



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

23 MARS 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la résidence « La Clé des Champs » à Wittes – demande de permis d'aménager

Réf : TA 2012-01-27-174

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 résidence « La Clé des Champs » à Wittes est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2011 de l'étude d'impact transmise en date du 27 janvier 2012.

1. Présentation du projet :

Le projet envisagé sur la commune de Wittes concerne la réalisation d'une résidence composée de 45 logements individuels. L'étude d'impact est intégrée à la demande de permis d'aménager de la zone. Cet aménagement est envisagé sur un site d'environ 4 hectares sur des terres agricoles. Le site est situé à environ 500 m du centre-bourg .

Dans le cadre du projet, il est envisagé de créer un accès routier principal vers la rue du Cornet ainsi que des itinéraires spécifiques pour les modes de déplacement doux au sein du site.

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

2. Qualité de l'étude d'impact :

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

- d'un résumé non technique abordable et pédagogique qui aurait mérité d'être illustré par un plan-masse du projet ;
- d'un état initial de l'environnement proportionné portant sur l'ensemble des thématiques environnementales ;
- d'une analyse argumentée des incidences temporaires, permanentes, directes et indirectes du projet ;
- d'un chapitre relatif à la justification du projet qui aurait mérité d'être étoffé par une analyse intercommunale des besoins en logements et une approche environnementale ;
- de propositions de mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement.

Déplacements

Le volet « Déplacements » s'appuie sur un diagnostic réalisé sur l'ensemble de la commune. Les conclusions de l'état des lieux de cette étude pour la rue du Cornet (voie de desserte du site) sont :

- la prédominance des déplacements en automobile alors que le potentiel des déplacements piétonniers et cyclables est important (proximité relative du centre bourg),
- l'encombrement des trottoirs par la présence d'obstacles et du stationnement des voitures,
- l'absence ou la mauvaise continuité des aménagements en faveur des piétons (dont les Personnes à Mobilité Réduite) et des cyclistes,

Cette étude présente un certain nombre de pistes de réflexions et de préconisations :

- création d'une zone 30 rue du Cornet jusqu'au centre de la commune, la largeur de la rue ne permettant pas la réalisation d'une piste cyclable,
- assurer la continuité des cheminements pour les piétons (trottoirs, zone de rencontre),
- réduire la vitesse automobile : aménagements aux entrées de la zone 30, dispositifs ralentisseurs,
- gérer le stationnement le long de la voirie, en composant avec la largeur de la voirie disponible,
- intégrer le projet de lotissement dans le schéma de circulation (aménagement de trottoirs, continuité des cheminements pour les modes doux).

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

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

Ainsi, les aménagements envisagés rue du Cornet peuvent s'apparenter à des mesures d'accompagnement du projet visant à assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et à réduire l'utilisation de la voiture.

Cependant, le dossier ne précise pas les échéances de mise en oeuvre des aménagements proposés rue du Cornet et sur l'ensemble de la commune. La mise en oeuvre de ces aménagements concomitamment à la réalisation du projet serait tout à fait judicieuse pour inciter les futurs usagers du lotissement à adopter de nouveaux modes de déplacements. Un travail de communication et d'information pourrait utilement être mis en place pour sensibiliser les futurs habitants.

Toutefois, les différents éléments du dossier démontrent que la majorité des déplacements domicile-travail s'effectue en voiture particulière. Ceci est dû à la quasi absence d'offre en transports en commun adaptée et à une excellente desserte routière (RD 943) des principaux pôles d'emplois (St-Omer et Aire-sur-la-Lys).

Ainsi, l'absence d'emplois au sein de la commune et le caractère résidentiel du projet impliqueront un recours massif à l'automobile pour les déplacements domicile-travail. Pour ce motif de déplacement, le projet ne propose aucune alternative alors que le trafic engendré par le projet est estimé (en page 91) à 160 véhicules légers par jour. Ce trafic supplémentaire correspond à 25 % du trafic actuel de la rue du Cornet (623 véhicules par jour).

Agriculture

Le dossier indique que le site n'est plus cultivé aujourd'hui, car l'urbanisation du site est prévue depuis longtemps au niveau de la carte communale. Cependant, les photographies présentées dans le dossier montrent que le site est encore en culture.

De surcroît, l'anticipation de l'urbanisation du site ne dédouane pas le maître d'ouvrage de ses obligations quant au contenu de l'étude d'impact. Ainsi, l'impact sur ce type d'activité économique nécessite une analyse précise dans le cadre de la présente étude d'impact (nombre d'agriculteurs concernés, parcelles...).

