



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le **30 SEP. 2011**

Avis de l'autorité environnementale

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

Réf : TA 2011-07-26-137 (11-0928)

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 de « la Source des Moulins » à Harnes est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, transmise le 1^{er} août 2011.

1. Présentation du projet :

La zone d'aménagement concerté de « la Source des Moulins » concerne la création d'une ZAC à vocation résidentielle mixte (création de 362 logements individuels et collectifs) à Harnes, sur une superficie de 13,9 hectares.

Cette zone se situe au nord de la commune, à proximité du terroir 93 et du centre-ville.

Les objectifs de cet aménagement sont de :

- garantir la mixité de l'habitat et la mixité sociale ;
- favoriser les liens intergénérationnels ;
- intégrer une démarche de développement durable ;
- permettre l'interconnexion des quartiers ;
- améliorer la qualité de vie.

Le projet envisage :

- la création de deux axes structurants de circulation à l'intérieur du site (nord-sud et est-ouest) ;
- la sécurisation du carrefour sur le chemin de Vermelles ;
- restructuration de l'entrée de ville ;
- la création de logements avec une densité moyenne de 25 logements à l'hectare ;
- une réserve foncière pour la future ligne de transport en commun en site propre ;
- la création d'importants espaces verts ;
- la réalisation d'un maillage doux ;
- la réalisation d'équipements au sud-ouest de la zone.

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 une bonne prise de connaissance par le public du projet retenu et des mesures envisagées.

Néanmoins, une quantification et une analyse factuelle des impacts du projet amélioreraient l'information du public et des riverains. Une estimation des émissions polluantes, de l'émergence sonore, des volumes et flux d'effluents à gérer, et une appréciation des incidences sur les déplacements et les niveaux de service des voiries auraient pu être intégrées à ce chapitre.

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

Biodiversité

Pour la prise en compte des richesses naturelles et des espaces agricoles (article R.122-3 du code de l'environnement), un diagnostic écologique du site a été réalisé entre janvier et juin 2011 (3 visites). Cette période de prospection est adaptée à l'observation de la plupart des espèces végétales et animales.

L'aire d'étude, en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire, se situe essentiellement sur une parcelle en culture intensive, dans un contexte péri-urbain. Ce milieu est peu favorable à la biodiversité.

A contrario, le terail, situé au nord, et ses milieux attenants, sont attractifs pour une large faune et permettent le développement d'une diversité végétale caractéristique des friches minières.

Le cavalier, situé au sud, peut quant à lui favoriser les déplacements locaux de la petite faune (oiseaux, mammifères, amphibiens) et servir de refuge à divers groupes d'animaux. Toutefois, ses potentialités écologiques ne sont pas optimisées en raison d'une gestion intensive, typique des zones urbanisées.

En matière de fonctionnement écologique, l'étude précise que le site se trouve sur une voie migratoire régionale reliant la vallée de la Scarpe au canal de la Deûle. Malgré le contexte fortement urbanisé du bassin minier, divers milieux boisés (bois de Florimond) et humides (bassin de décantation d'Harnes), ainsi que de nombreuses friches industrielles (terail 93, ancien cavalier de mines) et de grandes zones ouvertes, ponctuent le secteur, en particulier les bords de la Souchez. Ces milieux sont autant de points d'appui pour les migrants.

De plus, le dossier fait référence page 125 à la trame verte et bleue du SCOT, et indique que le site appartient à un cœur de nature comprenant le terail 93 et les espaces à renaturer, situés autour du terail.

En matière floristique, les visites de terrain ont permis de recenser 85 espèces indigènes, très communes pour la plupart.

