

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

A

Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais
Rue Fernand Buisson
62 020 ARRAS Cedex 9

Lille, le

0 1 AOUT 2011

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de la ZAC « Rue des Mioches » à Lestrem, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique

Réf : TA2011-06-09-124 (DAT 11-0700)

Pièces jointes : avis de l'Autorité environnementale, émis le 1er octobre 2010
avis de l'Agence Régionale de la Santé en date du 20 juillet 2011

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 ZAC « Rue des mioches » à Lestrem est soumis à évaluation environnementale dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.

La version de mars 2011 de l'étude d'impact, transmise le 9 juin 2011, est identique tant sur la forme que sur le fond à la version de juin 2010, qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, émis le 1^{er} octobre 2010, dans le cadre de la procédure de création de la ZAC.

En l'absence d'actualisation du contenu de l'étude d'impact, l'analyse de l'Autorité environnementale, rendue publique dans l'avis émis le 1^{er} octobre 2010, conserve toute son acuité. Il n'y a pas lieu d'émettre un nouvel avis de l'Autorité environnementale dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.

Pour mémoire, les remarques formulées dans l'avis susmentionné pointent :

- l'absence d'appréciation des incidences cumulées par les différentes phases du programme ;
- l'absence d'expertise écologique du site ;
- l'absence de gestion cohérente des eaux pluviales avec les capacités des sols ;
- l'incertitude quant aux capacités des ouvrages d'assainissement à collecter et traiter les effluents générés par le projet ;
- l'absence de mesures visant à réduire les effets directs et indirects des déplacements, les nuisances sonores et les émissions de polluants induits par le projet ;
- l'absence d'éléments d'intégration paysagère du projet ;
- l'absence d'argumentaire permettant d'exclure tout risque industriel.

De même, s'agissant de la prise en compte des orientations du Grenelle de l'environnement, l'Autorité environnementale continue de préconiser la mise en oeuvre de mesures opérationnelles en faveur :

- du développement de l'usage des transports en commun et des modes doux à l'extérieur du site ;
- du maintien de continuités écologiques nord-sud ;
- de la gestion alternative de l'eau ;
- du recours aux énergies renouvelables pour la production d'énergie et de chaleur.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale a consulté l'Agence Régionale de Santé (ARS), en application des dispositions du décret n° 2011-210 du 24 février 2011 tirant les conséquences de la loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires dans le code de l'environnement.

L'analyse sanitaire réalisée par l'ARS sur l'étude d'impact du projet (version mars 2011) fait l'objet d'une note établie le 20 juillet 2011, jointe à la présente.

Il est souhaitable que les remarques liées aux enjeux environnementaux, sanitaires et au cadre de vie soient prises en compte dans le projet et intégrées à l'étude d'impact au regard de l'avis de l'Autorité environnementale, émis le 1^{er} octobre 2010, et de l'évolution du contexte réglementaire.

Conformément aux dispositions de l'article R122-13 du code de l'environnement, la présente et ses annexes seront jointes au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et feront l'objet d'une publication sur votre site internet ainsi que sur le site de la préfecture de région du Nord – Pas-de-Calais, en lien avec le site internet de la DREAL Nord – Pas-de-Calais.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Pascal', with a horizontal line extending to the left.

Michel Pascal



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Tél : 03.69.57.83.31

Fax : 03 69.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 01 OCT. 2010

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de réalisation de la ZAC de l'éco-quartier « Rue des Mioches » à Lestrem.
Réf : TA 2010-07-01-056**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la réalisation de la Zone d'Aménagement Concertée de l'éco-quartier « Rue des Mioches » à Lestrem. Ce projet prévu sur 13 ha doit permettre l'implantation de 170 logements, d'une maison de retraite d'une centaine de lits, d'un béguinage de 50 logements et d'activités commerciales de proximité..

