



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC Centralité à Lens (62)

n°Ae : 2015-31

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 24 juin 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la ZAC centralité (62).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Fonquernie, Guth, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenic, Lefebvre, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Hubert, MM. Chevassus-au-Louis, Letourneux, Orizet, Roche.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Bour-Desprez

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le maire de Lens, le dossier ayant été reçu complet le 07/04/2015.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 16/04/2015 :

- *le préfet de département du Pas-de-Calais, et a pris en compte sa réponse en date du 5 juin 2015,*
- *la ministre en charge de la santé,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement du Nord-Pas-de-Calais, et a pris en compte sa réponse en date du 10 juin 2015.*

Sur le rapport de Thierry Galibert et Maxime Gérardin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La commune de Lens souhaite réorganiser son centre-ville, afin d'assurer une continuité urbaine, accueillir de nouvelles activités économiques, favoriser un transport en commun en site propre (TCSP), participer à la réhabilitation d'une cité minière et à la mise en oeuvre du plan de circulation de la ville.

La ZAC centralité, concernant environ 70 hectares, est un outil mis en place dans cet objectif.

L'Ae relève que le projet de création de cette ZAC a pour point de départ une volonté de densifier le cœur de l'agglomération, ce qui est, en général, positif du point de vue de divers enjeux environnementaux.

Le principal enjeu environnemental du projet est donc que cet objectif de densification soit accompagné par des actions plus ambitieuses, notamment en matière de qualité de l'environnement urbain ou encore d'organisation des déplacements. Par ailleurs, la réduction de la consommation énergétique des bâtiments à construire représente également un enjeu important.

Enfin, l'empressement mis à réaliser le pont-rail sans que les aménagements associés ne soient encore définis conduit l'Ae à s'interroger sur la présentation de la cohérence d'ensemble des évolutions à venir sur le secteur : cette cohérence est pourtant indispensable, pour obtenir une ville fonctionnelle et maîtriser les nuisances éventuelles.

La description des différents projets reste beaucoup trop imprécise pour pouvoir, à ce stade, apprécier les impacts réels du projet sur l'environnement. De ce fait, et de manière générale, les impacts mis en avant dans le dossier restent beaucoup trop vagues. En effet, beaucoup de grandes orientations apparaissent au fil du dossier, mais l'absence d'engagements concrets rend l'impact positif difficile à apprécier.

En premier lieu, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire intégralement son projet. En effet, certains éléments de la ZAC, notamment en matière de voirie, ne sont pas du tout décrits dans le dossier.

L'Ae relève, de plus, le lien fonctionnel fort du pont-rail avec le projet de « voie des Camus », projet de réaménagement de la cité des musiciens, située hors du périmètre de la ZAC mais en contiguïté. Elle recommande au maître d'ouvrage d'expliquer la consistance de la « voie des Camus », de préciser les perspectives à son sujet, et son lien avec la voie dont l'ouverture est prévue sous la voie ferrée. De plus, dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage maintiendrait le projet, à plus ou moins long terme, de la « voie des Camus », et pour assurer une consultation du public adaptée à l'ampleur de ces aménagements, l'Ae recommande que, le maître d'ouvrage en réalise une présentation d'ensemble et précise toutes les procédures nécessaires à leur réalisation, y compris les étapes permettant au public d'en prendre connaissance et de participer aux différents processus de consultation.

Concernant l'analyse des impacts, l'Ae recommande de compléter l'état initial de la zone d'étude sur plusieurs aspects :

- l'aléa de remontée de nappes,
- la qualité de l'air, où la question d'éventuels dépassements des seuils réglementaires doit être mieux documentée,
- les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, l'Ae recommande de mieux expliciter :

- les modalités de gestion des sols excavés en fonction de leur qualité,
- les conditions de prise en compte, en phase chantier mais aussi en phase exploitation, de l'aléa remontée de nappes,
- le raisonnement permettant d'assurer, au vu des augmentations de capacité prévues pour les voiries, que le projet ne conduise pas à une aggravation de la situation,
- les prescriptions mises en œuvre pour que le projet de ZAC participe à l'atteinte de l'objectif, à l'horizon 2050, de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais² a été classé sur la liste établie par le comité du patrimoine mondial de l'organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco). Ce classement a coïncidé avec l'installation d'une antenne du musée du Louvre au sein de la ville de Lens³. Le territoire du Nord-Pas-de-Calais se caractérise par une forte périurbanisation. Au sein de cet espace, Lens a, selon le dossier, « *l'ambition de développer une centralité culturelle et touristique* ».

Un groupement de commande constitué des villes de Lens, Liévin, et Loos-en Gohelle a engagé, au début de l'année 2010, une consultation pour désigner une équipe de conception chargée d'élaborer un plan directeur pour le territoire central d'Euralens⁴ et de coordonner les projets d'aménagement urbains et paysagers inscrits dans ce périmètre de 1 100 hectares.