S'agissant de l'avifaune, il existe une réelle diversité sur l'aire d'étude (56 espèces, dont 29 nicheuses, sur ou à proximité immédiate du site), typique des milieux prairiaux et culturels des secteurs urbanisés. Le site et sa périphérie immédiate constituent également une halte migratoire potentielle (zone de nourrissage ou de repos) et une zone de nidification pour certaines espèces comme le Moineau friquet, le Faucon crécerelle, la perdrix grise, la Tourterelle des bois, l'Alouette des champs, l'Hirondelle rustique, la Fauvette grisette, le Pouillot fitis et la Linotte mélodieuse.

L'analyse des impacts du projet est intéressante et pertinente. Elle souligne notamment :

- le dérangement occasionné pendant toute la durée des travaux sur la zone et ses milieux périphériques, dont la prairie à colonisation arbustive toute proche au nord-ouest et le cavalier du terail à l'ouest et au nord ;
- la probable fragilisation de la connexion écologique entre le canal de Lens au sud, et le terail au nord, en raison de l'urbanisation à proximité immédiate du cavalier ;
- la rupture physique engendrée par la création d'une voie traversant le cavalier dans le parc urbain.

Cependant, les mesures d'évitement, de réduction d'impact et d'accompagnement proposées dans le cadre de l'expertise écologique ne semblent pas trouver de traduction effective dans le projet. Il aurait été nécessaire d'intégrer au projet des mesures qui visent à :

- réaliser les travaux hors période sensible (période de reproduction) pour la faune,
- préserver les milieux périphériques (ancien cavalier, prairie, boisements et haies),
- gérer écologiquement l'ancien cavalier et des dépendances vertes (plantation d'espèces indigènes, gestion différenciée, recolonisation spontanée),
- gérer écologiquement les ouvrages d'assainissement (berges en pentes douces, entretien doux, recolonisation spontanée),
- ne pas réaliser de voies d'accès au site au niveau d'un petit parc boisé de l'ancien cavalier.

De surcroît, l'urbanisation de l'ensemble du site ne semble pas en adéquation avec les objectifs de la trame verte et bleue du SCOT, dans laquelle la renaturation des espaces situés autour du terri 93 est envisagée. Il aurait été intéressant de préserver de toute urbanisation la partie nord du site et d'envisager une reconquête écologique en cohérence avec les milieux naturels environnants (terri et cavalier).

En application de l'article R.414-19 du code de l'environnement, le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000. Cette étude reprend une présentation des sites Natura 2000 les plus proches (FR3100504 « Pelouse métallicoles de la plaine de la Scarpe », à 8,4 km, et FR3112002 « Les Cinq Tailles », à 12 km) et donne une justification argumentée de l'absence d'incidences du projet sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant conduit au classement du site. Ce chapitre répond aux prescriptions de l'article L.414-23 du code de l'environnement.

Agriculture

Aujourd'hui, la quasi totalité de l'emprise du projet a une destination agricole. Le dossier précise qu'il existe 5 sièges d'exploitation à Harnes. Cependant, la nature, la taille et le nombre d'exploitations agricoles concernées par le projet ne sont pas précisés dans le dossier. Or, de telles informations sont indispensables pour apprécier l'incidence du projet sur ces activités agricoles.

Les éléments du dossier indiquent qu'une compensation financière est envisagée ; cependant, aucune analyse des incidences du projet sur les exploitations agricoles n'est présentée.

Cette analyse est particulièrement nécessaire, et doit être réalisée de manière en prendre en compte l'ensemble des projets sur la commune (ZAC de la Source des Moulins, ZAC de l'Abbaye, extension de la ZAC de la Motte du Bois). En effet, ces projets auront des incidences cumulées sur l'activité agricole.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les grands paysages dans lesquels s'insère le projet. La commune d'Harnes fait partie de l'entité paysagère du bassin minier, héritée d'une exploitation minière d'un peu plus de deux siècles.

Les paysages miniers se sont développés sur des milieux physiques contrastés ; ils sont tous marqués par une densité urbaine importante et un passé industriel. C'est le cas à Harnes et sur le site en particulier, situé à proximité du Terri 93, de l'ancien cavalier et des cités minières.