Les objectifs de ce projet sont de :

- répondre aux besoins croissants de logements mis en évidence par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Flandre intérieure,
- contribuer à l'attractivité du territoire,
- créer une couture urbaine et paysagère entre le centre ville, les équipements public (école, salle polyvalente, équipement sportif) et l'urbanisation existante,
- assurer la mixité sociale,
- affirmer une démarche globale de développement durable et de Haute Qualité Environnementale à l'échelle du projet .

2. Qualité de l'étude d'impact

- **Notion de programme**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

L'étude d'impact présentée concerne exclusivement la zone d'aménagement concertée de 13 ha. Or les éléments de la page 39 et les éléments de présentation de l'opération de la page 115 montrent un programme plus global sur environ 23 ha (Zone Aménagement Concertée + Zone d'Aménagement Différée).

1/8

Ainsi, ces deux projets dont les effets sont susceptibles de se cumuler devraient faire l'objet dans l'étude d'impact d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Ces éléments devront a minima apparaître dans l'étude d'impact réactualisée du dossier de réalisation de la ZAC.

- **Résumé non technique**

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

Le résumé non technique est très général. Il ne permet pas de faire ressortir les enjeux majeurs du territoire et du site en particulier. Les impacts ne sont pas clairement identifiés (volet déplacements, volet eau)

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

Le format de l'étude d'impact et la taille très réduite de l'ensemble des cartes et schémas présentés les rendent peu lisibles, ce qui nuit à la bonne compréhension du document.

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, sur un diagnostic écologique du territoire de la commune de Lestrem réalisé par l'association Lestrem Nature ainsi que sur les éléments de la trame verte et bleue du SCOT Flandre intérieure.

Ces éléments ne permettent toutefois pas de caractériser les enjeux écologiques du site. Comme le souligne l'état des lieux du dossier, le site est essentiellement composé d'espaces cultivés de peu d'intérêt écologique. Toutefois, les photos aériennes montrent la présence de linéaire de haies non négligeable et de quelques bosquets qui peuvent présenter un intérêt écologique. La présence de ces éléments éco-paysagers associée au fait que le site se situe « à la confluence de nombreux corridors biologiques » justifient son identification au niveau du SCOT comme corridor à développer.

L'absence d'une expertise écologique spécifique au site ne permet pas d'apprécier précisément l'impact du projet. Les mesures éco-paysagères d'accompagnement, constituées par l'aménagement d'un cœur de nature d'environ 3 ha (arbres, haies et prairies humides) servant aussi à la gestion des eaux de ruissellement sont cependant très intéressantes.

En terme de continuités écologiques, le projet retenu paraît très intéressant pour assurer des échanges entre le site et le parc de la Giclais identifié comme un cœur de nature dans le cadre de la trame verte et bleue du SCOT Flandre intérieure. Les aménagements écologiques proposés ne permettent pas d'apporter une réponse aux enjeux de création de continuité écologique Nord-Sud identifié au niveau du diagnostic paysager page 110 et du diagnostic des corridors écologiques réalisé par Lestrem Nature.

Paysage

En ce qui concerne les enjeux paysagers, le site se situe au niveau d'une transition entre paysage urbain (centre ville) et paysage agricole au niveau de la plaine de la Lys. Comme le souligne le dossier, en page 110, « L'ouverture du paysage et le relief plan font de ce site, un site sensible d'un point de vue paysager ». Le contexte paysager du site constitue donc un atout mais aussi un enjeu du projet.

Le dossier se limite à présenter de grands principes et objectifs généraux : « *préserver les perceptions ouvertes sur les grands paysages et sur les éléments de repère historique, conception intégrant le milieu environnant, limiter la hauteur des bâtiments, sans réelle traduction opérationnelle* ». Sur un point, le projet contient une contradiction possible entre la nécessité de préserver les perceptions ouvertes sur les grands paysages et sur les éléments de repère historique (p 189) et la démarche bio-climatique intégrée au projet qu'implique la réalisation d'écran (couronne bâti ou écran végétal) faisant obstacle au vent dominant ouest (page 102).