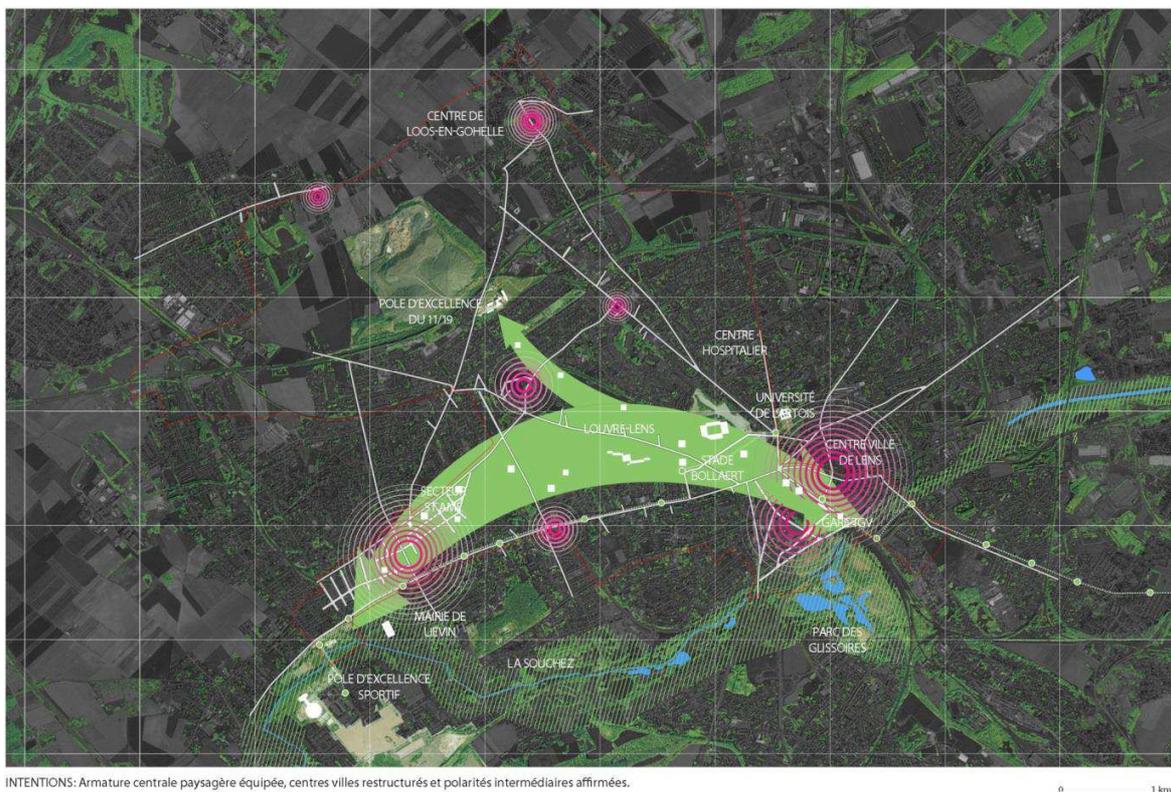


Figure 1 : Plan directeur Euralens- source : équipe Desvigne-Portzamparc

² Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais est le territoire correspondant à la partie occidentale d'un gisement qui se situe le long du sillon Sambre-et-Meuse. Il s'étend sur 1 200 km² et accueille 31 % de la population régionale.

³ Décision conjointe du gouvernement et de la région Nord-Pas-de-Calais en 2004, inauguration le 04 décembre 2012.

⁴ Euralens est une association composée de collectivités et d'acteurs économiques et sociaux.

La commune de Lens souhaite, dans ce cadre, réorganiser son centre-ville, pour répondre aux objectifs suivants, approuvés par le conseil municipal le 20 septembre 2013 :

- assurer une continuité urbaine entre le centre-ville commerçant et les autres polarités et grands équipements (quartier des gares, stade Bollaert-Delelis, Louvre-Lens, etc..) ;
- favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques, complémentaires à celles du centre-ville et développer une offre de locaux tertiaires et de services ;
- participer à la réhabilitation d'une cité minière ;
- participer à la mise en œuvre du plan de circulation de la ville, notamment en réalisant un nouveau passage sous les voies ferrées ;
- favoriser le transport en commun en site propre (TCSP) qui sera réalisé par le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle.

La ZAC centralité, concernant environ 70 hectares, est un outil mis en place à cet effet.

