

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

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

Lille, le 12 MARS 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté du « Château d'eau » à Tilloy-les-Mofflaines

Réf : TA 2012-01-18-173

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 du « Château d'eau » à Tilloy-les-Mofflaines est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise en date du 18 janvier 2012.

1. Présentation du projet :

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du « Château d'eau » concerne l'urbanisation d'un site d'environ 9 hectares sur des terres agricoles et des milieux naturels au sud de la commune de Tilloy-les-Mofflaines. Cette ZAC aura une vocation résidentielle mixte d'habitat permettant la création de 250 logements (80 logements collectifs, de 85 logements individuels mitoyens et de 85 logements individuels) et l'implantation d'équipements publics, de services et de commerces de proximité.

Dans le cadre du projet, il est envisagé de créer deux accès routiers principaux depuis l'avenue Charles De Gaulle et la rue de Neuville, des liaisons douces vers le centre-village, des logements diversifiés en forme et en taille, une trame verte et bleue et d'intégrer une gestion alternative des eaux pluviales.

Les objectifs de ce projet sont d'assurer la mixité sociale en offrant différents types d'habitat, favorables à la mixité inter-générationnelle, et la mixité fonctionnelle (habitats, équipements publics et commerces). Il vise aussi l'intégration d'une approche durable par la recherche d'une densité cohérente avec le caractère rural de la commune, la diversification des sources d'énergie et le développement d'itinéraires spécifiques pour les modes doux (piétons et cyclistes).

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 permet de prendre connaissance de la nature du projet et de l'état initial de l'environnement du site.

La présentation des impacts pourrait être complétée par une quantification des incidences.

- **Notion de programme**

Les schémas et cartes jointes au dossier (pages 8, 10, 166 et suivantes) matérialisent la création d'un carrefour giratoire au niveau de la RD60 et de l'avenue du Général De Gaulle.

Dans la mesure où la réalisation de cet ouvrage est liée à la création de la ZAC du « Château d'eau », les deux projets constituent une unité fonctionnelle (notion de programme), au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

L'étude d'impact devrait donc contenir une présentation de cet aménagement et une analyse des impacts globaux du programme. Des compléments d'information et d'analyse devront être apportés lors de la procédure de réalisation de la ZAC.

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

Agriculture

Aujourd'hui, la quasi totalité de l'emprise du projet a une destination agricole.

La nature, la taille et le nombre d'exploitations agricoles, ainsi que la qualité agronomique des sols concernés par le projet devraient être précisés dans le dossier. En l'absence de tels éléments, l'incidence du projet sur les activités agricoles du territoire ne peut être appréciée.

Biodiversité

Le diagnostic initial de l'environnement a été établi à partir de prospections de terrain, réalisées en octobre 2011.

Il est précisé dans le dossier que l'aire d'étude se trouve en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire. Cependant, il aurait été utile de présenter la place et le rôle du site par rapport aux équilibres et aux corridors écologiques du territoire.

Le site est constitué pour l'essentiel de parcelles en culture intensive, d'un boisement à proximité du château d'eau, de prairies pâturées et de quelques friches. Les parcelles en culture intensive présentent moins d'intérêt écologique et d'enjeux biodiversitaires que les boisements à l'ouest et les prairies au nord. Ces derniers éléments éco-paysagers sont potentiellement plus attractifs pour la faune (zones refuges) et la flore. Ces milieux, qui constituent l'enjeu du site, sont identifiés en page 93 comme moyennement et fortement sensibles.

Or, les prospections réalisées en octobre 2011, sur l'avifaune uniquement, sont insuffisantes pour apprécier l'intérêt de ces milieux. Il est donc nécessaire de compléter l'expertise écologique par une étude de la flore.

Le projet prévoit la transformation de 9 hectares en une zone urbanisée au sein de laquelle seront intégrés de nouveaux aménagements paysagers constitués de noues et bassins de rétention, de haies « multistrates » composées d'espèces végétales indigènes, de franges végétalisées au sud.