Agriculture

L'état initial des activités agricoles présente la surface agricole utile au niveau de la commune, l'analyse des impacts se limitant à indiquer le pourcentage de cette SAU impactée par le projet. Cette approche générale ne permet pas d'apprécier l'impact du projet sur les exploitants agricoles utilisant actuellement le site.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne leur faible vulnérabilité, coupe géologique à l'appui. L'état initial du SDAGE Artois-Picardie approuvé en 2009 est bien exploité. Cependant, le dossier ne fait pas référence aux orientations et dispositions du SDAGE susceptibles de s'appliquer.

L'état initial du volet eau superficielle est satisfaisant. Il aurait utilement pu être complété par des données sur la qualité hydro-biologique et piscicole. Le dossier indique que la commune est concerné par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Lys et de la Lawe. Le site n'est toutefois pas concerné par le zonage du PPRI de la Lawe. L'existence de zones inondables au niveau du bassin versant du projet constitue un enjeu majeur. Ainsi, les conditions de gestion des eaux de pluie et l'analyse des impacts de cette gestion sont des éléments fondamentaux du dossier.

Le pétitionnaire envisage de gérer les eaux pluviales par l'intermédiaire de noues d'infiltration et d'un bassin de rétention. Le dossier indique que l'ensemble des eaux seront infiltrées au droit du site. Cependant, la nature argileuse du sous-sol (faible perméabilité) ne favorise pas cette infiltration.

Les aménagements de principe prévus par le pétitionnaire sont cohérents avec les dispositions du SDAGE qui préconisent de favoriser la gestion à la parcelle des eaux pluviales. Toutefois, dans le dossier de réalisation de la ZAC, l'étude d'impact devra impérativement être complétée par des étude de perméabilité permettant de vérifier la faisabilité de l'infiltration. Ces éléments (identification de l'exutoire final des eaux de ruissellement) sont indispensables pour analyser les effets du projet sur les ressources en eau.

En ce qui concerne la gestion des eaux usées issues du site, le dossier précise que celles-ci seront dirigées vers les réseaux de collecte mis en place aux abords du site. Mais l'étude d'impact n'évalue pas les flux et volume générés par le projet et ne précise pas si actuellement la commune dispose d'un système d'assainissement (station d'épuration et réseau de collecte) apte à recevoir ces effluents.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble de la ZAC n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur.

L'analyse des incidences du projet sur les ressources en eau affirme l'absence d'impact sans démonstration. Les incertitudes sur le devenir des eaux pluviales (infiltration ou rejet en eau superficielle) et sur les eaux usées (existence d'un système d'assainissement et compatibilité) ne permettent pas d'être aussi affirmatif et auraient mérité d'être levées.

Déplacements

L'état initial du volet déplacement/conditions de desserte est de bonne qualité. Celui-ci se fonde sur les comptages et les données d'accidents effectués par le Conseil général du Nord au niveau des principaux axes routiers. Ces éléments montrent un trafic important (4000 véh/j) au niveau de la RD 945 (Lestrem-Béthune) qui ne dessert pas directement le site et une zone accidentogène au niveau de la RD 172 (rue des Mioches) qui constitue le seul accès au site.

Selon les éléments du dossier, les axes routiers actuels seront capables d'absorber le trafic supplémentaire induit par la zone.

En ce qui concerne les deux roues, le dossier met en évidence l'absence d'aménagements spécifiques pour les cyclistes mis à part un circuit de découverte des corridors biologiques mais qui ne concerne pas le site.

En terme de desserte du site par les transports en commun, la commune n'est pas desservie par une ligne de chemin de fer mais elle est concernée par 4 lignes de bus dont une (ligne 71 Saily sur la Lys-Béthune) qui dessert le site directement (un arrêt rue des Mioches). L'absence d'un diagnostic des conditions de desserte du site par ces différentes lignes (amplitudes horaires, fréquences, horaires, temps de parcours) ne permet pas d'apprécier réellement les conditions de desserte du site.

