

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 « l'Abbaye » à Harnes.

Réf : TA 2011-07-26-138 (11-0908)

Copie : préfecture du Pas-de-Calais ; ARS

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 « l'Abbaye » 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 « l'Abbaye » concerne la création d'une ZAC d'environ 8,6 hectares sur la commune d'Harnes, à vocation résidentielle mixte d'habitat (création d'environ 169 logements individuels et collectifs).

Cette zone se situe au sud-ouest de la commune d'Harnes. Elle est contiguë à la commune de Loison-sous-Lens, à 200 mètres du centre-ville.

Les objectifs de cet aménagement sont de :

- urbaniser une « dent creuse » entre Loison-sous-Lens et Harnes ;
- 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 d'un maillage est/ouest épousant la topographie,
- la préservation du talus de l'ancien cavalier en frange est ;
- la restructuration de la rue de l'Abbaye ;
- la création de logements avec une densité moyenne de 25 logements par hectare ;
- la création d'importants espaces verts ;
- la réalisation d'un maillage doux (50% de la surface des voiries) ;
- 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.

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 seraient opportunes.

La présence d'une carte de situation serait particulièrement nécessaire.

- **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 comprenant le site se situe en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire ; elle est constituée d'une parcelle en culture intensive séparée par une haie arbustive et d'une prairie de fauche, dans un contexte péri-urbain. Ce milieu est peu favorable à la biodiversité.

A contrario, les milieux situés au nord et à l'est à proximité immédiate du site et composés de boisements et de friches thermophiles (pelouses, prairie et prairies arbustives) sont attractifs pour une large faune et permettent le développement d'une diversité végétale, caractéristique des friches minières.

Sur le plan du fonctionnement écologique, l'étude précise que le territoire communal se trouve sur une voie migratoire régionale reliant la vallée de la Scarpe au canal de la Deûle. Dans 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 (terrils, anciens cavaliers de mines) et de grandes zones ouvertes, ponctuent le secteur, en particulier les bords de la Souchez, et constituent des points d'appui pour les migrateurs.

Ainsi, en matière floristique, les visites de terrain ont permis de recenser 93 espèces indigènes, très communes pour la plupart au niveau de l'aire d'étude. Cependant, des enjeux de diversité et des réservoirs floristiques ont été identifiés : une friche calcicole en limite extérieur Nord du site, des zones prairiales en limite extérieur Est, une mosaïque de fourrés et formations prairiales en limite extérieur Sud-Est, un boisement de feuillus.

S'agissant de la faune, la plupart des espèces sont communes (mammifères et invertébrés). Il existe une diversité avifaunistique sur l'aire d'étude (33 espèces, dont 26 nicheuses sur ou à proximité immédiate du site), typique des milieux prairiaux et culturels des secteurs urbanisés.

Ainsi, le site, qui se trouve au centre d'un tissu urbain dense et de voiries routières, ne semble pas jouer de rôle spécifique en matière de connexions écologiques tout en présentant des caractéristiques intéressantes. Le site et sa périphérie immédiate peuvent constituer une halte migratoire potentielle (zone de nourrissage ou de repos) et une zone de nidification pour certaines espèces comme l'Hypolaïs icterine, 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 souligne notamment :

- la destruction des végétations en place et présentant peu d'intérêt pour la biodiversité (cultures intensives, prairies) ;
- la destruction de végétations présentant un intérêt certain pour certaines espèces d'oiseaux (nidification de l'Hypolaïs icterine dans les fourrés du sud-est du site) ;
- le dérangement occasionné pendant la durée des travaux sur la zone et ses milieux périphériques, dont le cavalier du terail et la prairie à colonisation arbustive 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 au niveau du parc urbain.

L'étude conclut en un impact faible du projet sur la flore et la faune, ce qui est à nuancer au regard des constats effectués ci-dessus. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et d'accompagnement sont proposées. Elles devraient trouver une traduction effective dans le projet. Il serait ainsi nécessaire d'intégrer au projet des mesures qui visent à :

- préserver les milieux périphériques (habitats prairiaux et arbustifs situés au sud-est) ;
- limiter le nombre de liaisons douces dans les milieux prairiaux,
- gérer écologiquement les dépendances vertes (plantation d'espèces indigènes, gestion différenciée) ;
- gérer écologiquement les ouvrages d'assainissement (berges en pentes douces, entretien doux).
- réaliser les travaux hors période sensible (période de reproduction) pour la faune ;

En application de l'article R.414-19 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'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 10 km, et FR3112002 « Les Cinq Tailles », à 10 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.

