



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 : 03.59.57.83.31

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

25 OCT. 2010

Note technique

Objet : Projet de création de la ZAC de la Motte du Bois à Annay sous Lens et Harnes

Ref : TA 2010-07-29-061

Copies : Préfecture du Pas-de-Calais

1. Présentation du projet :

Le projet concerne le développement et l'extension du parc d'activités existant de la Motte du Bois sur environ 131 ha. Cette extension est justifiée sur la base d'une étude réalisée en 2002 sur le devenir des parcs d'activités communautaires qui précisait le besoin de qualification et d'espace de certains parcs d'activités. Le parc de la Motte du bois a ainsi été identifié pour devenir un grand parc d'activités logistiques/industriels.

L'objectif principal de ce projet est le développement économique avec comme corollaire la création d'emplois (création de 1700 emplois sur la base du ratio constaté sur le parc d'activités existant).

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 ».

Les éléments de présentation du projet (extension du parc d'activités de la Motte au bois) et les objectifs de ce dernier (permettre l'extension de certaines entreprises) montrent que la création de cette ZAC est liée à la pré-existence du parc d'activités de la Motte du bois. Ainsi, il existe un lien fonctionnel et de dépendance (notion d'unité fonctionnelle) entre ces différents aménagements, pouvant s'apparenter à un programme. L'étude d'impact de ce projet doit donc être complétée par l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

- **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 complet. Celui-ci permet de faire ressortir les enjeux majeurs du territoire et du site en particulier (vulnérabilité de la ressource en eau, présence de corridors biologiques d'importance locale). Cependant, la présentation des impacts du projet est assez succincte.

Toutefois, l'enjeu lié à la desserte du site et aux déplacements n'est pas présenté alors qu'il constitue un enjeu majeur du territoire et que les impacts du projet sont importants (doublement du trafic poids lourds).

Ainsi, il semble souhaitable que dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC le résumé non-technique soit complété sur cet aspect.

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

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, ainsi que sur un diagnostic écologique du site.

Comme le souligne l'état des lieux, le site est essentiellement composé d'espaces cultivés de peu d'intérêt écologique. Toutefois, la présence d'anciens cavaliers de mines, en périphérie Est et Ouest du site, constitue de véritables corridors biologiques de déplacement de la faune mais aussi des refuges pour la flore. C'est au niveau de ces milieux pseudo-naturels qu'une espèce végétale patrimoniale (la Gesse de Nissolle), une espèce végétale menacée (la Menthe crépue) ainsi que 17 espèces d'oiseaux protégées ont été identifiées. L'enjeu du site en tant que corridor écologique est confirmé par le schéma trame verte et bleue du SCOT de Lens-Liévin illustré en page 60.

En terme d'évaluation des incidences, le dossier prend très bien en compte les enjeux liés aux milieux naturels à enjeu (chemin de fer, cavalier de mines). L'appréciation des impacts du projet est tout à fait adaptée aux enjeux, à la nature et à l'ampleur du projet. En outre, le dossier présente les différentes mesures d'évitement d'impact (préservation des corridors biologiques) et d'accompagnement (plantation de haies pour renforcer la fonctionnalité des corridors écologiques, mise en place d'un plan de gestion). Au vu des différentes mesures envisagées, le dossier précise les impacts relictuels de l'aménagement. Ainsi, si le plan de gestion de la zone s'appuyant sur la mise en place de prairies de fauche tardive, de prairies fleuries et d'une gestion différenciée des milieux est effectivement suivi scrupuleusement alors le projet est susceptible de générer une plus-value écologique non-négligeable compte tenu de sa localisation au sein de la trame verte et bleue de la CALL.

Il serait intéressant de mettre en place un protocole de suivi de la biodiversité et des milieux naturels sur le site afin de quantifier cette plus-value écologique et avoir un retour d'expérience pour les futures zones d'activités.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 (du fait de la présence de l'article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Cette étude étant absente, le dossier d'étude d'impact doit être complété par une étude des incidences qui doit comprendre a minima :

- une présentation de l'activité et une carte localisant les espaces terrestres ou marins sur lesquels l'activité est susceptible d'avoir des effets, et les sites Natura 2000 qui peuvent être concernés. Dans la description du milieu naturel, il manque le pSIC FR3102005 « baie de Canche et couloir des 3 estuaires », désigné au titre de Natura 2000 en mer.
- Une analyse des incidences possibles de l'activité (directes et indirectes, temporaires et permanentes, cumulées avec d'autres activités du même pétitionnaire), et une explication détaillée et argumentée sur l'absence ou non d'incidences. → Cette analyse ne figure pas. Il n'y a pas de conclusion sur l'absence ou non d'incidences sur les sites Natura 2000.