A ce sujet, il est précisé dans le dossier que la préservation de la perception visuelle des repères historiques, du paysage et de l'espace agricole constitue un enjeu du projet, au même titre que la requalification de l'entrée de ville d'Harnes.

La commune ne possède pas de monuments classés à l'inventaire des Monuments Historiques mais possède des édifices patrimoniaux (église St-Martin, église du Sacré-Coeur) ou à valeur historique (cité du Maroc, cité Bellevue ancienne). C'est à ce titre que le patrimoine minier a fait l'objet d'une candidature auprès de l'Unesco pour un classement au patrimoine de l'humanité.

Malgré une identification des enjeux (préservation des vues de la plaine agricole et des vues vers et depuis le terri 93), le dossier ne contient pas d'analyse paysagère permettant d'appréhender les incidences du projet et les mesures d'intégration paysagère.

Cette analyse était pourtant nécessaire. Elle aurait permis de vérifier la préservation des cônes de vue depuis le centre-ville vers le terril et réciproquement, dans le cadre de la réalisation de logements collectifs centraux et selon un axe est-ouest.

Eau

Dans le volet « eau souterraine » de l'étude d'impact, les nappes présentes sous le site (nappe de la craie Sénonien et Turonien) sont évoquées. Le document précise que la nappe de la craie est la nappe la plus importante et la plus exploitée pour la production d'eau potable et les autres usages. Le dossier mentionne la vulnérabilité de cette ressource en eau au droit de ce site dont le sol est crayeux. Il n'existe pas de captage d'eau potable à proximité cependant des captages à usage industriel sont situés sur la commune d'Harnes.

Les données du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie (SDAGE) indiquent que la nappe souterraine risque de ne pas atteindre en 2015 son objectif de bon état quantitatif et qualitatif. Cet élément est confirmé la mauvaise qualité des eaux souterraines des captages, en particulier pour les paramètres nitrates et pesticides. La préservation de la nappe en phase de travaux constitue donc un enjeu important du projet.

La partie relative aux eaux superficielles précise que la commune d'Harnes est drainée par le canal de Lens qui rejoint la Deûle à Billy Berclau. Le dossier présente également les caractéristiques hydrauliques et hydrologiques du canal. L'eau du canal de Lens et de la Deûle est de mauvaise qualité (état écologique mauvais). Le document précise que ces eaux superficielles subissent d'importantes pressions anthropiques liées aux activités domestiques, industrielles et agricoles.

Selon les éléments du dossier, le site n'est concerné par la présence d'aucune zone humide au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié relatif à la délimitation des zones humides.

Les données du diagnostic du SDAGE sont bien exploitées, en particulier pour le volet « eau souterraine ». Les principaux objectifs et dispositions du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deûle (en cours d'élaboration), susceptibles de concerner le projet, sont exposés.

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

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage la création de parkings drainants avec infiltration sous-jacente. Il est prévu une gestion de proximité des eaux de voirie, basée sur la création de noues et de bassins plantés, favorisant l'évaporation et l'infiltration, afin d'éviter tout rejet vers l'extérieur du site (objectif zéro rejet). Le dossier indique en page 209 que l'aménageur incitera les futurs acquéreurs à la récupération des eaux des toitures et à son utilisation pour les besoins domestiques.

Une telle gestion est cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie visant à :

- maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) ;
- limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

L'appréciation des effets de la gestion des eaux pluviales sur les eaux souterraines est argumentée. Néanmoins, l'analyse aurait dû intégrer les modalités exactes de gestion des eaux, et l'ensemble des surfaces imperméabilisées.

S'agissant des effets des rejets d'eaux usées sur le fonctionnement du réseau d'assainissement, de la station d'épuration (compatibilité des rejets avec les capacités du système d'assainissement), sur le fonctionnement hydraulique et sur la qualité des eaux de l'exutoire final, aucune analyse n'est présentée dans le dossier.