Compte tenu des incidences cumulées sur l'activité agricole, cette analyse est particulièrement nécessaire, et doit être réalisée de manière à 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).

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les grands paysages dans lesquels s'insère le projet. La commune de 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. Cependant, le site se caractérise par des perspectives lointaines sur une frange boisée en limite nord, qui contraste avec les caractéristiques très urbanisées au sud du site.

Il est précisé dans le dossier que la préservation des perceptions visuelles lointaines constitue un enjeu du projet, au même titre que la connexion avec les franges bâties.

La commune de Harnes 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. En revanche, la commune de Loison-sous-Lens possède une église classée « Monument Historique », qui concerne directement le site.

Malgré une identification des enjeux (préservation des vues lointaines), 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.

La préservation des perceptions visuelles aurait pu être traitée de manière plus approfondie. Compte tenu de la présence d'un monument historique à proximité du site (église de Loison-sous-lens), il aurait été souhaitable de prendre l'attache préalable de l'architecte des bâtiments de France et d'intégrer ses recommandations à l'étude d'impact.

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 l'objectif de bonne qualité est fixé en 2015. Actuellement la qualité des eaux souterraines des captages est mauvaise, 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 termes de gestion des eaux de pluie, le projet prévoit 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, de tranchées drainantes ou de structures-réservoirs alvéolaires favorisant l'évaporation et l'infiltration, afin d'éviter tout rejet vers l'extérieur du site (objectif zéro rejet). Le dossier indique en page 198 que l'aménageur incitera les futurs acquéreurs à la récupération des eaux des toitures et leur utilisation pour les besoins domestiques.

Le dossier précise en page 203 qu'une gestion alternative, excluant l'usage de produits phytosanitaires, basée sur le fauchage et le désherbage thermique, sera privilégiée.

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) ;
- inciter aux économies d'eau (orientation 9)
- limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13);
- réduire l'utilisation des produits phytosanitaires (dispositions 8).

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, 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 : la rue de l'Abbaye, la rue d'Harnes, la rue St-Dizier, la rue Léon Blum.

La commune ne possède ni gare, ni offre de transports en commun à haut niveau de service. Les gares les plus proches sont à 800 mètres du site (Loisons-sous-Lens et Pont-à-Vendin). La commune est desservie par le réseau de transport en commun TADAO dont deux lignes transitent par Harnes (ligne 16 : 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 page 156 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 165 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 d'accès auraient dû être évaluée. 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 pas de 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.

Il est important de préciser qu'un projet de transport en commun en site propre (TCSP) va prochainement être mis en service entre Liévin, Lens et Henin-Beraumont. Cependant, ce dernier ne desservira ni la commune ni le site.

La création d'une nouvelle zone d'activité, ne paraît devoir s'envisager qu'avec la réalisation effective d'un redéploiement des réseaux de bus, en lien avec le projet de tramway retenu dans le cadre de l'appel à projets national.

En l'état actuel des réflexions et compte tenu du fait 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.

Ce n'est que pour les courts trajets que le projet retenu laisse une place importante aux itinéraires doux est-ouest (déplacements locaux) permettant des liaisons inter-quartiers. Ce type d'aménagement est intéressant dans le cadre d'une incitation à l'utilisation des modes doux pour les déplacements de courtes distances, mais ne répond pas à l'objectif d'accessibilité de la zone à l'échelle de l'agglomération.

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'emplois. 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 à moyen 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 au travers des 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 quelques kilomètres du site. Ces données montrent des valeurs moyennes annuelles (NO₂, SO₂) respectant les seuils réglementaires sauf pour les paramètres particules en suspension (PM₁₀) et l'ozone (O₃). Les données montrent pour ces derniers des dépassements des valeurs des objectifs de qualité et des seuils de recommandation. 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 des campagnes 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 (répondre à la demande de logements) et urbanistique (principes d'urbanisation du PLU, dynamique démographique, qualité de la desserte routière) qui ont conduit le maître d'ouvrage à envisager ce projet d'aménagement. Il reste toutefois très succinct sur les autres partis envisagés.

Ce qui ressort de ce chapitre, c'est la localisation du projet au niveau d'une « dent creuse » entre Harnes et Loisons-sous-Lens, qui permet d'éviter une réalisation de logements en périurbanisation, sur des terres agricoles.