En terme d'impact, l'analyse des effets du projet précise à juste titre que l'incidence du projet sur les trafics sera très important puisque l'augmentation attendue rue des Mioches représentera 60% (+ 935 véh/j).

Toutefois, cet impact est relativisé par le fait que le maître d'ouvrage souhaite, dans le cadre de cet éco-quartier favoriser les déplacements doux et les transports en commun. Pour cela, le projet prévoit de laisser peu de place à la voiture au sein du site (zone 30, largeur de voirie réduite, faible nombre de stationnement, création de liaisons douces et de pistes cyclables).

Néanmoins, les qualités de service et de desserte des transports en commun actuels ne semblent pas constituer une alternative efficace à la voiture en particulier pour les déplacements pendulaires. L'état des lieux de l'étude d'impact a montré l'absence de continuité des itinéraires cyclables qui limite la portée des aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet. Au vu des effets notables du projet sur le trafic routier, il semble impératif de développer une offre en transports en commun à haut niveau de service et d'assurer une continuité des pistes cyclables extra-zone. A cet égard, la réalisation d'une étude déplacements domicile-travail au niveau de la commune voire au delà constituerait un préalable nécessaire.

En ce qui concerne la sécurité, le dossier reste imprécis sur les mesures qui seront effectivement mises en œuvre au niveau de l'accès de la ZAC, rue des Mioches alors que l'état des lieux souligne le caractère accidentogène du secteur avec un trafic supporté par cet axe peu important en l'état actuel. Un diagnostic précis de l'existant et l'identification des problèmes est un préalable nécessaire afin de proposer des mesures d'amélioration de la sécurité.

Santé et cadre de vie

L'analyse de la qualité de l'air se base de la station urbaine de Béthune du réseau ATMO pour l'année 2008. L'étude souligne les limites des données de cette station, celles-ci n'étant pas représentatives de la qualité de l'air du site (environnement agricole). L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air n'est donc que partiellement réalisée.

Considérant les difficultés de circulation présentées sur le secteur d'étude et l'accroissement de population attendu lié à ce projet, la question des déplacements est un enjeu fort. L'analyse de l'impact sur la santé de l'aménagement pourrait mieux mettre en valeur la gestion des pistes cyclables. La séparation des flux de cyclistes de ceux des automobiles limite l'exposition des cyclistes à la pollution générée par les véhicules.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

Ce chapitre présente les sources sollicitées pour la réalisation de l'état des lieux mais ne précise pas les méthodologies et les limites ayant conduit à l'évaluation des effets du projet sur l'environnement.

3 Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire**

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

Le projet d'aménagement de l'éco-quartier concerne 13 ha en zone exclusivement agricole au contact immédiat du centre ville. Malgré une consommation de terrains agricoles, le projet envisagé au contact de l'urbanisation existante (habitats et équipements publics) et du centre ville vise une densification urbaine qui rompt avec l'urbanisation linéaire existante actuellement sur la commune. De surcroît, le projet tend à développer les modes de déplacements doux en substitution des modes classiques.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

Le projet présenté propose des mesures et des actions en faveur du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture : création de pistes cyclables, zone 30, limitation du nombre de stationnements, itinéraires piéton.

Cependant, le projet pourrait proposer d'autres mesures alternatives à la voiture pour les déplacements pendulaires. Les conditions et la qualité de desserte du site par les transports en commun ne permettent pas de répondre à cet enjeu alors que le projet va induire une augmentation (estimation très défavorable) de plus de 60% du trafic rue des Mioches. Les propositions d'aménagement au sein du site sont intéressantes mais pourraient être complétées par des aménagements et mesures extra-zone afin d'assurer une continuité des itinéraires cyclables et de développer une offre en transports en communs concurrentielle.

- **Biodiversité**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Les aménagements paysagers et écologiques mis en œuvre (plantation d'espèces indigènes, gestion différenciée sur l'ensemble du site, création de zone humides et de prairies bocagères) apparaissent très favorables à la biodiversité.

