aucune mesure d'évitement, de réduction d'impact ou compensatoire (renforcement acoustique des façades) .

- **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 présente surtout les raisons d'ordre social (répondre à la demande de logements) et urbanistique (compatibilité avec les documents d'urbanisme) qui ont conduit le maître d'ouvrage à envisager ce projet d'aménagement.

La justification de la nature du projet est aussi fondée sur le caractère urbain (Cœur Urbain) du site et la qualité de sa desserte tous modes. S'agissant des transports en commun, les objectifs de développement s'appuient sur les objectifs non territorialisés du PDU et l'identification d'un axe structurant pour les bus à proximité du site. Cependant, aucun élément ne permet d'appréhender la qualité de la desserte actuelle et future et son adéquation avec les besoins.

- **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.

Une estimation des dépenses liées à l'ensemble du projet d'aménagement aurait dû être jointe à l'étude d'impact et en particulier les 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 envisagé sur des terres agricoles, en périphérie immédiate de l'urbanisation existante. Bien qu'envisagé au niveau d'une « dent creuse », le projet pose clairement la question du maintien d'une agriculture périurbaine puisque ces parcelles agricoles semblent constituer les dernières terres agricoles du territoire.

En matière d'urbanisation, une partie du projet (logements prévus au contact du cavalier) traduit une volonté certaine de rechercher une densité urbaine (de 55 à 75 logements à l'hectare). Ce type de logements représente pratiquement 60 % des logements prévus sur environ la moitié de la surface du site. Toutefois, une partie importante du site (environ un tiers) est destinée à recevoir des logements individuels qui ne représentent que 11,9 % (43 logements) du nombre total de logements envisagés (soit une densité de 7 logements à l'hectare). Ce choix d'aménagement ne fait pas l'objet d'une justification.

La conséquence de cette modalité d'aménagement est une densité brute voisine de 17 logements à l'hectare sur l'ensemble du site. Il serait souhaitable, dans un objectif de limitation de la consommation des espaces agricoles, d'envisager un accroissement de la densité sur l'ensemble du site.

Ainsi, les recommandations du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, rappelées en page 17, sont insuffisamment prises en compte par le projet puisque ce dernier définit une densité, a minima, de 30 logements à l'hectare en Cœur Urbain et un objectif de maîtrise de l'extension de l'urbanisation.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en zone urbaine où le réseau de transports en commun est bien développé. Au vu de l'augmentation de la population et du trafic induit, il apparaît nécessaire, dans l'optique de développer l'usage des transports en commun de personnes, de vérifier la compatibilité de ces offres avec les modalités de déplacement des habitants (en particulier dans le cadre des déplacements domicile-travail).

D'autres projets de transports en commun sont en cours de réflexion (TCSP Bassin minier, TERGV Lens-Lille). Cependant, l'opérationnalité de ces projets n'est pas encore certaine et leur mise en œuvre sera postérieure à la réalisation des nombreux projets urbains en cours et à venir à court terme.

Dans l'hypothèse d'une mise en œuvre opérationnelle de ces projets de transports en commun, le projet est cohérent avec les dispositions de l'article 12 de la loi Grenelle du 3 août 2009, visant à créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun et à développer le transport collectif de voyageurs.

- **Biodiversité**

Le cavalier ferroviaire identifié comme enjeu écologique du site (corridor biologique) sera impacté par des aménagements (création de voiries, parcours sportif) susceptibles de remettre en cause son fonctionnement.

La limitation des aménagements au sein de cet élément écopaysager constituerait une mesure d'évitement pertinente.

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

Le contenu du dossier témoigne d'une approche spécifique en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre issues des constructions (bâtiments basse consommation). Le dossier précise aussi que la commune mène actuellement des réflexions pour mettre en place sur le site un réseau de chaleur utilisant une chaufferie au bois (en lien avec la présence à proximité d'une entreprise de transformation du bois).