Paysage et patrimoine :

L'analyse paysagère s'appuie sur l'atlas des paysages du Nord-pas-de-Calais et le schéma directeur de Harnes ; le site se situe au niveau d'une transition entre paysage urbain (centre ville) et paysage agricole. Comme le souligne l'étude d'impact en page 59, *"le paysage local est représentatif des paysages miniers. En effet les zones d'activités contemporaines côtoient les champs cultivés au sud, les grands axes de circulation navigables, ainsi que les restes d'activités minières (terrils,...)"* et en page 61 *"Nous sommes plus spécifiquement dans l'entité du bassin lensois. Celle-ci est la plus proche de l'image d'Epinal de bassin minier du Nord-Pas-de-calais"*.

Les enjeux du territoire vis à vis de cette zone sont correctement appréciés et constitués par :

- la perception de l'église de Courrières (classée monument historique) depuis la partie Est du site d'étude,
- l'existence d'itinéraire touristique (trame verte et bleue de la CALL) au niveau des berges de la Deûle,
- la visibilité de la zone depuis les zones habitées et les axes de circulation (enjeu majeur d'intégration du site).

En terme d'analyse, l'étude d'impact indique que le projet aura une incidence certaine :

- sur la tranquillité des usagers des itinéraires de randonnées situés dans l'emprise du site,
- sur la visibilité de l'église de Courrières depuis la zone,
- sur l'environnement paysager des habitations situées à Harnes et à Annay-sous-Lens.

Le dossier précise, en terme de mesures d'accompagnement le déplacement des itinéraires de randonnées, la création d'une bande de recul plantée au sud du site pour l'intégration du site. Le dossier fait aussi référence au respect des prescriptions du cahier des charges de cession des terrains.

Cependant, le dossier et le projet ne prévoient aucune mesure pour préserver la visibilité de l'Eglise de Courrières depuis le site ou pour assurer la tranquillité des usagers des itinéraires de randonnées. De surcroît, le dossier ne développe pas les recommandations architecturales qui seront imposées aux bâtiments dans le cadre du cahier des charges de cession des terrains pour assurer leur intégration paysagère. Ces prescriptions sont nécessaires si l'on considère, comme le précise l'étude d'impact en page 92, que *"la création d'une zone d'activité aboutit souvent à la multiplication des typologies des bâtiments et de leurs abords. Cela a pour conséquence la prolifération de formes et de couleurs qui nuisent à la qualité et à la lisibilité de la zone"*.

Agriculture

L'état initial des activités agricoles (page 50 et 53) présente la surface agricole utile (SAU) au niveau des communes ; elle représentait en 2000, 383 ha pour Harnes (50% du territoire communal) et 213 ha pour Annay-sous-Lens (72% du territoire communal). Toutefois, les éléments du dossier ne précisent pas le nombre d'exploitants agricoles concernés ni leur surface respective.

Le dossier analyse objectivement l'impact du projet sur les activités agricoles puisque le dossier indique que les 131 ha de la future zone concerne environ 33% des terres agricoles restant pour la commune de Harnes. L'impact est donc conséquent sur la pérennité de l'activité agricole pour le territoire de cette commune. En terme de mesure, le dossier souligne que la CALL a mis en place avec la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles du Pas-de-Calais, un protocole d'accord visant à définir les conditions d'indemnisation et de restructuration des exploitants. Le dossier présente ainsi les différentes possibilités offertes aux exploitants concernés (indemnisation, ré-attribution de terres...). Ainsi, ces mesures semblent pertinentes pour permettre de pérenniser les exploitations agricoles impactées.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite les données existantes et en particulier les éléments du SDAGE Artois-Picardie. Ainsi, le document précise la forte vulnérabilité de la ressource souterraine en eau et indique que le site se situe au niveau d'une zone à protéger en priorité. Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine mais il est noté la présence à proximité de deux forages d'eau agro-alimentaire alimentant l'usine Mac Cain.