Etant donné la sensibilité du site et compte tenu de la destruction de l'intégralité des prairies, des friches et du boisement du château d'eau dans le cadre du projet, il semble nécessaire d'analyser de manière approfondie l'intérêt écologique du site afin d'apprécier la pertinence et l'efficacité des mesures envisagées.

A ce sujet, il convient de souligner que les mesures d'évitement des impacts doivent être envisagées par priorité sur les mesures compensatoires.

Le projet est soumis à l'étude des incidences au titre de Natura 2000, en application des dispositions de l'article R.414-19 du code de l'environnement.

Le dossier ne contient pas de présentation des sites Natura 2000 éventuellement concernés (pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe, bois de Flines-les-Râches), ni d'exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur ces sites (présence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire sur le site et existence de liens hydrauliques ou écologiques entre le site-projet et les sites Natura 2000 les plus proches).

Seules les distances qui séparent le projet des sites Natura 2000 sont précisées (distance minimale de 24km).

Néanmoins, en l'absence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire sur le site-projet et de liens fonctionnels entre les sites et compte tenu de la distance, le projet ne semble pas de nature à porter atteinte à l'état de conservation des sites Natura 2000 les plus proches.

Paysage et patrimoine

Le dossier contient une approche paysagère qui repose sur la présentation des structures d'un territoire caractérisé par la vallée de la Scarpe et par l'omniprésence de la trame viaire (RN 17, RN 39, RN 60).

Le bourg de Tilloy-les-Mofflaines est construit autour du réseau viaire de la RN39, des rues d'Arras, du Général De Gaulle et du Noble. Le périmètre du projet de ZAC se trouve entre la plaine agricole de l'Arrageois au sud et des territoires urbanisés au nord.

La préservation de cette coupure d'urbanisation est un enjeu du projet.

L'analyse réalisée est insuffisamment exploitée sur ce volet. Hormis la création d'une haie végétale dans le secteur sud, aucune mesure d'intégration paysagère n'est envisagée. Une présentation du cahier des préconisations architecturales, paysagères et environnementales permettrait d'apprécier les réflexions menées en la matière.

Eau

Dans le volet « eau souterraine » de l'étude d'impact, il est indiqué que les nappes sont vulnérables étant donné l'affleurement de la craie. Le dossier précise qu'il n'existe pas de captage d'eau potable à proximité du site, hormis le captage abandonné au droit du château d'eau, et que la commune est alimentée en eau potable par le captage de Méaulens, situé à Arras.

La partie relative aux eaux superficielles indique que la commune appartient à la masse d'eau AR48 « Scarpe canalisée amont ». Le dossier intègre une bonne présentation du réseau superficiel, fondée sur les éléments du diagnostic du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie.

Les principaux objectifs et orientations du SDAGE Artois-Picardie susceptibles de concerner le projet sont présentés page 54. Il est précisé que la masse d'eau n'atteint pas actuellement son objectif de bon état et qu'une dérogation sera nécessaire pour l'atteindre en 2027.

Globalement, les données du SDAGE sont bien exploitées.

Il est précisé que l'assainissement de la commune est géré essentiellement par un réseau d'assainissement collectif de type unitaire, qui aboutit à la station d'épuration de St-Laurent-Blangy (125 000 équivalents habitants).

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet prévoit la mise en place d'un réseau séparatif. Les eaux pluviales des voiries, des toitures et des espaces privés seront gérées par des noues d'infiltration positionnées le long des voiries et par des bassins d'infiltration paysagers. Cette gestion des eaux pluviales 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), inciter aux économies d'eau (orientation 9), limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

L'absence d'effets bruts du projet (rejet des eaux pluviales) sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des eaux superficielles (absence de réseau superficiel et de rejet) est justifiée dans le dossier.

Les mesures correctives envisagées (collecte, stockage et infiltration), destinées à supprimer ou réduire les impacts de l'imperméabilisation, sont présentées. Cependant, la compatibilité du débit et de la qualité des rejets avec le fonctionnement et les modalités d'utilisation de la ressource (eau potable) restent à démontrer.