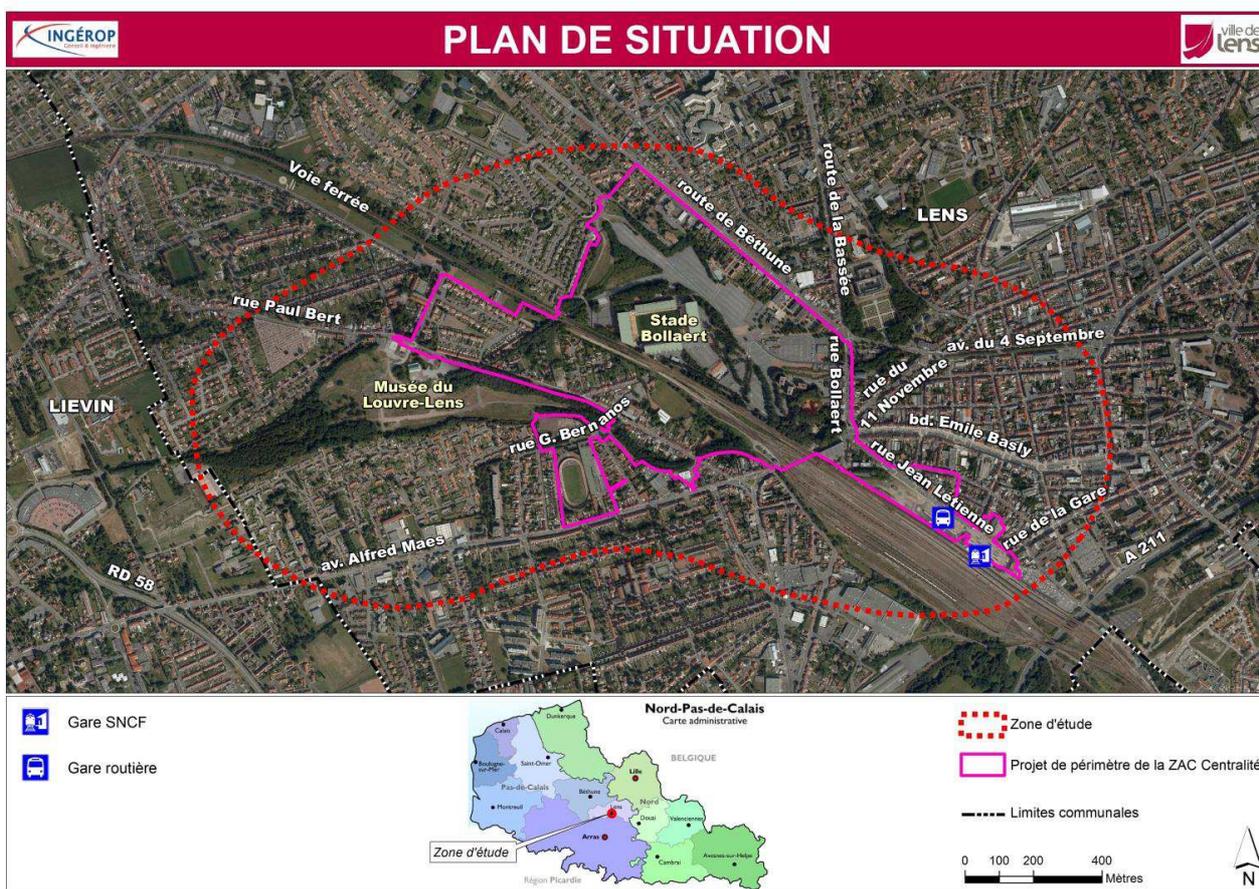


Figure 2 : plan de situation et périmètre de la ZAC Centralité (source : dossier d'étude d'impact)

Le coût global du projet n'est pas mentionné dans le dossier.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La ZAC en elle-même est constituée de 6 projets :

- la construction d'hôtels/habitations/bureaux autour de la gare,

- la densification des abords du parc Chochoy⁵, à travers la réalisation d'un programme de loisirs, de commerces et de logements,
- la réalisation d'un passage sous la voie ferrée, ouvert à la circulation routière et qui permettra en outre la circulation de bus à haut niveau de service,
- la restructuration du secteur de la Tassette,
- la construction dans le secteur « Zins-Garin »,
- la remise en état d'un quartier d'habitat minier, l'Îlot Parmentier ou Cité 9 de Lens, avec l'ambition d'un éco-quartier.

La quantification des objectifs globaux de la ZAC est présentée dans le document intitulé « zone d'aménagement concertée – ZAC Centralité– Projet de dossier de création » mais n'est pas reprise dans l'étude d'impact. La surface, ainsi indiquée, représente 68 000 m² de logements, 37 500 m² de bureaux, 36 500 m² de « activités, commerces, hôtellerie » et 8 000 m² d'équipements publics pour un total d'environ 150 000 m² ; la répartition entre les différents secteurs concernés n'est pas fournie, même à titre indicatif si ce n'est pour le secteur de la gare⁶ dont les travaux ont déjà débuté, sans attendre la création de la ZAC.

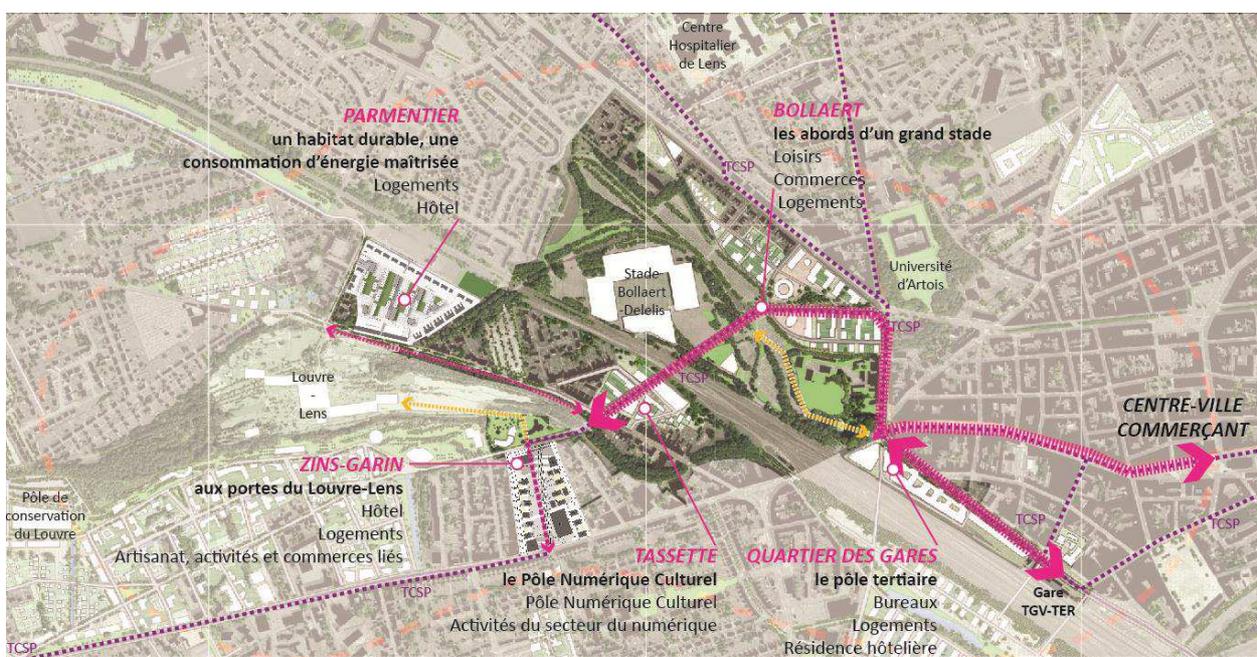


Figure 3 : Plan de situation : plan des vocations, déclinaison des objectifs par secteurs – Source : Une Fabrique de la Ville, Desvigne-Portzamparc