Toutefois, le dossier ne fait pas référence aux orientations et dispositions du SDAGE. De plus, il aurait été intéressant dans un secteur de forte vulnérabilité de la nappe de localiser les captages d'eau potable et d'indiquer son sens d'écoulement.

L'état initial du volet eau superficielle est de bonne qualité. Le dossier indique que la qualité des eaux superficielles est médiocre au niveau du canal de la Deûle situé à proximité du site.

Le pétitionnaire envisage de gérer les eaux pluviales de l'ensemble du site (espaces publics et privés) par infiltration au niveau de noues, de bassins de tamponnement et de plaines d'infiltration. A priori, la perméabilité des sols en place rendra possible cette gestion.

Les aménagements de principes prévus par le pétitionnaire sont compatibles avec les dispositions du SDAGE qui préconisent de favoriser la gestion à la parcelle des eaux pluviales (orientation 1 du SDAGE Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets- et préventives -règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles).

Cependant, l'étude d'impact n'évalue pas les flux et volumes d'eaux pluviales générés par le projet ni pour les eaux usées qui aboutiront au système d'assainissement. Ainsi, il est difficile d'apprécier si les réseaux de collecte et la station d'épuration sont aptes à collecter et à traiter correctement ces effluents (état et capacité des réseaux).

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, sachant qu'il n'y a pas de ressource en quantité et en qualité complémentaire sur le secteur de la Communauté de Lens Liévin.

En conséquence, un état des lieux de la suffisance en eau destinée à la consommation humaine devrait être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

L'analyse des incidences du projet sur les ressources en eau affirme sans démonstration l'absence d'impact notoire. L'infiltration des eaux de voiries et toitures étant privilégiée (page 16) et la localisation de la zone vis-à-vis de la carte du nouveau SDAGE relative aux aires d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource (page 24) nécessiteraient une expertise spécifique établie par un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique afin de s'assurer de l'absence d'impact du projet sur la ressource en eau du secteur. Le pétitionnaire est donc invité à se rapprocher des services de l'ARS afin de demander la nomination de cet expert.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements/conditions de desserte du site par la route est très succinct car le dossier ne présente que les trafics routiers observés aux environs du site. Ainsi, le réseau routier est décrit sans pour autant indiquer d'éléments relatifs aux poids lourds (nombre, proportions) alors que ceux-ci constitueront une problématique abordée dans le paragraphe impact.

Dans le préambule du dossier est cité comme atout pour l'accessibilité de la zone, la future déviation de la RD 919 à l'Est du Parc d'activité. Cependant, ce projet n'est ni évoqué, ni présenté dans le dossier.

De même, l'accessibilité à la zone par les transports collectifs n'est pas présentée (présentation de l'offre et de la qualité de service). Le texte en page 57 fait référence à la présence de gares mais celles-ci sont situées hors du périmètre d'accessibilité directe de la zone.

Le réseau fluvial est à peine évoqué alors qu'il est cité dans les atouts de cette zone et notamment par la présence d'un port fluvial sur le canal de la Deûle et desservant la zone.

Ainsi, si le site est desservi par les axes routiers, la desserte par les transports en commun n'apparaît pas adaptée pour les déplacements pendulaires.

En termes d'impact, l'analyse des effets du projet sur les conditions de déplacements et sur l'accessibilité/desserte du parc et des zones périphériques est sommaire. Il y est uniquement indiqué que le trafic poids lourds sera doublé (passant de 1000 à 2000 poids lourds par jour).

Le volet accessibilité/déplacements est incomplet et ne permet pas d'apprécier les incidences du projet. Ce dernier devra impérativement être complété, en particulier lors de la procédure de réalisation de la zone afin de s'assurer de la bonne accessibilité de la zone mais aussi des zones avoisinantes en particulier par les transports en commun, les modes doux et la voie d'eau.

De surcroît, au vu de l'impact important de cette zone sur les trafics poids lourds et véhicules légers, le projet devra être complété par une réflexion et des mesures visant à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture et aux poids lourds. Ces différentes réflexions devront s'appuyer sur des études spécifiques de déplacements (déplacements pendulaires, étude cordon, étude déplacements spécifique au parc actuel, plan de déplacements urbain et d'entreprise), sur l'analyse de l'offre et du niveau de service des transports en communs et sur ceux du port fluvial d'Harnes (capacité du port, étude de faisabilité).