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

être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.
Compte tenu de la qualité des eaux souterraines, très problématique dans le bassin minier, des mesures d'envergure visant à limiter les besoins en eau potable auraient été nécessaires.

Déplacements

Le site, à l'instar de la commune, bénéficie d'une bonne desserte routière. Il est principalement desservi par la RD917 reliant Lens à l'autoroute A1 (11 300 véhicules par jour), la RD 39 et la RD162a reliant Harnes à Lens. Un réseau dense de voiries est aussi présent autour du site : le chemin de Vermelles, la rue de Stalingrad et la rue des Ardennes.

La commune ne possède ni gare, ni offre de transports en commun à haut niveau de service. Les gares les plus proches sont celles de Loisons-sous-Lens, de Pont-à-Vendin et se situent à quatre kilomètres du site.

La commune est desservie par le réseau de transport en commun TADAO dont deux lignes transitent par Harnes (ligne16: Lens-Libercourt avec 10 passages par jour et ligne 14 : Lens-Noyelles Godault). Le dossier ne fournit aucune information (amplitudes horaires, fréquence aux heures de pointe) permettant d'apprécier la qualité de cette desserte. Le dossier précise que ce réseau est essentiellement destiné au transport scolaire.

Les éléments du diagnostic du Plan de Déplacement Urbain fournissent des informations intéressantes. Le tableau de la page157 indique notamment que 78% des actifs utilisent leur voiture particulière ; seuls 4% utilisent les transports en commun. Le diagnostic donne aussi des éléments intéressants sur les flux entrants et sortants de la commune. Ainsi, 25% des actifs travaillent dans la commune et 75% se déplacent hors du territoire d'Harnes pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces actifs travaillent essentiellement dans le département (53%) et dans une moindre mesure à Lille (20%).

S'agissant des déplacements doux, le dossier indique en page 164 que la RD 917, principal accès à Harnes, a été équipée d'une piste cyclable. Le site est bordé par une boucle de randonnée pour les piétons et les cyclistes, qui permet d'accéder au centre-ville.

En termes de gestion des circulations, l'objectif d'intégrer le site à son environnement urbain va impliquer la réalisation d'accès vers les voiries périphériques existantes et générera de nouveaux trafics. La répartition des flux sur les différentes voies accès auraient dû être évalués. Les éléments du dossier ne permettent pas de vérifier la compatibilité du trafic généré par le projet avec les capacités des infrastructures routières, ni de connaître les conséquences en matière de sécurité routière.

Le dossier ne propose aucune mesure opérationnelle pour limiter le trafic domicile-travail, principale source de trafic générée par le projet. Or, en l'absence d'une desserte efficace par les transports en commun, les futurs habitants seront amenés à utiliser leur véhicule personnel. Le dossier indique néanmoins que le site pourrait être desservi par un transport en commun en site propre, mais cette desserte reste une hypothèse envisagée sur le long terme.

En l'état actuel des réflexions et compte tenu que le site bénéficie d'une excellente desserte routière, l'incitation à l'usage des modes doux pour les déplacements pendulaires (domicile-travail) et les besoins quotidiens n'apparaît pas comme une alternative crédible à l'usage de la voiture.

L'implantation de cette zone d'habitation induira une augmentation des déplacements routiers et de leurs effets connexes (pollution, nuisances sonores, augmentation du risque d'accident, émissions de gaz à effet de serre).

Compte tenu de l'ampleur des projets développés (ZAC de la Source des Moulins, ZAC de l'Abbaye, extension de la ZAC de la Motte du bois), une réflexion sur la desserte du territoire par les transports en commun est à conduire en amont du projet. Cette réflexion doit intégrer les principales zones d'emploi. Le développement de la commune, tel qu'il est envisagé, justifie cette nécessité, ce qui pourrait conduire à la mise en place d'une desserte en transport en commun à haut niveau de service ou d'un site propre tel qu'envisagé sur le long terme.