Concernant le passage sous les voies ferrées, seules les caractéristiques de l'ouvrage sont connues, ainsi que les différents usages des voies de circulation qui l'emprunteront. L'Ae note que la présence d'aménagements cyclables n'y semble pas prévue.

⁵ Situé à l'est du stade Bollaert-Delelis, à proximité de la voie ferrée.

⁶ Un premier chantier de 4 500 m² de bureaux et de 2 840 m² de logements est en cours, plusieurs autres chantiers étant à l'étude (18 800 m² de bureaux, 3 800 m² de résidence service et 4 940 m² de logement, selon le dossier p. 42), ces chiffres n'intégrant pas le projet de réalisation d'un hôtel et de logements sur le site de l'ancien cinéma Apollo, situé face à la gare, actuellement à l'étude.

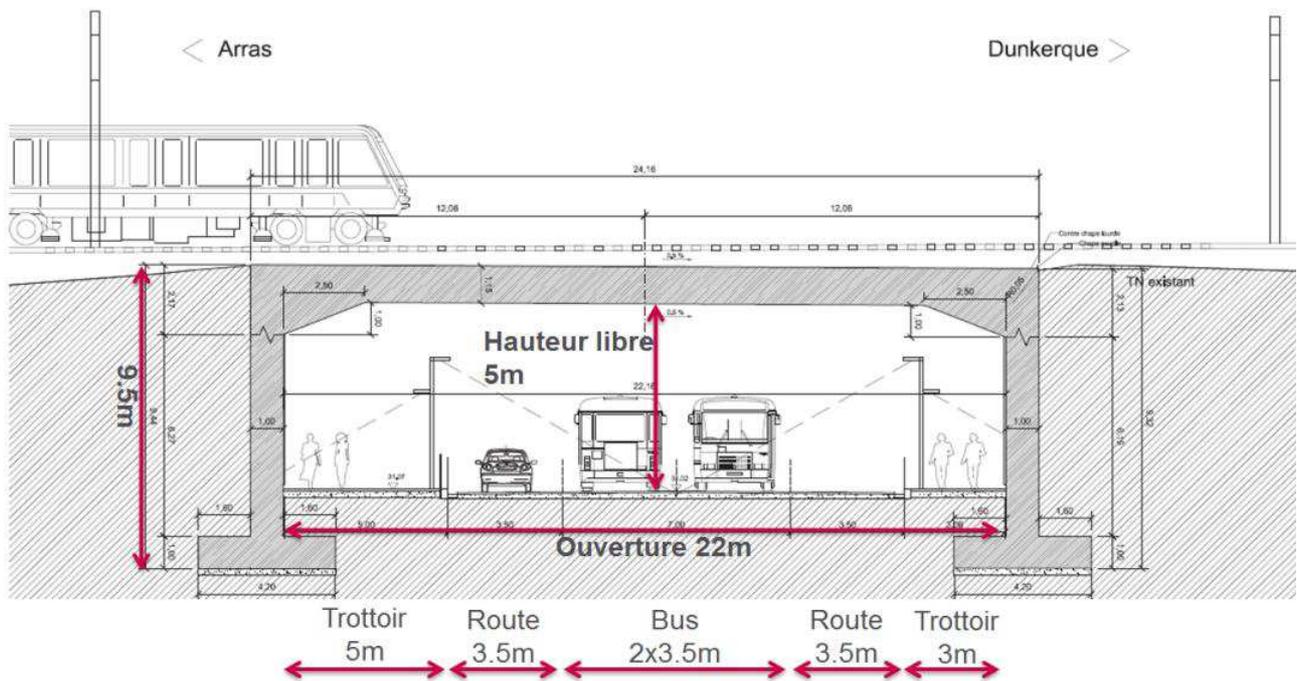


Figure 4 : Profil en travers de l'ouvrage- source RFF-SNCF (dossier d'étude d'impact ; figure 27)

Par contre, ses raccordements avec les voiries existantes ainsi que ses emprises ne semblent pas encore fixées. L'Ae s'interroge sur les éléments permettant d'expliquer la largeur de 22 mètres prévue pour cet ouvrage, alors que les rues sur lesquelles ses voies devront nécessairement se raccorder côté sud (rue Paul Bert et rue Georges Bernanos) ont des largeurs, de façade à façade, de l'ordre de la douzaine de mètres, et ne semblent pas à même d'accueillir simultanément les circulations de véhicules prévues et le site propre pour bus annoncé.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire intégralement son projet, notamment la voirie qui empruntera le passage sous les voies ferrées, dont les emprises et les raccordements au réseau existant ou à créer doivent absolument être précisées, ainsi que la manière dont il prévoit, à la fois, de créer un site propre pour bus et d'écouler un trafic motorisé substantiel.