Santé et cadre de vie

L'analyse de la qualité de l'air se fait sur la base des données de 2002 à 2007 de la station urbaine de Harnes du réseau ATMO Nord-Pas-de-Calais. Les données de cette station semblent représentatives de la qualité de l'air au niveau du site.

Hormis pour les PM10, la qualité de l'air reste constante sur la période 2002 – 2007. Pour ce qui concerne les PM10, l'année 2007 présente des concentrations supérieures de 50 % aux concentrations relevées entre 2002 et 2006 (en moyenne annuelle et en percentile 90.4). De même, le nombre d'heures de dépassement du seuil d'information ou d'alerte est significativement différent de celui de la période 2002 à 2006. Considérant les écarts importants constatés, une explication aurait mérité d'être donnée.

L'utilisation du cadastre des émissions réalisé par ATMO aurait permis d'identifier les différentes sources de pollution sur la commune. Cette analyse aurait permis d'estimer l'augmentation des flux de polluants sur le territoire communal liée à l'implantation de la ZAC.

L'analyse de l'état initial sonore est basée sur l'utilisation de cartographie sonore (bruit routier, bruit ferroviaire, bruit d'activité). L'utilisation de quelques mesures de bruit aurait permis de valider les données fournies par la cartographie et aurait donné un niveau de référence pour des mesures après aménagement. 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 sachant que les habitations le long de la RD 917 sont actuellement impactées par le trafic.

Le développement du parc d'activités se fait sur la partie Sud du parc existant. La distance entre les premières habitations et les activités implantées sur le parc de la Motte au Bois va être réduite de moitié (de 600 à 300 mètres). De fait, les risques d'impact sur ces habitations seront plus élevés sachant par ailleurs que s'ajouteront les nuisances potentielles liées à la desserte interne prévue à partir de la RD917 au Sud de la zone d'étude. Aucune étude transport n'ayant été fournie, l'impact des transports n'a pas été évalué pour les riverains du lotissement le plus proche bien que la distance soit réduite et qu'un doublement du trafic soit estimé. Le transport multimodal devra être un point à détailler dans le cahier des charges des cessions.

En termes de risques technologiques, le dossier indique la présence d'un site SEVESO (Société NOROXO) à Harnes disposant d'un plan particulier d'intervention. Toutefois, le dossier ne précise pas les implications et conséquences de la présence de cet établissement vis à vis de l'urbanisme et/ou de la sécurité publique sur le site.

• 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 succincte du projet (identification d'un périmètre) sans détail sur le type d'activité envisagée (PMI-PME, tertiaires, logistiques, industrielles) et sur les recommandations de nature architecturale, paysagère et environnementale (gestion de l'eau, approche énergétique, déplacements-transports, consommation d'espace....) qui leurs seront imposées. Des éléments de justification d'ordre économique sont fournis. La présence de la voie d'eau à proximité du site est évoquée sans plus de détail, alors que cette desserte peut constituer un atout d'attractivité de la zone. Ainsi, la justification du projet ne présente pas d'éléments permettant de s'assurer d'une prise en compte des préoccupations d'environnement.

- **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 est développé pour les enjeux liés aux milieux naturels et à la biodiversité. Ces autres thématiques ne sont pas évoquées. Dans le cadre de la procédure de réalisation de la zone, cette partie devra être complétée.

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 concerne 131 ha en zone exclusivement agricole au contact immédiat d'un parc d'activités existant mais éloigné de l'urbanisation, du centre ville et d'ouvrage de transports collectifs. Ainsi, le projet va contribuer à la consommation de terrains agricoles en milieu péri-urbain (l'extension du parc d'activité concernera 33% de la SAU restante de Harnes soit 398 ha en 2000).

- **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 doux (création de pistes cyclable intra-zone). Cependant, le dossier ne contient pas d'éléments de présentation permettant de vérifier s'il existe une continuité de ces pistes cyclables extra-zone.

Le projet est envisagé à proximité du port d'Harnes, ce qui constitue une opportunité pour développer le fret fluvial. Cependant, le projet ne présente pas de valorisation de cet atout.

La desserte de la zone par les transports en commun semble inexistante. L'augmentation du trafic attendu (induit par la création de plus de 1 700 emplois) devrait conduire à proposer un développement pour l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements pendulaires.