S'agissant des effets des rejets d'eaux usées sur le fonctionnement du système d'assainissement, les capacités de la station d'épuration de St-Laurent-Blangy (125 000 équivalents habitants) semblent compatibles avec l'estimation des flux générés. Il aurait été pertinent de préciser le niveau de saturation de la station d'épuration (en volume et en flux) et l'état des réseaux pour confronter la compatibilité théorique avec la compatibilité effective.

Le dossier présente en page 183 une estimation des besoins en eau potable du site (78 500 litres par jour soit 28 600 m³ par an). Ces besoins sont comparés aux capacités actuelles du captage d'eau potable de Méaulens, qui alimente Tilloy-les-Mofflaines. Ils représentent 0,52 % de la production journalière du captage.

Toutefois, la nappe de la craie connaît une pollution importante par les nitrates, susceptible de conduire à la fermeture du captage de Méaulens pour l'adduction en eau potable (page 52). De plus, la situation de ce captage en tissu urbain rend impossible sa protection. Ainsi, l'abandon de certains captages combiné au développement de l'urbanisation sont de nature à remettre en cause les modalités et l'origine de l'eau potable du territoire.

Dans ce contexte, des mesures très ambitieuses en matière d'économie d'eau (réutilisation des eaux pluviales, équipements économiseurs d'eau) et de protection de la ressource (proscrire l'utilisation d'engrais azotés et phosphatés, proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires) sont nécessaires sur le territoire et sur le site de la future ZAC.

Déplacements

Le commune bénéficie d'une bonne desserte routière par la RD17 *Arras-Bapaume*, la RD939 *Le Touquet-Arras-Cambrai*, la RD60 (voie de contournement et d'accès aux zones d'activité) et la RD37 E1 *Tilloy-Wancourt* (desserte locale).

Le site de la future ZAC est desservi par la RD60, l'avenue du Général De Gaulle, la rue de Neuville et la RD37 E1.

Des données de trafic sont présentées concernant la RD 60. Sur cette route, le trafic est d'environ 12 000 véhicules par jour dont 13 % de poids lourds. Il est indiqué que 10 accidents graves sont survenus sur le territoire communal entre 2004 et 2008.

Ces seuls éléments ne permettent pas d'apprécier le fonctionnement des voiries et les conditions de circulation aux heures pleines du soir et du matin.

La commune ne dispose pas d'une desserte ferroviaire directe. La gare la plus proche se situe à Arras, à 4 km environ. Le dossier précise que la commune est desservie par le réseau de bus urbain (deux lignes vers le centre et la gare d'Arras) et d'un système de transport à la demande. Le dossier indique page 127 que la commune bénéficie d'une bonne offre de transport en commun.

L'absence d'éléments sur les modes de déplacement des habitants, sur les horaires, les temps de parcours et le cadencement des lignes de bus empêche l'évaluation de la qualité de l'offre. De surcroît, les lignes existantes ne desservent pas efficacement le site ; les premiers arrêts sont à plus de 500 mètres.

S'agissant des déplacements doux, le dossier précise qu'il n'existe pas de cheminements spécifiques pour les cyclistes sur le territoire communal, mais qu'il existe une piste cyclable sur la RD939.

Le dossier présente une estimation des déplacements - essentiellement motorisés - induits par le projet, à hauteur de 1430 déplacements par jour pour l'ensemble de la zone du projet. Il est indiqué que l'augmentation de trafic pourrait s'élever à 5 % du trafic de la RD 60.

Les éléments du dossier ne permettent pas de vérifier la compatibilité du trafic généré par le projet avec les capacités des carrefours et des voiries. Ces éléments ne permettent pas non plus d'apprécier les conséquences en matière de sécurité routière.

Malgré une implantation stratégique du projet non loin du centre-village, l'offre actuelle de transport en commun n'apparaît pas comme une alternative plausible à l'usage de la voiture. Compte tenu de l'éloignement des principaux pôles d'emplois (centre-ville d'Arras, zones industrielles) et des pôles multimodaux (gare d'Arras), la création d'itinéraires pour les modes doux ne permettra pas un report modal important dans le cadre des déplacements pendulaires (domicile - travail).