L'Ae note, en outre, que l'étude Ingerop « ZAC Centralité - étude des trafics » fait référence (pp. 15 à 17) à une « variante voie des Camus », « encore au stade exploratoire à l'échelle de l'agglomération ». D'après les explications et graphiques fournis, il s'agirait d'une voie nouvelle à ouvrir dans le prolongement du franchissement nouveau de la voie ferrée, à travers la cité des musiciens⁷, entre l'extrémité de la rue Georges Bernanos et le franchissement par l'avenue Jean Jaurès⁸ de la RD 58 (un peu plus d'un kilomètre), qui offrirait une alternative à l'avenue Maës « au bénéfice d'une meilleure qualité de service pour le BHNS⁹ ». Dans la mesure où le dimensionnement et la localisation du nouveau passage sous les voies ferrées¹⁰ ne paraissent pas pouvoir se comprendre sans la perspective de la « voie des Camus », ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'expliquer en quoi consiste le projet de « voie des Camus », les perspectives à son sujet, et son lien avec la voie dont l'ouverture est prévue sous la voie ferrée.***

⁷ La cité des musiciens n'est pas représentée sur la figure 3 dans sa forme actuelle ; elle est visible sur la figure 2, mais est totalement reconstruite autour d'un plan de voiries nouveau, organisé autour d'une voie centrale rectiligne (entre l'inscription « TCSP » tout en bas à gauche de l'image, et le « N » de « GARIN »).

⁸ Qui prolonge l'avenue Alfred Maës.

⁹ Bus à haut niveau de service

¹⁰ Voir son principe même.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de création de la ZAC Centralité relève de la rubrique 33° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, qui inclut les « *Zones d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération* ». Il est donc soumis à étude d'impact, présentée dans le dossier de création de la ZAC en vertu de l'article R.311-2 du code de l'urbanisme. Etant soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement. L'article L.123-2 du code de l'environnement exempte les projets de création de ZAC de l'obligation d'une enquête publique, préalablement à leur approbation. Le maître d'ouvrage ne prévoit donc pas d'enquête publique, mais annonce néanmoins une concertation avec le public, selon des modalités à définir.

Puisqu'il est prévu la création d'un pont-rail relevant de SNCF Réseau, établissement public placé sous la tutelle de la ministre en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente, pour l'ensemble du projet, est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹¹. La construction de ce pont-rail, ainsi que la voirie routière qui passe dessous, relève de l'examen au cas par cas, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement¹².

L'Ae relève, par ailleurs, qu'une convention, signée entre Réseau ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) et la ville de Lens, prévoit qu'en cas de construction concomitante avec les travaux prévus sur la ligne Lille – Paris dès 2015, la ville serait exonérée d'une partie du manque à gagner d'exploitation facturé par SNCF Réseau, du fait de l'interruption simultanée du trafic ferré.

En l'absence d'information sur ce sujet dans le dossier, l'Ae a pris connaissance de la perspective de création d'un axe comprenant la « voie des Camus » qui constituerait un aménagement majeur modifiant radicalement tout un quartier. Si cette perspective se réalisait, l'aménagement de la voirie reliant, en passant sous le pont, l'avenue Elie Reumaux à la rue Georges Bernanos, serait alors un tronçon de cet axe. Dès lors qu'une étude d'impact et une enquête publique seront, très vraisemblablement, nécessaires à la réalisation de la « voie des Camus », il ne serait pas compréhensible que la réalisation de cet axe nouveau soit engagée sans enquête publique préalable. Au vu de l'ampleur des aménagements anticipés et dans l'attente d'une clarification de leurs fonctionnalités, une présentation d'ensemble apparaît indispensable, ceci devant également conduire à préciser les procédures nécessaires, y compris les étapes permettant d'impliquer le public.

Pour permettre une consultation du public adaptée à l'ampleur des aménagements projetés, l'Ae recommande que le maître d'ouvrage en réalise une présentation d'ensemble et précise toutes les procédures nécessaires à leur réalisation, y compris les étapes permettant au public d'en prendre connaissance et de participer aux différents processus de consultation .

¹¹ En application de l'article R.122-6 II du code de l'environnement, car SNCF Réseau est un établissement public placé sous la tutelle de la ministre en charge de l'environnement.

¹² Article R.122-3 du code de l'environnement, par laquelle l'autorité environnementale compétente indique par une décision si une étude d'impact devra être réalisée ou non pour le projet.

En application de l'article R.311-7 du code de l'urbanisme, si des éléments relatifs à la ZAC ne peuvent être connus au moment de la constitution du dossier de création, l'étude d'impact du dossier de création devra être complétée dans le dossier de réalisation. En outre, elle devra être jointe, après actualisation, au dossier de toute enquête publique concernant une opération d'aménagement réalisée dans la zone. Ce sera le cas, par exemple, pour l'enquête publique qui devra être réalisée dans le cadre de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau¹³.

L'Ae rappelle au maître d'ouvrage que l'étude d'impact devra être actualisée pour les procédures ultérieures, ou en cas de modification significative du projet.

Par ailleurs, comme indiqué ci-dessus, un certain nombre de bâtiments, intégrés dans le dossier au projet de ZAC, sont d'ores et déjà en construction dans le quartier de la gare, les permis de construire ayant été obtenus dans le cadre d'une instruction classique du permis de construire.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹⁴, conformément à l'article R. 414-22 du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae relève tout d'abord que le projet de ZAC a pour point de départ une volonté de densifier le cœur de l'agglomération, ce qui est en général positif du point de vue de divers enjeux environnementaux, et ceci d'autant plus que la situation héritée du passé est très dégradée (fort étalement urbain). Le principal enjeu environnemental du projet est donc que cet objectif de densification soit accompagné par des actions plus ambitieuses, notamment en matière de qualité de l'environnement urbain ou encore d'organisation des déplacements.