- **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 des espaces verts mis en œuvre dans le cadre de ce projet (plantation d'espèces indigènes, création de zone humides, plan de gestion) sont pertinents et généreront certainement une plus-value écologique. La mise en place d'un suivi écologique (en phase chantier et post-chantier) de la zone permettrait d'adapter le cas échéant les aménagements et la gestion du site.

- **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 Code de l'Urbanisme (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier indique que la gestion des déblais-remblais *in-situ* sera imposée aux entreprises dans le dossier de consultation des entreprises. Cette mesure est de nature à limiter le trafic poids lourds et donc les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux. Il pourrait être intéressant, en phase travaux, de recourir aussi à des filières courtes d'approvisionnement, d'utiliser des modes de transports alternatifs (port d'Harnes) et des matériaux locaux afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.

En phase d'exploitation, il ne semble pas y avoir eu de réelle réflexion visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (développement des transports en commun et doux, économie d'énergie au niveau des bâtiments, recours aux énergies renouvelables).

De surcroît, le projet ne semble pas avoir fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone prévue à l'article 8 de la loi du 3 août 2009 et à l'article R.128-3 du Code de l'Urbanisme.

- **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).

Il ne semble pas y avoir eu de réflexion spécifique vis à vis de la limitation des effets du projet sur la santé (émissions polluantes issues du trafic routier et des futures activités) et sur le cadre de vie (limitation des nuisances sonores induites par les activités et le trafic).

- **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 (en principe) de façon alternative (infiltration au niveau de 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 :

L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité, excepté pour le volet accessibilité et déplacements qui, est très sommaire. L'analyse des impacts du projet devrait être complétée par une argumentation d'ordre technique ou scientifique excepté pour le volet biodiversité.

L'étude d'impact ne présente pas l'impact global du programme dont le projet fait partie, comme cela devrait être le cas en application des prescriptions du IV de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, qui précise que « *l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

Le dossier précise que les mesures d'accompagnement prévues sont identifiées au niveau du cahier des charges de cession des terrains qui n'est pas joint.

Certaines études propres à orienter le choix du projet pourront être réalisées ultérieurement (étude déplacements, étude de faisabilité sur le recours aux énergies renouvelables) et joints au dossier.

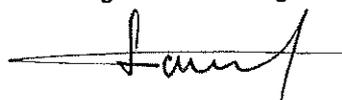
L'absence des éléments précédemment cités ne permet pas de juger de l'intégralité des impacts sur l'environnement du projet mené par la Communauté de Communes de Lens-Liévin.

Ainsi, le dossier d'étude devrait être complété pour répondre aux prescriptions dans le présent avis :

- l'appréciation des incidences du programme,
- la prise en compte des enjeux paysagers et patrimoniaux identifiées dans l'état initial (Eglise de Courrières, intégration paysagère de la zone),
- la démonstration de l'impact du projet sur la nappe de la craie vulnérable au droit du site,
- des éléments permettant de vérifier la présence d'ouvrages d'assainissement apte à collecter et à traiter dans de bonnes conditions les flux et volume d'eaux usées générés par le projet (station de refoulement inadaptée et état des réseaux d'assainissement),
- une modélisation acoustique, le projet induisant une augmentation importante des trafics et conduisant à réduire la distance entre les habitations et les activités industrielles,
- une analyse des incidences sur le contexte sonore et la pollution atmosphérique,
- 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 et la santé (l'enjeu déplacement constitue un enjeu important du projet compte tenu du trafic induit) ,
- des mesures de réduction d'impact et compensatoires compte tenu de l'augmentation des rejets atmosphériques induit par les déplacements,
-
- une justification du projet au vu des enjeux environnementaux,
- un chapitre relatif à la méthodologie

Ce projet intègre plusieurs objectifs des lois Grenelle du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 comme la préservation de la biodiversité, la gestion équilibrée de la ressource en eau ou le développement du fret fluvial. Ces engagements mériteraient d'être déclinés de façon plus opérationnelle en particulier en ce qui concerne le développement du fret fluvial. La localisation du projet (éloignement du centre ville en milieu agricole) et son emprise importante (131 ha), qui ne paraissent pas cohérentes avec les objectifs visant à limiter la consommation d'espaces agricoles, l'étalement urbain et à favoriser l'usage des transports en commun mérite une attention particulière.

Le Directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement



Michel Pascal