Santé et cadre de vie

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

L'état initial du volet « pollution de l'air » est abordé par les données 2010 de la station fixe péri-urbaine de surveillance de la qualité de l'air du réseau ATMO Nord-Pas-de-Calais, située à 3 km au nord-est du site. Ces données montrent des valeurs moyennes annuelles (NO₂, SO₂) conformes aux seuils réglementaires, excepté pour les paramètres relatifs aux particules en suspension (PM₁₀) et à l'ozone (O₃). Pour ces paramètres, des dépassements des valeurs-guides et des seuils de recommandation sont observés. Il est rappelé que l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1420&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en>).

La Commission européenne a pointé les transports comme une des sources de poussières.

Le dossier ne contient pas d'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air. Compte tenu de l'ampleur du projet et de l'augmentation de l'usage de la voiture, les effets sur la qualité de l'air pourraient être significatifs.

Le contexte sonore n'a été apprécié par aucune campagne de mesures. Seules les infrastructures classées bruyantes sont présentées, mais ne concernent pas directement le site. Considérant que le trafic induit est jugé limité par le porteur de projet, l'analyse conclut à l'absence d'effets notoires du projet en termes de bruit. Un état initial du contexte sonore du site et une estimation des émergences sonores induites par le doublement du trafic routier auraient permis d'appréhender cette incidence.

L'analyse des effets du projet (en phase de chantier et en phase d'exploitation) sur la santé publique et le cadre de vie pourrait être complétée. Ainsi, des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement pourraient être proposées en faveur du développement des transports en commun et alternatifs à la voiture particulière, des énergies non émettrices de polluants atmosphériques pour la production de chaleur.

• **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré à la justification du projet. Ce chapitre présente les raisons d'ordre social et urbanistique qui ont conduit le maître d'ouvrage à envisager ce projet d'aménagement.

Bien qu'absents de ce chapitre, certains enjeux liés aux préoccupations d'environnement ont été intégrés au projet dès sa conception. Ainsi, la gestion alternative des eaux de ruissellement et l'éventuel développement des transports en commun en site propre (réserve foncière au droit du tracé du TCSP) sont évoqués dans le dossier.

Dans le projet, les enjeux liés aux paysages et à la biodiversité restent insuffisamment pris en compte. Les préconisations du bureau d'études spécialisé et les enjeux identifiés dans l'état initial ne sont pas intégrés au projet.

La préservation des abords du terriil et l'intégrité du cavalier ne sont pas assurées puisque le projet prévoit une urbanisation au plus près du terriil et du cavalier ainsi que la création d'un axe structurant nord-sud. En dépit de l'absence d'analyse paysagère relevée plus haut, on peut penser que les cônes de visibilité depuis et vers le terriil 93 seront coupés par réalisation de logements collectifs sur un axe est-ouest.

Il aurait été souhaitable, compte tenu des enjeux biodiversitaires et paysagers, de maintenir une zone-tampon de plusieurs centaines de mètres entre la zone du terriil, le cavalier et le projet d'aménagement.

Les enjeux liés aux déplacements alternatifs ne font pas l'objet d'une traduction opérationnelle dans le cadre du projet. Les voiries primaires ne sont pas équipées d'aménagements spécifiques pour les cyclistes (voiries mixtes) et il n'est pas prévu de liaisonnement entre les itinéraires cyclables du site et ceux de la commune.