La réduction de la consommation énergétique des bâtiments à construire représente selon l'Ae un enjeu important.

Enfin, l'empressement mis à réaliser le pont-rail sans que les aménagements associés ne soient encore définis conduit l'Ae à s'interroger sur la cohérence d'ensemble des évolutions à venir sur le secteur : cette cohérence est pourtant indispensable, pour obtenir une ville fonctionnelle et maîtriser les nuisances éventuelles.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le diagnostic général du périmètre de la ZAC est bien réalisé, et met bien en avant les principaux enjeux du territoire. En particulier, les diagnostics sectoriels (air/santé, trafic et biodiversité) sont très complets, et réalisés selon une méthodologie claire et vérifiable.

Toutefois, la description des différents projets eux-mêmes reste beaucoup trop imprécise pour pouvoir, à ce stade, apprécier les impacts réels du projet sur l'environnement.

¹³ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

¹⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Cette imprécision concerne la plupart des projets

- soit de façon globale :
 - sur les surfaces artificialisées et sur le nombre et la surface de logements¹⁵ ;
 - sur les programmes d'activités prévus¹⁶ ;
 - sur la description des types d'hôtels prévus¹⁷ ;
- soit de façon particulière, l'exemple extrême étant fourni par le pont-rail, décrit sans la voie appelée à passer dessous.

De manière générale, l'étude des impacts sur l'environnement reste trop large, et insuffisamment étayée. Les impacts mis en avant dans le dossier restent beaucoup trop vagues. De fait, beaucoup de grandes orientations apparaissent au fil du dossier, mais l'absence d'engagements concrets rend l'impact positif difficile à apprécier.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Biodiversité / faune / flore

Deux sites Natura 2000 ont été identifiés à plus de 10 km de la zone d'étude : la ZPS « Cinq tailles » et le SIC « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ». Compte tenu de la nature du projet et des caractéristiques des sites, l'étude conclut en l'absence d'incidences du projet sur le réseau Natura 2000. L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur ce point.

2.1.2 Eau

La zone d'étude est située dans le bassin versant de la Deûle.

En termes d'assainissement, la zone d'étude dispose actuellement d'un réseau unitaire raccordé à la station d'épuration de Loison-sous-Lens. Cette dernière, d'une capacité de 117 000 équivalent-habitants, fonctionne à mi-charge.

La ZAC Centralité est située dans une zone de très forte vulnérabilité de la nappe souterraine à la pollution. D'après les relevés réalisés, la nappe de la craie a été relevée à des profondeurs comprises entre 7 et 18 mètres sous le secteur d'étude. En l'absence de couche superficielle imperméable, la nappe est vulnérable aux pollutions éventuelles. Les coefficients de perméabilité, mesurés à différents endroits du secteur d'étude sont supérieurs à 10^{-7} m/s aux profondeurs testées ce qui correspond à un sol perméable à l'infiltration. La date pour l'atteinte de l'objectif de bon état fixé par le SDAGE pour la masse d'eau souterraine « craie de la vallée de la Deûle » est 2027.

2.1.3 Qualité des sols

Les études de caractérisation des sols ont révélé une contamination des sols en plusieurs endroits. Plusieurs études localisées, réalisées dans le cadre de projets antérieurs ou en cours¹⁸, sont pré-

¹⁵ Pour le square Chochoy et les abords du stade Bollaert, ainsi que sur Zins-Garin, par exemple.

¹⁶ Pour le pôle économique culturel, situé dans le quartier Tassette, par exemple.

¹⁷ Pour le secteur Zins-Grain et pour le secteur Parmentier, par exemple.

¹⁸ Rénovation du stade Bollaert, projet hôtelier sur l'îlot Zins-Garin, emprises SNCF, etc..

sentées dans le dossier. Elles font apparaître le plus souvent une contamination des sols en hydrocarbures et en métaux lourds, essentiellement liées à la présence de terres utilisées comme remblais. Il est précisé par ailleurs que des études complémentaires seront conduites au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la ZAC et tout particulièrement dans le secteur de construction du pont-rail.

2.1.4 Risques naturels et technologiques

La commune de Lens est concernée par le risque de mouvements de terrain et placée en risque sismique d'aléa modéré. La zone d'étude est située en aléa faible à nul de retrait-gonflement des argiles.

L'élaboration d'un plan de prévention des risques naturels (PPRn) a été prescrite en octobre 2001 sur la commune de Lens en raison des nombreux arrêtés de catastrophes naturelles pris pour inondation par ruissellement et coulées de boue et inondation par remontée de nappes. Selon la cartographie du BRGM¹⁹, la zone d'étude est majoritairement située en zone de sensibilité moyenne aux remontées de nappes phréatiques mais la ZAC est en partie concernée par un risque élevé ou très élevé (cf. figure 5).

La cartographie du TRI (territoire à risques importants d'inondation) de Lens a été, selon le dossier, arrêtée le 12 décembre 2014. Il en ressort que la commune de Lens n'est concernée par aucun des trois évènements étudiés, à savoir : l'évènement fréquent (1 probabilité /10 de se produire chaque année), l'évènement moyen (1/100) et l'évènement extrême (1/1000).

Il n'est toutefois pas précisé dans le dossier si la cartographie en question prend en compte le risque « remontée de nappes » ou si elle est uniquement fondée sur le risque d'inondation par débordement. L'état d'avancement du PPRI prescrit n'est pas non plus précisé.