Les pistes cyclables séparées sont donc à privilégier non seulement pour des questions de sécurité mais également pour des questions d'exposition des cyclistes à la pollution atmosphérique (Cf. rapport AIRPARIF de février 2009 « Influence des aménagements de voirie sur l'exposition des cyclistes à la pollution atmosphérique » sur http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rvelo_20090217.pdf).

En terme d'analyse, le dossier contient une estimation des émissions de polluants (logiciel IMPACT de l'ADEME) induit par le trafic généré par le projet qui démontre une incidence importante du projet (+ 60% par rapport à la situation actuelle).

Les incidences importantes induites par le projet (trafic et pollution supplémentaires) nécessitent la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact adéquates et en particulier le développement de transports en commun à haut niveau de service répondant à la demande locale (déplacements pendulaires).

Le recours à des énergies alternatives n'est pas assez développé. Il aurait été préférable que l'étude d'impact mentionne plus clairement les orientations souhaitées par la Commune sur le développement effectif de ces techniques.

Le dossier ne contient aucune approche de la gestion du bruit, alors que le projet va induire une augmentation de 60% du trafic routier au niveau de la rue des Mioches.

Le guide « bruit et PLU » (disponible sur internet http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=63) présente des logiques d'aménagement (éloigner, orienter, protéger, isoler) que l'aménageur aurait pu utilement citer comme mesure mise en œuvre (notamment pour les bruits d'équipement tels que les ventilations).

L'Organisation Mondiale de la Santé a retenu des valeurs guides pour les zones résidentielles (50 dB(A) pour une gêne moyenne et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse). Elle a défini récemment une valeur guide pour les niveaux de bruit de nuit de 40 dB(A) (Cf. rapport disponible sur <http://www.euro.who.int/Document/E92845.pdf>). L'analyse de la situation de la zone devrait se faire par rapport à ces niveaux guides.

En terme de risques industriels, le dossier indique la présence d'un site Seveso seuil bas (Société Roquette). Cependant, le fait d'évoquer une distance (non évaluée) importante du site vis à vis de cet établissement ne suffit pas à exclure tout risque d'exposition des populations futures. Une analyse plus fine et précise prenant en compte par exemple les données de l'Industrie au Regard de l'Environnement (IRE) devra être intégrée au dossier d'étude d'impact réactualisé dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC. Une analyse identique vis à vis des risques pour les populations actuelles et futures induits par la conduite de gaz présente au sein du site est attendue.

- **Justification du projet notamment du point de vues des préoccupations d'environnement**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu*».

Le dossier contient une présentation détaillée du projet et des différentes variantes étudiées ainsi que les raisons du choix du site et du projet. Ce choix se fonde sur des critères urbanistiques, économiques mais aussi environnementaux. La réalisation de cet éco-quartier relève en effet d'une démarche durable : prise en compte du facteur social au travers de la mixité d'habitats recherchés (béguinage, maison de retraite, logements collectifs et logements individuels), prise en compte du facteur écologique au travers de la surface importante attribuée aux espaces verts (3 ha) au contact du cœur de nature constitué par le parc des Giclais et prise en compte du facteur économique au travers de la programmation de logements très diversifiés.

6/8

Le projet présenté ne permet toutefois pas de répondre aux enjeux de récréation des continuités écologiques Nord-Sud. L'aménagement de haies bocagères et de prairies de fauche sur une dizaine de mètres à l'ouest du projet entre l'urbanisation future et le secteur agricole permettrait d'assurer cette continuité écologique Nord-Sud.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

L'un des objectifs du projet est de limiter voire réduire les émissions de gaz à effet de serre générées. Le projet développe d'ailleurs un grand nombre de mesures pour atteindre cet objectif:

- logement BBC,
- conception bio-climatique des bâtiments,
- recours aux énergies renouvelables,
- développement des modes de transports alternatifs à la voiture et les modes doux,
- aménagement de zone 30...