S'agissant des transports en commun, les modalités d'aménagement s'appuient sur une hypothèse de transport en commun en site propre (TCSP) à long terme. Ainsi, une densification des logements sur le tracé de ce TCSP est prévue et une densité moindre au contact de l'urbanisation existante au centre-ville. Or, l'offre de transports en commun actuelle se situe à proximité du centre-ville ; il aurait été opportun d'envisager une densification des logements entre le centre-ville et le projet de tracé du TCSP, qui aurait permis un accès aux transports en commun à court et à long terme pour la majorité des habitants.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-4° et II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les difficultés rencontrées dans le cadre de cette analyse auraient dû figurer dans ce chapitre

Une estimation des dépenses liées à l'ensemble du projet d'aménagement est jointe à l'étude d'impact (page 267). Il aurait été intéressant de faire ressortir les dépenses relatives aux mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle) :

- **Aménagement du territoire**

Le projet est envisagé en secteur rural mais en périphérie immédiate de l'urbanisation existante. Le dossier indique que l'urbanisation envisagée vient combler une « dent creuse ». Or, seule la partie sud du site est enserrée par l'urbanisation de la commune. Dès lors que la partie nord s'ouvre sur vaste plaine agricole dominée par le terroir 93, il est difficile de considérer le site seulement comme une « dent creuse ».

Par ailleurs, le projet ne semble pas compatible avec les prescriptions du POS actuellement en vigueur dans la mesure où la partie nord du site est classée en zone agricole « 10 NC ».

Le projet de construction d'environ 360 logements (20 à 25 logements à l'hectare) témoigne d'une volonté de densifier l'habitat, en phase avec les orientations des lois Grenelle. Cette densification aurait pu être accrue au contact du centre-ville et du tracé du TCSP.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en périphérie de la commune d'Harnes où le réseau de transports en commun est peu développé. Actuellement, l'ensemble du site n'est pas desservi par les transports en commun, et ne le sera pas à moyen terme.

Au vu de l'augmentation de la densité de population et du trafic liés au projet, il apparaît nécessaire de développer, dans la même dynamique du projet, une offre de transports en commun adaptée aux besoins des futurs habitants.

Tel qu'il est conçu actuellement, le projet n'est pas cohérent avec les dispositions de l'article 12 de la loi Grenelle du 3 août 2009, visant à créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun et à développer le transport collectif de voyageurs.

Par ailleurs, les éléments du dossier conduisent à s'interroger sur la pertinence du tracé du TCSP dans la mesure où il ne permet pas la desserte des quartiers de la ville les plus densément habités (centre-ville).

- **Biodiversité**

Le projet envisage la transformation de 14 hectares de terres agricoles en une zone urbanisée. L'intérêt biodiversitaire du site semble ne pas être remis en cause par le projet, néanmoins le site s'intègre dans un contexte écologique caractérisé par la présence du terroir 93 et de l'ancien cavalier, identifiés comme cœur de nature dans le cadre de la trame verte et bleue du SCoT Lens-Liévin-Henin-Carvin. La partie nord du site étant identifiée comme une zone à renaturer dans les objectifs du SCOT, l'urbanisation de l'ensemble de cette partie du site n'est pas cohérente avec les orientations du SCOT et des lois Grenelle.

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

Le contenu du dossier ne témoigne pas d'une approche spécifique des émissions de gaz à effet de serre en termes de production d'énergie (électricité et chauffage) et de performance énergétique durant les phases de chantier et d'exploitation.

L'intégration de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables, prévue à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, aurait permis d'appréhender la cohérence du projet avec les orientations des lois Grenelle. Il serait intéressant que cette étude précise les orientations (moyens de mise en œuvre : obligations, incitations financières, recommandations) et objectifs retenus (niveau de performance énergétique des bâtiments retenu, nature des énergies renouvelables exploitées sur le site) pour une déclinaison opérationnelle dans le cadre du projet.

Le dossier pourrait être complété par des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre en phase de chantier. Des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais *in situ*, à acheminer les matériaux par le fer ou la voie d'eau, pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

Les réflexions relatives aux émissions de gaz à effet de serre ne doivent pas se limiter au bâti, mais doivent aussi intégrer les différents déplacements générés par le projet en phase de travaux et en phase d'exploitation.