¹⁹ Bureau des recherches géologiques et minières.

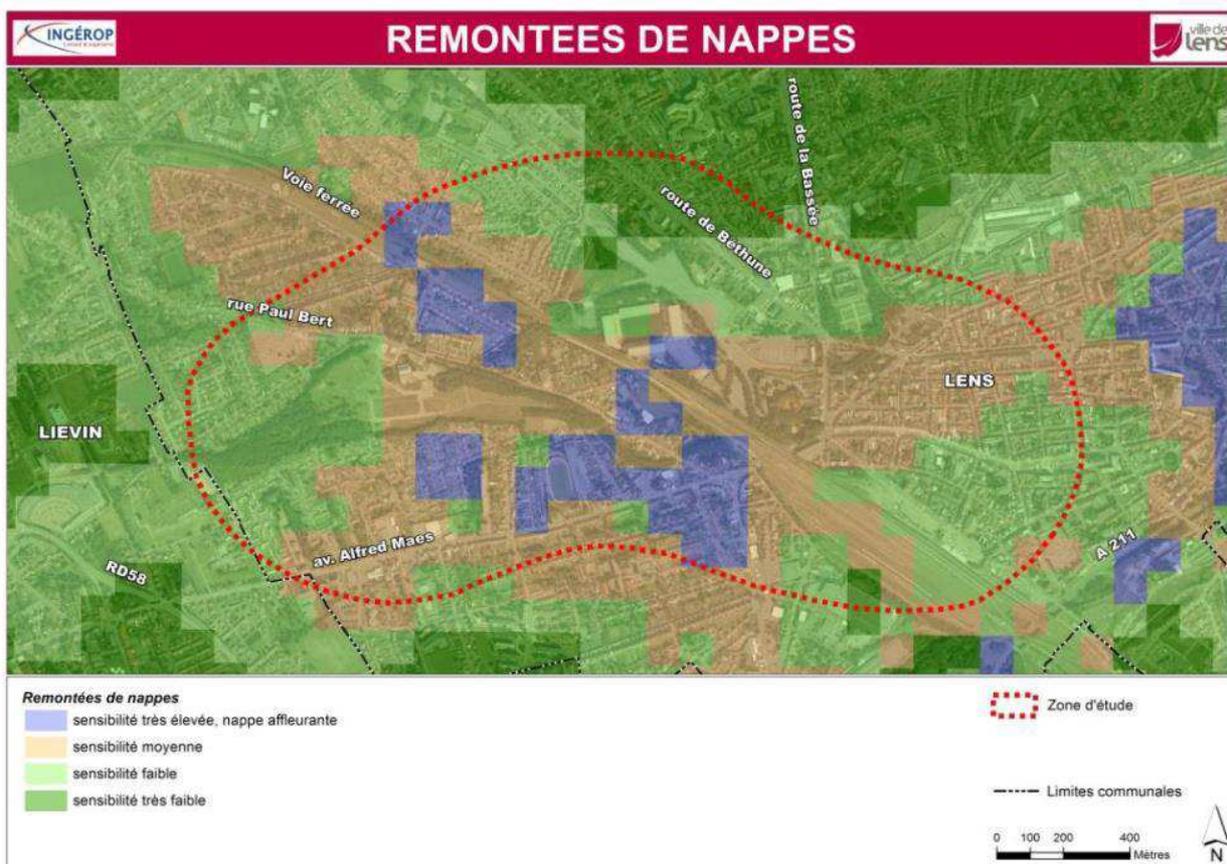


Figure 5 : sensibilité du territoire aux remontées de nappe (source : dossier d'étude d'impact)

Cette cartographie devrait être confrontée aux périmètres des différents projets pour permettre une identification de leur sensibilité à ce risque.

L'Ae recommande de revoir l'analyse relative au risque de remontée de nappe, sur les terrains concernés par les projets de la ZAC.

Aucun risque technologique majeur ne concerne l'assiette d'implantation du projet. Le projet est néanmoins concerné par des enjeux majeurs liés à l'ancienne exploitation minière caractérisés par :

- un sous-sol fragilisé,
- des risques d'instabilité des terrains et d'accidents possibles liés aux gaz concentrés au droit des puits de mine, d'autant plus que sur Lens, ces puits sont localisés en zone urbaine.

Un risque de tassement faible est identifié sur le secteur du projet (p74)

2.1.5 Transports

La ville de Lens est caractérisée par un réseau de voiries en étoile, autour du principal point de franchissement de la voie ferrée (pont Césarine) et du carrefour Bollaert. Les principales voies pénétrantes convergent vers ce carrefour qui sera, à terme, traversé par le TCSP. Sur ce réseau structurant, ce sont près de 100 000 véhicules qui entrent ou qui sortent quotidiennement de Lens.

Elle est en outre séparée en deux par une voie ferrée en remblai limitant les interfaces entre l'ouest de la commune et le centre-ville. Sur une longueur de 3,5 km, n'existent que trois points de traversée²⁰ dont un seul qualifié de structurant²¹.

Le quartier de la gare, située au cœur de la ZAC Centralité, est le nœud principal du réseau de transports en commun du syndicat mixte de transports Artois-Gohelle. Actuellement, il n'existe aucune infrastructure en site propre sur le territoire communal, à l'exception des accès directs à la gare routière. Le projet de plan de déplacement urbain veut favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière, notamment par la mise en place d'un BHNS.

Les aménagements cyclables sont inexistant dans le centre de Lens, alors qu'il en existe en périphérie.