Il serait intéressant de mener une réflexion sur les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier en envisageant de favoriser une gestion in situ des déblais / remblais, en privilégiant les filières courtes et locales et en favorisant les modes d'acheminement des matériaux par voies d'eau (la Lys étant située à proximité) ou par le fer.

- **Environnement et Santé**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

L'ensemble des mesures envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre seront bénéfiques pour la santé en limitant les émissions polluantes et sonores.

- **Gestion de l'eau**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

La gestion de l'eau au sein du site est envisagée de façon alternative (infiltration au niveau des noues et de bassins d'infiltration). Il serait intéressant d'accompagner cette gestion par une incitation à la récupération et à la réutilisation de l'eau de pluie.

3 CONCLUSION :

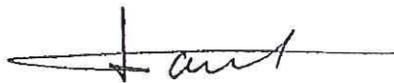
Le dossier d'étude d'impact est sommaire et devrait être complété sur les points suivants :

- la notion de programme et en particulier l'appréciation des incidences cumulés induits par les différentes phases du programme n'est pas abordée alors que le projet urbain complet constitue bien la somme de la zone d'activités concertée et d'une zone d'activités différée,
- une expertise écologique du site qui permettrait de cerner l'enjeu biodiversitaire, le site présentant des habitats potentiellement intéressants (haies, arbres, bosquets),
- une analyse des impacts de la gestion de l'eau. En effet, la gestion des eaux pluviales par infiltration peut sembler inadaptée à la nature des sols en place (faible perméabilité (la gestion de l'eau est un enjeu majeur du site compte tenu du fait que le bassin versant de la Lys est identifié comme zone inondable),
- des éléments permettant de vérifier la présence d'ouvrages d'assainissement aptes à collecter et à traiter dans de bonnes conditions les flux et volume d'eaux usées générés par le projet,
- des mesures de réduction d'impact et compensatoires compte tenu de l'augmentation importante du trafic routier induit et des effets indirects sur la sécurité publique (l'enjeu déplacement constitue un enjeu important du projet compte tenu du trafic induit) et la santé publique,
- un complément de présentation des aménagements envisagés pour intégrer le projet dans son contexte paysager (enjeu paysager important en vallée de la Lys),
- une analyse de la gestion du bruit alors que le projet va induire une augmentation de plus de 60% du trafic rue des Mioches,
- un argumentaire permettant d'exclure tout risque industriel.

L'ensemble de ces points devront faire l'objet de compléments dans le cadre de la réactualisation de l'étude d'impact dans le dossier de réalisation de la ZAC.

En termes de prise en compte des enjeux environnementaux et des orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, ce projet intègre l'ensemble des orientations et objectifs du Grenelle comme la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (logement BBC, développement des modes de déplacement doux), le volet déplacement (zone 30, création de pistes cyclables), le volet biodiversité (création d'un espaces verts de 3 ha en continuité d'un cœur de nature). Néanmoins, certains aspects et enjeux mériteraient la mise en œuvre de mesures et d'aménagements plus opérationnels et efficaces comme le développement de transports collectifs à haut niveau de service, la mise en œuvre d'une continuité des itinéraires cyclables, la création d'une continuité écologique Nord-Sud, la récupération des eaux de pluie, la définition des énergies renouvelables mises en œuvre.

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



Michel Pascal

**Le Directeur Général Adjoint
chargé de la Santé Publique**
Département Santé Environnement
Pôle Environnement Extérieur

Dossier suivi par : Olivier SAVY
Téléphone : 03.62.72.88.22
Télécopie : 03.62.72.88.19

Olivier.savy@ars.sante.fr

Lille, le 20 JUL. 2011

Le Directeur Général

à

Monsieur le Préfet de la Région Nord – Pas de Calais
Préfet du Nord
DREAL
Service ECLAT
A l'attention de Thibaud ASSET

44 rue de Tournai
59019 LILLE Cedex

Objet : contribution à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale
communes de Lestrem – ZAC de la rue des mioches
procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique

Réf. : votre courrier reçu le 20 juin 2011

Par courrier cité en référence, vous avez transmis à l'Agence Régionale de Santé le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ZAC de la rue des mioches présenté par la Ville de Lestrem. Ce projet de ZAC a pour vocation de mettre en place un éco-quartier avec EHPAD, « maison de quartier », 200 logements divers (lots libres, maisons individuelles, petits collectifs, béguinage) et quelques cellules commerciales (pas de précisions sur le nombre ou la nature des activités sauf à vouloir promouvoir le bio ou la culture locale). L'enjeu de projet est de réaliser une « couture urbaine » par la création d'un nouveau centre de vie en proximité du centre-ville, des équipements au Sud et du cœur vert du Parc de la Giclais.

Le périmètre d'étude de la ZAC est de 12,5 hectares en proximité immédiate du centre bourg mais le projet urbain (23 hectares) dépasse le seul cadre de la ZAC. Le périmètre du projet urbain est systématiquement présenté sur les différentes cartes (d'où une possible confusion entre le projet urbain et l'objet du dossier de DUP). L'impact global du projet urbain n'est pas abordé alors même que la notion de programme l'imposerait d'autant plus que l'impact à terme pourrait être non négligeable (400 logements).

I **Bruit**

Aucune infrastructure bruyante classée n'est recensée à proximité de la zone d'étude. Aucune autre analyse acoustique de l'état initial n'est présentée (mesure de bruit). Une telle analyse aurait permis de mettre en évidence des zones selon les valeurs guides définies par l'OMS :

- Jour : l'OMS définit des valeurs guides pour les zones résidentielles (<http://www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html>) (50 dB(A) pour une gêne moyenne et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse).
- Nuit : l'OMS a défini une valeur guide pour les niveaux de bruit de nuit de 40 dB(A) (http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf) correspondant à la valeur la plus faible en deçà de laquelle aucun effet sanitaire n'a été constaté.

L'impact acoustique du projet n'a pas été étudié alors même qu'un flux important de véhicules (935 déplacements journaliers) va être généré par le projet. Par ailleurs, certains équipements (groupes frigorifiques, ventilation...) étant sources régulières de plaintes pour nuisances sonores, la mise en œuvre de principes de prévention du bruit (éloigner, orienter, protéger, isoler – Cf. guide bruit et PLU pages 29 et suivantes - <http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/>) aurait été nécessaire et pertinente dans l'hypothèse où les niveaux sonores seraient supérieurs aux valeurs guides OMS.

... / ...

II Qualité d'air et transport

La qualité d'air ne fait pas l'objet d'un état initial représentatif. L'absence de station de mesure locale de la qualité de l'air aurait mérité d'être palliée par la réalisation d'une ou plusieurs campagnes mobiles portant sur des polluants représentatifs (NOx, Poussières, autre à définir).

Une analyse portant sur le cadastre des émissions géré par ATMO Nord – Pas de Calais aurait permis de caractériser le territoire de la commune de Lestrem par rapport à une moyenne régionale et d'estimer après projet l'augmentation des émissions.

La présentation des données INSEE sur les navettes domicile – travail aurait permis d'apporter des éléments de diagnostic complémentaire sur les déplacements actuels et de mieux évaluer les flux de déplacement générés par le projet.

Les temps de déplacement entre le projet et le centre bourg sont de nature à favoriser les modes de déplacements doux pour ces déplacements. Toutefois, les hypothèses prises (deux véhicules par logements, deux allers-retours journaliers) liées à l'absence de précision sur la facilité d'utilisation des transports en commun (fréquence d'arrêt, temps de transport jusqu'à la gare de Béthune) ne favorisent pas une limitation des transports en véhicules individuels. Le flux créé par cette ZAC (logements et équipement) est estimé à 935 véhicules/jour soit une augmentation de près de 30 % de véhicules pour la rue des mioches.