Santé

Comme indiqué supra, le projet est susceptible de générer un trafic automobile supplémentaire représentant environ 25 % du trafic actuel de la rue du Cornet. Cette augmentation du trafic dans une rue d'ambiance acoustique calme, mais aussi au centre-bourg (itinéraire obligatoire vers la RD 943 pour rejoindre les principaux pôles d'emplois), va engendrer une modification du cadre de vie des riverains de ces voiries.

Les aménagements envisagés dans le cadre du schéma global de circulation de la commune, à savoir la création d'une zone 30, d'itinéraires sécurisés pour les piétons et la mise en place de ralentisseurs sont tout à fait pertinents du point de vue de la sécurité de l'ensemble des usagers.

Cependant, les effets bénéfiques de ces aménagements en matière de bruit et de pollution sont actuellement remis en question par certaines études.

Ainsi, l'augmentation substantielle du trafic, associée à des aménagements susceptibles de détériorer la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, sont susceptibles d'avoir des impacts importants sur le cadre de vie des riverains actuels des voiries.

Cette thématique mérite une attention particulière dans le cadre du projet. Des mesures d'accompagnement (aménagements sécurisés, sensibilisation) visant à favoriser les déplacements doux pour les trajets de courte distance seraient pertinentes. La mise en oeuvre d'un service de ramassage scolaire pédestre (pédibus) au niveau de la rue du Cornet serait tout à fait judicieuse.

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

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré à la justification du projet. Il fait ressortir les réflexions menées par le maître d'ouvrage pour répondre aux objectifs de la commune en matière de logement (besoin de 5 – 6 logements par an pour la période 2004-2014).

Ce chapitre présente les raisons urbanistiques (cohérence avec les documents d'urbanisme), économiques (besoin de foncier immobilier) et stratégiques (localisation du site par rapport au centre-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 individuels), mais ne justifient pas suffisamment sa localisation, son emprise foncière de 4 hectares et son ampleur (création de 45 logements).

Ainsi ce projet semble disproportionné (45 logements – 180 habitants supplémentaires) par rapport à la taille de la commune et à sa population actuelle de 828 habitants. A lui seul, le projet représente plus de 15 % des 294 logements actuels et 20 % de la population actuelle de la commune .

Selon les éléments du dossier, la localisation du projet à proximité du centre-bourg doit permettre de lutter contre l'étalement urbain de la commune. Le dossier indique en page 62 que la disponibilité des dents creuses et la rétention foncière ont conduit la commune à développer son projet sur des terres agricoles situées à proximité du centre-bourg. Cependant, le dossier ne fait pas mention de scénarios alternatifs qui tendraient à présenter les réflexions communales pour développer ce projet au sein du tissu urbain du centre-bourg. Ce projet engendre une consommation de terres agricoles, non justifiée par les objectifs territorialisés du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

La justification du projet (localisation, emprise foncière, ampleur, nature) aurait mérité d'être argumentée à l'aune des objectifs territorialisés du SCOT et des lois Grenelle. La définition et la justification des besoins en logements de la commune nécessitent une approche globale intercommunale afin d'adapter les besoins à la demande territoriale.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Aménagement du territoire

Le projet de 4 hectares est prévu sur des terres agricoles. Du fait de sa localisation considérée comme proche du centre-bourg par le maître d'ouvrage (400 m du centre-bourg), il est affiché comme ayant pour objectif la lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

Cependant, l'ampleur du projet (45 logements sur 4 ha) rapportée à la taille de la commune s'éloigne de cet objectif en engendrant une consommation de terres agricoles, non justifiée par les objectifs territorialisés du SCOT.

Il aurait été intéressant que le dossier développe une argumentation visant à démontrer la cohérence du projet avec les principes et prescriptions du SCOT Lys-Audomarois pour :

- organiser l'urbanisation autour des centres des villages,
- densifier les centres-bourgs,
- contrôler l'étalement urbain,
- privilégier une urbanisation concentrique des villes,
- maintenir les formes urbaines des centres-bourgs,
- développer des parcs de logements capables d'offrir un véritable parcours résidentiel,
- créer une offre de logements variée,

De plus, la densité brute présentée dans le dossier, qui peut être estimée en première approche à 16 logements à l'hectare n'illustre pas la prise en compte des prescriptions du SCOT en matière de densification des secteurs urbanisés. Bien au contraire, le projet (logements individuels et taille des parcelles élevées), par sa faible densité et son éloignement relatif du centre-bourg, contribue à une consommation de terres agricoles non maîtrisée et contribue à poursuivre l'étalement urbain de la commune. Même si le projet proposé rompt avec les schémas urbains passés (habitats linéaires), il reste très consommateur en terrain agricole par son ampleur.