L'élaboration d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables, prévue à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, aurait ajouté à la cohérence du projet avec les orientations des lois Grenelle en matière énergétique. Une telle étude pourrait préciser les orientations (moyens de mise en œuvre : obligations, incitations financières, recommandations) et objectifs retenus (niveau de performance énergétique des bâtiments retenu, nature des énergies renouvelables exploitées sur le site) pour une déclinaison opérationnelle dans le cadre du projet.

Les réflexions relatives aux émissions de gaz à effet de serre prennent en compte les émissions issues des déplacements puisque la localisation du projet vise à développer l'usage des transports en commun (bus et train). Néanmoins, il apparaît souhaitable de vérifier la cohérence de ces offres avec les modalités de déplacement des futurs habitants.

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**

Il aurait été nécessaire, compte tenu de l'augmentation de trafic attendue, que le projet décrive les actions et réflexions en matière de réduction des effets sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

La mise en œuvre d'un réseau de chaleur reposant sur l'énergie bois est appréciable du point de vue du bilan carbone. Une vigilance particulière serait néanmoins à porter quant au traitement des fumées.

- **Gestion de l'eau**

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales classique par tamponnement avec rejet limité au réseau d'assainissement. Ces modalités de gestion sont induites par le caractère imperméable des sols en place. Des solutions alternatives innovantes auraient en outre pu utilement être envisagées comme la réalisation de toitures et de zones de stationnement végétalisées, la récupération et la réutilisation des eaux de toitures dans le cadre des futurs programmes de logements.

Ces aménagements auraient aussi l'avantage de limiter les prélèvements d'eau potable dans un territoire sur lequel la préservation des ressources en eau est problématique.

4. Conclusion :

Le résumé non technique facilite la prise de connaissance du projet. Les incidences du projet auraient pu être plus clairement identifiées dans ce chapitre.

S'agissant du volet « biodiversité », l'état initial est trop général pour permettre d'appréhender l'intérêt réel du cavalier ferroviaire. L'analyse des impacts nécessite d'être nuancée dans la mesure où l'expertise écologique sur laquelle elle s'appuie est incomplète. Il serait pertinent d'envisager la préservation de l'intégrité de ce cavalier de tout aménagement conséquent (voiries routières) compte tenu de son rôle de corridor écologique local.

Le volet « Eau » de l'étude d'impact est sommaire. La gestion des eaux de ruissellement envisagée par tamponnement et rejet au réseau d'assainissement se justifie par la faible perméabilité des sols. Toutefois, des techniques alternatives innovantes auraient pu être mise en œuvre telle la récupération/réutilisation des eaux pluviales et la réalisation de toitures et de parkings végétalisés.

Le thème des déplacements fait l'objet d'un état initial et d'une analyse des incidences sommaires alors que le projet est susceptible d'engendrer des trafics supplémentaires significatifs (+ 764 véhicules par jour). Des projets de développement de l'offre en transport en commun sont en cours de réflexion sur le territoire permettant d'envisager un report modal de trafic (TCSP Bassin minier, TERGV Lens-Lille). Cependant, l'opérationnalité de ces projets n'est pas encore certaine et leur mise en œuvre sera postérieure à la réalisation de ce projet urbain.

En ce qui concerne la prise en compte des orientations du Grenelle, l'implantation de logements à proximité d'une halte ferroviaire et d'un axe structurant pour les bus constitue un choix stratégique judicieux. Toutefois, un report vers ces modes de transports n'est envisageable qu'à la condition de mettre en place une offre répondant aux besoins et à la demande de déplacement des futurs habitants.

La démarche envisagée en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre issues des constructions (construction BBC, développement d'un réseau de chaleur bois) est aussi à souligner.

La démarche de densification mise en œuvre dans le secteur sud du site (55 à 75 logements à l'hectare) nécessiterait d'être généralisée à l'ensemble du site. Cette approche aurait l'avantage de répondre à la demande de logements sur le long terme tout en limitant la consommation de terres agricoles.

Ce projet pose aussi la question du maintien d'une agriculture périurbaine puisque ces parcelles semblent constituer les dernières terres agricoles du territoire.

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



Barbara BOUR-DESPREZ