Les émissions liées à la circulation automobile augmentent notamment les particules (+ 60 % entre l'état 2012 sans projet et avec projet - 71,70 g de particules en suspension 2012 avec projet).

L'étude d'impact précise qu'une démarche relative au développement d'énergies renouvelables est en cours. Les résultats ne sont donc pas intégrés à l'étude d'impact à l'exception de la production d'eau chaude sanitaire qui est mentionnée (production photovoltaïque). Une place importante aux maisons dites passives, positives ou HQE serait faite sans que toutefois le dossier ne présente d'objectif chiffré de réalisation d'opération. Cette absence est particulièrement dommageable car elle conduit à ne pas intégrer l'impact des émissions résidentielles au bilan final.

Globalement, le projet avance certains arguments en faveur d'une consommation moindre d'énergie et donc d'émissions polluantes réduites. Cependant l'étude d'impact ne quantifie pas ces gains. Au final, l'impact du projet est évalué uniquement par son aspect négatif (augmentation de la pollution des transports notamment les poussières). Considérant que l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des poussières (PM₁₀). (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1420&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en>), ce projet de ZAC n'apporte pas une réponse suffisante sur la limitation des transports en véhicules individuels, sources de poussières.

III Sol et eau

La recherche de sites identifiés dans BASOL s'est révélée négative. L'étude d'impact demeure incomplète en ne mentionnant aucun des 7 sites recensés dans la base de données BASIAS (inventaire historique de sites industriels et activités de service).

Un dossier d'incidence au titre de l'article L.214-1 du Code de l'Environnement est mentionné dans l'étude d'impact. Sans apporter un niveau de précision similaire à celui du dossier d'incidence précité, l'étude d'impact devrait aborder l'impact de l'assainissement du projet (rejet eaux usées et eaux pluviales) sur le milieu et les mesures compensatoires envisagées. Ainsi est il seulement précisé qu'aucun réseau d'assainissement n'est présent sur la commune mais qu'un zonage d'assainissement a été approuvé au 1^{er} octobre 2007. Un réseau d'assainissement séparatif est donc prévu pour le projet en 2011. Aucune autre information (capacité de l'ouvrage épuratoire, mode de traitement, milieu récepteur) n'est fournie. Pour ce qui concerne l'assainissement pluvial, la collecte et le traitement se feront via des noues d'infiltration si le terrain le permet.

L'augmentation des besoins en eau liés à l'augmentation de la population n'a pas été quantifiée. Aucune information sur la disponibilité de la ressource en eau et sa compatibilité avec les besoins n'est donnée.

La compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE n'est pas démontrée.

... / ...

IV Avis général

L'étude d'impact présente des lacunes qui ne permettent pas de procéder à une analyse globale de l'impact du projet sur l'environnement (bruit et air notamment).

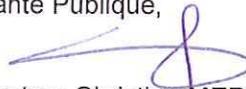
La compatibilité du projet avec les orientations prises en application du Grenelle de l'Environnement n'est pas examinée. Cela est particulièrement dommageable pour les questions relatives à la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transports, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la consommation d'espaces ainsi qu'à la lutte contre l'étalement.

Globalement, ce projet est de nature à favoriser l'utilisation de véhicules personnels. Certains modes de transports en commun sont mentionnés sans toutefois apporter suffisamment d'éléments permettant d'estimer leur impact sur le trafic automobile.

L'étude d'impact précise que de nombreux aspects liés au développement durable seront intégrés au cahier de recommandations de la ZAC sans toutefois préciser les points concernés (toiture végétalisée, production d'eau chaude sanitaire...). L'absence de ce cahier de recommandations ne permettra pas de s'assurer du respect des propositions présentées dans l'étude d'impact.

La présentation d'un programme d'évaluation de l'opération apporterait des garanties complémentaires sur l'atteinte des objectifs présentés dans l'étude d'impact.

Pour le Directeur Général,
Le Directeur Général Adjoint empêché,
Le Directeur Adjoint de la Direction de la
Santé Publique,



Docteur Christian MERLE