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

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

Transports et déplacements

La localisation de la future résidence, à quelques centaines de mètres du centre-bourg, constitue un atout pour le développement de l'usage des modes doux. Cette localisation sera valorisée par la création à terme d'itinéraires réservés aux modes doux (liaison résidence centre-bourg) et par la sécurisation de l'ensemble des voiries de la commune (mise en zone 30 et installation de ralentisseur). L'intégration du projet dans une vision globale des déplacements communaux est tout à fait pertinente, dans la mesure où les objectifs du nouveau schéma de circulation privilégient les modes de transport alternatifs.

Néanmoins, l'usage des modes doux restera infime dans le cadre des déplacements domicile-travail du fait de l'éloignement des pôles d'emplois (St Omer et Aire-sur-la-Lys) et de l'absence d'une offre en transport en commun adaptée (transport scolaire).

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.

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

Biodiversité

Le projet prévoit la transformation de 4 hectares de terres agricoles en zone urbanisée au sein de laquelle est envisagée l'intégration d'une trame verte et bleue (réalisation de noues et autres bassins et plantation de haies d'espèces végétales indigènes). Une gestion différenciée et écologique sera associée à ces aménagements.

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

Émissions de gaz à effet de serre

La volonté de privilégier l'usage des modes doux (création de liaisons spécifiques entre la résidence et le centre-bourg) dans le cadre de la réorganisation globale des circulations de la commune est louable. Cependant, l'intérêt de ces aménagements pour le principal motif de déplacement (déplacement domicile-travail) sera limité en raison de l'excellente desserte routière et de l'éloignement des pôles d'emplois, commerciaux et de loisirs.

Le dossier présente en page 103 les réflexions menées dans le cadre de ce projet en matière énergétique, qui intègrent :

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

Cependant, le plan d'implantation du permis d'aménagé n'illustre pas une réelle volonté de valoriser l'ensoleillement des bâtiments puisque les pièces à vivre de certaines habitations sont orientées plein nord. Le schéma d'implantation des bâtiments a semble-t-il surtout été guidé par les contraintes d'accessibilité aux parcelles.

Gestion de l'eau

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales des voiries par noues et par bassins de tamponnement avant rejet au fossé. A noter que certaines chaussées seront réalisées avec des tranchées drainantes avec rejet au fossé. Ces modalités de gestion des eaux pluviales sont très classiques, mais imposées par le caractère imperméable des sols rendant l'infiltration difficile. Néanmoins, la gestion des eaux pluviales des différentes parcelles se fera de façon alternative (infiltration et/ou récupération) avec surverse possible au réseau d'assainissement de la résidence.

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

Les incidences du projet sur la disponibilité des ressources en eau potable et sur les capacités du système d'assainissement de la commune ne sont pas traitées dans le dossier.

4. Conclusion :

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

Toutefois, le dossier mériterait d'être complété par des données sur l'activité agricole actuelle et une analyse des effets du projet sur l'agriculture.

Le volet « déplacements » a été traité dans le cadre d'une vision globale des circulations de la commune. Cette approche mérite d'être saluée. Les conclusions et les propositions issues de cette étude de circulation traduisent la volonté de la commune de favoriser les modes doux et de sécuriser l'ensemble des usagers (zones 30, mise en place de ralentisseurs). Néanmoins, les incidences indirectes potentiellement négatives du projet et des aménagements de voiries sur le cadre de vie des riverains (bruit et pollution) sont aussi à prendre en compte dans le cadre d'une approche environnementale globale.

Le chapitre justifiant de la prise en compte de l'environnement se limite à présenter les raisons urbanistiques qui ont conduit au choix du projet. Ce chapitre ne fait pas ressortir les éléments illustrant l'intégration des enjeux environnementaux du territoire au projet.

Néanmoins, le projet tend à prendre en compte certaines orientations environnementales par :

- la récréation d'une centralité de la commune, en rupture avec l'habitat linéaire ;
- la limitation de la place de la voiture grâce à la proximité du centre-bourg et la création de liaisons douces ;
- la limitation des rejets de gaz à effet de serre issus des bâtiments (approche bioclimatique, bâtiments basse consommation).

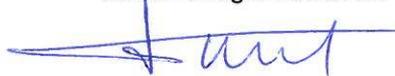
Il convient pourtant de nuancer la portée des ambitions du projet en matière de développement des modes doux, dans la mesure où l'éloignement des pôles d'emplois, des pôles commerciaux et des pôles de loisirs impliquera l'utilisation de la voiture. Seul le développement d'une offre en transport en commun adaptée aux modalités de déplacement domicile-travail permettrait un report modal.

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.

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 15 % du nombre de logements et faible densité à l'hectare) .

La définition du projet ne semble donc pas reposer sur une vision intercommunale des besoins en logements, cohérente avec les documents de planification (SCOT) et visant à lutter contre la consommation d'espaces agricoles, 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