L'offre de transports en commun devrait être développée et couplée avec la mise en œuvre d'une sensibilisation des futurs propriétaires à l'intérêt de l'usage des modes alternatifs.

Santé et cadre de vie

Risques

Le site n'est pas directement concerné par des risques technologiques et industriels (pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), pas d'installations classées à proximité immédiate, pas de sites et sols pollués identifiés dans les bases de données BASIAS et BASOL). La commune est concernée par le PPRT de la société CECA à Feuchy, qui n'impacte pas la zone.

Pollution

L'état initial du volet « pollution de l'air » présente le réseau de surveillance de la qualité de l'air en région (réseau ATMO). Il est précisé dans le dossier que la commune ne dispose pas de stations de mesure de la qualité de l'air. La station de mesure fixe la plus proche est située à 4 km, à St-Laurent-Blangy, en zone périurbaine. Les données (2008-2010) de cette station indiquent que la qualité de l'air est globalement bonne.

Les données étant présentées en moyenne annuelle, l'absence de dépassement des seuils d'alerte pour les poussières et, dans une moindre mesure, pour l'ozone, ne peut être vérifiée. Il aurait été intéressant de préciser la situation de la commune par rapport aux vents dominants et aux zones industrielles, d'autant 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.

Le dossier ne contient pas de réelle analyse des effets du projet sur la qualité de l'air.

Bruit

S'agissant du contexte sonore, seule une approche liée aux infrastructures classées bruyantes est présentée, qui indique que les RD939 et RD60 sont des axes terrestres bruyants de catégorie 3 (un périmètre de 100m de part et d'autre de l'infrastructure est concerné par le bruit). Selon les éléments du dossier (page 190), le site et ses environs se trouvent dans un contexte acoustique modéré. Cependant, aucune campagne de mesure n'a été réalisée, permettant de confirmer cette appréciation.

Le dossier conclut à l'absence d'effet du projet sur l'environnement et des infrastructures routières sur les conditions d'utilisation du site. Cette analyse ne repose sur aucune estimation des trafics supplémentaires générés par le projet ni sur une modélisation de leur répartition vers les voiries connexes.

Pourtant, l'augmentation de plus de 50 % du nombre de logements, soit 46 % de la population actuelle de la commune, aura des conséquences sur le trafic, sur les conditions de déplacements et par voie de conséquence sur l'ambiance sonore du secteur, sur la qualité de l'air et globalement sur le cadre de vie des habitants.

Au regard de l'augmentation des déplacements motorisés, l'intégration de mesures ambitieuses en matière énergétique (performance énergétique, recours aux énergies renouvelables) et de déplacements (développement d'une offre concurrentielle de transport en commun) serait particulièrement pertinente.

• 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. Il fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage pour répondre aux besoins des habitants de la commune (parcours résidentiel) et aux besoins de logements de la communauté urbaine d'Arras pour maintenir la population (phénomène de desserrement des ménages).

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

De tels éléments justifient la nature du projet (création de logements), mais n'explicitent en rien l'emprise foncière de 9 hectares et l'ampleur du projet (création de 250 logements), laquelle semble disproportionnée par rapport à la taille de la commune et à sa population actuelle de 1400 habitants. A lui seul, le projet représente plus de 50 % des 492 logements actuels et 46 % de la population actuelle de la commune .

Par ailleurs, il ressort que la localisation du projet à proximité du centre-village doit permettre de lutter contre l'étalement urbain de la commune. Cependant, ce projet engendre une consommation de terres agricoles. Cette consommation devrait être justifiée au regard des besoins communaux en matière de logement, en cohérence avec les objectifs territorialisés du Plan Local de l'Habitat. Cette emprise importante générera en outre des effets négatifs importants sur les déplacements (site distant des arrêts des transports en commun, nécessité d'utiliser la voiture même pour de petits trajets).