- **Environnement et Santé**

Le projet et le dossier ne décrivent pas les actions qui pourraient réduire les effets du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Cette description serait nécessaire, compte tenu de l'absence de desserte par les transports en commun et de l'éloignement des zones d'emploi, qui conduiront à une utilisation accrue de la voiture individuelle. Les émissions de pollution induites par le chauffage des logements sont également à prendre en compte. La mise en œuvre d'un réseau de chaleur reposant sur des énergies renouvelables faiblement émetteur de pollution serait particulièrement opportune.

- **Gestion de l'eau**

Le projet envisage une autonomie totale du site quant à la gestion des eaux pluviales, qui sera basée sur l'infiltration des eaux de ruissellement par le biais d'un réseau important de noues et de bassins. La récupération et la réutilisation des eaux de toitures dans le cadre des futurs programmes de logements seront incitées.

Ces dispositions vont dans le sens des orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deûle.

Cependant, les incidences des rejets induits par le projet sur le fonctionnement du système d'assainissement et sur les eaux superficielles ne sont pas précisées. Il en est de même des incidences des prélèvements en eau sur les captages en eau potable du territoire.

4. Conclusion :

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

S'agissant du volet « biodiversité », l'état initial témoigne de la qualité et de l'intérêt des habitats présents sur le site. L'analyse des impacts est pertinente et des mesures tendant à préserver la biodiversité sont proposées. Toutefois, le dossier ne précise pas si ces mesures seront effectivement mises en oeuvre dans le cadre du projet.

Le volet « eau » de l'étude d'impact est de bonne qualité. Les éléments d'information indispensables à une gestion équilibrée des ressources en eau, présentés dans le SDAGE, sont exploités et pris en compte. La gestion des eaux de ruissellement envisagée par infiltration est intéressante et l'analyse des impacts du projet permet d'appréhender l'absence d'incidences du projet sur les ressources en eaux souterraines.

Cependant, les incidences du projet sur le fonctionnement du système d'assainissement et in fine sur les eaux superficielles et sur la disponibilité en eau potable ne sont pas appréciées. Or l'enjeu de la préservation des ressources en eau potable est un enjeu prioritaire sur ce territoire. Des mesures d'envergure et emblématiques visant à limiter les besoins en eau potable auraient été nécessaires.

Le thème des déplacements fait l'objet d'un état initial et d'une analyse des incidences sommaire alors que le projet est susceptible d'engendrer des trafics supplémentaires significatifs. Les mesures envisagées pour limiter les effets de cette urbanisation devraient s'accompagner d'une recherche, dès le stade du projet, d'amélioration de l'accès du site par les transports en commun.

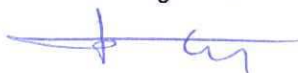
L'enjeu lié aux ressources agricoles est traité sommairement dans l'étude d'impact, de même que le volet sanitaire.

Par ailleurs, la multiplicité des projets sur la commune (ZAC de la source des Moulins, ZAC de l'Abbaye, extension de la ZAC de la Motte du Bois) va générer des incidences cumulées sur l'ensemble des thématiques environnementales. Une analyse de ces incidences est nécessaire et aurait dû être intégrée à l'étude d'impact.

La prise en compte des enjeux de réduction et d'occupation de l'espace n'apparaît pas clairement. Au contraire, le projet envisage l'urbanisation d'un secteur identifié en zone à renaturer dans le SCOT Lens-Liévin-Henin-Carvin, apparemment non cohérente avec l'objectif de création d'une trame verte et bleue.

S'agissant du volet « énergie », le projet gagnerait à intégrer des mesures opérationnelles telles que la mise en oeuvre d'un réseau de chaleur reposant sur des énergies renouvelables. Enfin, l'amélioration de la desserte du territoire par les transports en commun et les modes doux, et le dispositif permettant de développer leur utilisation, devraient être envisagés.

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



Michel Pascal