Il est indiqué dans ce chapitre que la prise en compte des enjeux liés aux paysages et à la biodiversité sont des objectifs de ce projet qui vise à recréer des liens inter-quartiers et à améliorer l'image urbain du secteur. Cependant, le chapitre ne précise pas comment la biodiversité est prise en compte et les préconisations pertinentes du bureau d'études figurant dans l'expertise écologique ne sont pas reprises.

Il est précisé qu'une place importante aux itinéraires doux est-ouest (déplacements locaux) permettant des liaisons inter-quartiers a été développée dans le cadre de ce projet. Ce type d'aménagement est très intéressant dans le cadre d'une incitation à l'utilisation des modes doux, mais seulement pour les déplacements de courtes distances.

- **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 globale des dépenses (3,2 millions d'euros) liées à l'ensemble du projet d'aménagement est jointe à l'étude d'impact (page 254). 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 prévu en secteur urbain à proximité du centre-ville de Loison-sous-Lens, sur des terres actuellement agricoles. Le dossier indique que l'urbanisation prévue vient combler une « dent creuse », ce qui est cohérent avec les orientations des lois Grenelle.

Le projet de construction d'environ 169 logements (20 à 25 logements à l'hectare) témoigne d'une volonté de densifier l'habitat, en phase avec les orientations des lois Grenelle.

Il est toutefois regrettable que, pour les partis envisagés, ne figure pas celui de réutiliser des espaces déjà urbanisés telles les friches industrielles comme celle de Noroxo.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en périphérie de la commune de Harnes mais à proximité du centre-ville de Loison-sous-Lens où le réseau de transports en commun est bien développé, mais surtout pour les déplacements scolaires. Cette offre n'est pas appropriée pour les déplacements domicile-travail.

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.

Le redéploiement des réseaux bus vers le site en lien avec le projet de TCSP Liévin, Lens et Hénin-Beaumont constituerait une mesure de réduction d'impact intéressante et même une nécessité compte tenu de la densité de population du secteur. Cette mesure constituerait un atout indéniable pour le projet. Bien que ne desservant pas la zone dans le tracé initialement retenu, le projet de tramway desservant l'agglomération de Lens, et retenu dans l'appel à projets national de l'État, est nécessaire au développement de nouvelles zones d'activité.

- **Biodiversité**

Le projet envisage la transformation de 8,6 hectares de terres agricoles en une zone urbanisée. Le site s'intègre dans un contexte écologique tout à fait intéressant et caractérisé par la présence d'anciens cavaliers, de milieux prairiaux et arbustifs de grande importance pour l'avifaune. Le plan de masse du projet retenu souligne la préservation de l'intégrité de ces milieux. Toutefois, les mesures proposées par le bureau d'études (période de travaux, gestion écologique) devraient faire l'objet d'engagement de la part du maître d'ouvrage.

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

L'évolution du projet témoigne d'une approche spécifique des émissions de gaz à effet de serre puisque le projet retenu favorise une conception bioclimatique (orientation préférentielle sud).

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 oeuvre 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 projet de 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. Il manque toutefois une carte localisant le projet, et les incidences du projet auraient pu être plus clairement identifiées dans ce chapitre.

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 cumulées est nécessaire et aurait dû être intégrée à l'étude d'impact.

S'agissant du volet « biodiversité », l'état initial témoigne 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 doit préciser si ces mesures seront effectivement mises en oeuvre dans le cadre du projet.

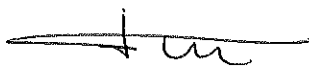
Le volet « eau » de l'étude d'impact est de bonne qualité même si la quantification est absente. Les éléments d'information indispensables à une gestion équilibrée des ressources en eau, présentés dans le SDAGE, sont exploités et pris en compte. La gestion des eaux de ruissellement envisagée par infiltration 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'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 et les modes doux. D'une manière plus générale, le projet de tramway desservant l'agglomération de Lens paraît une mesure importante pour le développement de nouvelles zones d'activité.

La volonté de prendre en compte les enjeux environnementaux se traduit par la limitation de la consommation d'espaces agricoles et la limitation de la place de la voiture à l'intérieur du site, la gestion alternative de l'eau et la conception bioclimatique des bâtiments (orientation sud privilégiée).

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a small loop and a short vertical stroke.

Michel Pascal