La justification du projet (localisation, emprise foncière, ampleur, nature) aurait mérité d'être argumentée à l'aune des objectifs et des orientations des documents de planification que le SCOT et le PLH (déclinés territorialement). Ainsi, la définition et la justification des besoins en logements de la commune nécessitent une approche intercommunale afin d'adapter les besoins à la demande territoriale.

- **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 et les éventuelles difficultés rencontrées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact ne sont pas présentés.

Le dossier ne présente 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 de 9 hectares est prévu à proximité des secteurs urbains du centre-village de Tilloy-les-Mofflaines, sur des terres agricoles. Du fait de sa localisation, il est affiché comme ayant pour objectif la lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

Cependant, l'ampleur du projet (250 logements) s'éloigne de cet objectif en engendrant une consommation de terres agricoles, non justifiée par les objectifs territorialisés du Plan Local de l'Habitat.

De plus, la densité brute présentée dans le dossier, qui peut être estimée en première approche à près de 25 logements à l'hectare, illustre la prise en compte des prescriptions du SCOT en cours d'élaboration mais ne traduit pas une volonté de limiter la consommation d'espace ; la part de logements individuels et la taille des parcelles dédiées restent élevées, au regard des objectifs de densification.

Afin de lutter efficacement contre la consommation d'espaces agricoles et l'étalement urbain, tout en proposant une offre de logements répondant au parcours résidentiel des habitants, il aurait été souhaitable d'étudier en priorité l'aménagement des dents creuses du centre-bourg, situées entre la RD939 et la rue du Noble.

La définition du projet présenté ne semble pas intégrer de vision intercommunale des besoins en logement cohérentes avec les principaux document de planification (SCOT, PLH).

- **Transports et déplacements**

La localisation de la future ZAC, à quelques centaines de mètres du centre-village, constituerait un atout pour le développement de l'usage des modes doux. Cette localisation sera valorisée par le développement à terme d'itinéraires réservés aux modes doux (liaison ZAC-centre-village). Néanmoins, leur usage restera faible dans le cadre des déplacements domicile-travail du fait de l'éloignement des pôles d'emploi (centre-ville d'Arras et zones industrielles). Ces modes alternatifs de déplacement resteront aussi limités compte tenu du faible taux d'équipement commerciaux et de loisirs de la commune.

Il manque au dossier une réflexion sur les déplacements domicile-travail, dès lors qu'ils constituent le motif principal de déplacement et que le site ne bénéficie d'aucune desserte par les transports en commun (pas d'arrêt à moins de 500 m).

Le développement de l'offre de transports en commun constituerait une pertinente mesure d'accompagnement du projet.

- **Biodiversité**

Le projet prévoit la transformation de 9 hectares de terres agricoles en zone urbanisée au sein de laquelle est envisagée l'intégration d'une trame verte et bleue (réalisation de noues et autres bassins d'infiltration et plantation de haies « multistrates » d'espèces végétales indigènes).

Il est regrettable que les différents plans et illustrations joints au dossier n'intègrent que sommairement ces aménagements écologiques. Il manque également une expertise écologique exhaustive permettant de bien caractériser les enjeux biodiversitaires du site.

Dès lors, il est difficile d'apprécier la pertinence et l'efficacité des mesures envisagées. A ce sujet, il convient de souligner que les mesures d'évitement partiel ou total des impacts doivent être envisagées par priorité sur les mesures compensatoires.

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

La volonté de privilégier l'usage des modes doux (création de liaisons spécifiques entre la ZAC et le centre-village) par l'aménagement d'itinéraires spécifiques est louable. Cependant, l'intérêt de ces aménagements sera limité par l'excellente desserte routière et l'éloignement des pôles d'emplois et des pôles commerciaux et de loisirs.

Il aurait été opportun de présenter une analyse des déplacements domicile-travail, qui constituent le principal motif de déplacement.

Le dossier présente en page 138 une étude sur les sources d'énergie renouvelable exploitables en France et en région. Une estimation des besoins énergétiques du projet est également présentée, qui permet d'envisager différentes solutions, en précisant leurs avantages et inconvénients ainsi que leur coût.

Cette étude constitue un outil intéressant d'aide à la décision au regard des enjeux de réduction des gaz à effet de serre et des engagements européens de la France. Elle mérite d'être approfondie et utilisée dans le cadre de la réalisation de ce projet.

- **Environnement et Santé**

Le projet et le dossier ne décrivent pas les actions de nature à réduire les effets du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Le contexte de desserte non concurrentielle par les transports en commun, l'éloignement des zones d'emploi et les émissions de pollution induites par le chauffage doivent conduire le maître d'ouvrage à proposer des mesures compensatoires ambitieuses.

- **Gestion de l'eau**

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales par noues et par bassins d'infiltration. Ces dispositions sont cohérentes avec les orientations nationales et régionales.

Néanmoins, des mesures innovantes pourraient être utilement développées, telles la récupération, la réutilisation des eaux de toitures et la création de toitures et parking végétalisés.

Pour tenir compte de la vulnérabilité de la nappe souterraine de la craie et de son état chimique dégradé, il serait souhaitable de proscrire l'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires sur le site.

La gestion des eaux usées et les besoins en eau potable des futurs habitants ont été pris en compte. La station d'épuration et les captages d'eau potable du territoire semblent en capacité d'accepter l'augmentation des prélèvements d'eau et des rejets d'eaux usées.

4. Conclusion :

Le résumé non technique permet une bonne prise de connaissance du projet et de ces principales incidences.

L'état des lieux aborde toutes les thématiques environnementales.

Il mériterait d'être complété par des données sur l'activité agricole, le contexte sonore et la qualité de l'air.

S'agissant du volet « biodiversité », des compléments sont souhaitables afin d'appréhender finement les enjeux du site.

De même, étant donné l'ampleur du projet, il semble nécessaire d'étoffer le volet « déplacements » par une présentation fine des conditions de circulation et de sécurité routière. Un diagnostic de la qualité de la desserte par les transports en commun serait aussi souhaitable.

L'analyse des incidences du projet mériterait d'être approfondie et argumentée pour l'ensemble des volets : intégration paysagère des bâtis, biodiversité, eau, santé, cadre de vie et activités agricoles.

S'agissant des déplacements, l'analyse repose sur une estimation des trafics supplémentaires et de leur répartition sur les voiries connexes au site. Il manque à cette analyse une présentation des incidences de l'augmentation du trafic.

Le projet et le dossier traduisent la volonté du maître d'ouvrage de :

- recréer une centralité de la commune en rupture avec l'habitat linéaire ;
- limiter la place de la voiture grâce à la proximité du centre-bourg et la création de liaisons douces ;
- introduire une gestion alternative de l'eau (création de noues et bassins d'infiltration) ;
- limiter les rejets de gaz à effet de serre issus des bâtiments (étude des potentialités en énergie renouvelable, approche bioclimatique, bâtiments à basse consommation).

Cependant, il convient de nuancer la portée et l'intérêt des ambitions du projet en matière de développement des modes doux, dans la mesure où l'éloignement des pôles d'emplois, des pôles commerciaux et des pôles de loisirs impliquera l'utilisation de la voiture. Le dossier ne propose pas de réflexions approfondies en matière d'offre en transport en commun.

Certains thèmes du Grenelle ne trouvent pas de traduction opérationnelle dans le cadre de ce projet. Il manque notamment au dossier une analyse et des mesures visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements pendulaires et les nuisances sonores.

Enfin, la lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles nécessitent une réflexion et une analyse approfondies (choix du site, densification) qui auraient dû être reprises dans le dossier. Tel qu'il est présenté, le projet, par son ampleur, semble éloigné du caractère rural de la commune et disproportionné par rapport aux besoins de logements (augmentation de 50 % du nombre de logements et faible densité à l'hectare) .

La définition du projet pourrait reposer davantage sur une vision intercommunale des besoins en logements, cohérente avec les documents de planification (SCOT et PLH) visant à lutter contre la consommation d'espaces agricole, tout en répondant au besoin de logements à moyen terme.

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



Michel Pascal