2.1.6 Bruit

La carte des voies bruyantes est présentée (p. 153) sans que ses données ne soient reprises dans la liste des servitudes et obligations. Par ailleurs, cette carte mériterait d'être détaillée pour la zone d'étude proprement dite, en indiquant pour chaque voie concernée, son classement et l'arrêté préfectoral de référence.

2.1.7 Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air s'appuie sur des données bibliographiques issues des stations situées au sein de l'agglomération lensoise. Une seule de ces stations, celle de Lens stade est située à proximité du périmètre d'étude et elle ne dispose d'un historique que depuis 2011, insuffisant pour caractériser l'évolution de la qualité de l'air de la zone d'étude. De plus, étant située à l'écart du trafic routier, elle ne rend compte que du « fond urbain », et non des concentrations auxquelles les personnes sont exposées. Une campagne de mesures complémentaires a été réalisée dans la zone d'étude du 12 au 27 mai 2014 en sélectionnant seize sites d'analyse²² (cinq visant à caractériser la pollution automobile en bordure de voirie, neuf visant à caractériser le bruit de fond urbain, en retrait des principaux axes et deux points dits influencés visant à caractériser des sites sensibles²³). Seuls le benzène et le dioxyde d'azote ont été étudiés lors de cette campagne de mesure. Cette étude n'a pas pris en compte les particules en suspension de diamètre 10 µm et 2,5 µm qui sont des facteurs de risque sanitaire majeurs. Les résultats ont été comparés avec les valeurs réglementaires, ce qui présente un biais important, la valeur réglementaire étant définie sur une moyenne annuelle²⁴. Avec le biais indiqué ci-dessus, l'état initial fait apparaître un risque de dépassement de l'objectif de qualité et la valeur limite pour le dioxyde d'azote (NO₂), notamment pour les sites à proximité du trafic, ainsi que pour le benzène pour l'objectif de qualité.

²⁰ Le dossier ne comptabilise pas la traversée piétonne qui s'y ajoute.

²¹ Le pont Césarine est traversé par 19 500 véhicules/jour, les deux autres traversées accueillant moins de 7000 véhicules/jour chacune.

²² Sont ici indiquées les données issues du tableau 18 du dossier d'étude d'impact, les éléments cités dans le texte étant différents.

²³ Le stade et la faculté des sciences.

²⁴ D'autant plus difficile à préciser qu'aucun élément d'information n'est fourni sur les conditions climatiques de la quinzaine au cours de laquelle s'est déroulée la campagne de mesures.

L'Ae recommande de poursuivre la qualification de l'état initial de la zone d'étude, vis-à-vis des différents polluants de l'air.

L'Ae relève que la « zone Douai-Béthune-Valenciennes » est visée par une procédure d'infraction²⁵ lancée par la Commission européenne à l'encontre de la France, pour non-respect des valeurs d'exposition limites applicables relatives aux PM10²⁶.

L'Ae recommande de faire état du contentieux européen en cours relatif aux dépassements de seuils pour les PM10 et de fournir des données permettant de déterminer si le secteur du projet et ses abords sont ou non en situation de dépassement de seuil, particulièrement pour les PM10.

L'existence d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région Nord-Pas-de-Calais, approuvé le 27 mars 2014, est rappelée (p. 91).

L'Ae recommande de préciser les mesures inscrites au PPA qui s'appliquent à la zone du projet.

2.1.8 Emissions des gaz à effet de serre

L'état initial ne comporte aucun élément sur ce sujet (consommation énergétique, production d'énergies renouvelables,...).

L'Ae recommande de compléter l'état initial par des informations relatives à la situation de la zone d'étude en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

2.1.9 Classement UNESCO

Le bassin minier a fait l'objet d'un classement sur la liste établie par le comité du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012. Une grande partie du projet de ZAC est situé dans le périmètre classé. Les aménagements relatifs au bâti, en particulier ceux visant la maîtrise des consommations énergétiques par rénovation, auront à en tenir compte.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le projet est présenté comme étant issu d'une consultation organisée par le groupement de commande Euralens pour désigner une équipe chargée d'élaborer un plan directeur pour le territoire central d'Euralens et de coordonner les projets d'aménagement urbains et paysagers de ce territoire de 1 100 hectares. Le dossier décrit sommairement les étapes de choix de l'équipe sans en indiquer les critères. Il précise que le choix de créer la ZAC Centralité résulte de l'initiative de la ville de Lens.

Aucun élément n'est présenté sur les éventuelles variantes étudiées, ni globalement (périmètre de la ZAC, éléments de choix des consultants) ni projet par projet. Pour exemple, le choix de l'implantation précise du pont-rail n'est pas explicité.

²⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-4871_fr.htm

²⁶ Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, d'où leur nom anglais de *particulate matter 10*. De même, les PM2,5 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres. Réglementation applicable aux PM 10 : 40 µg/m³ maximum en moyenne annuelle, et 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter les différentes variantes qui ont conduit au choix du projet actuel et les raisons, notamment environnementales, du choix opéré.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Qualité des eaux souterraines

La vulnérabilité aux pollutions de la nappe souterraine impose de prendre des précautions importantes lors des travaux, tant pour éviter la pollution de la nappe par les contaminants des sols lors des terrassements que pour éviter les pollutions accidentelles lors des travaux (fuites d'hydrocarbures, etc.). Le principe général des prescriptions applicables pour éviter toute pollution est décrit dans le dossier mais mérite d'être précisé, notamment par la définition d'un cahier des charges ad hoc qu'il serait utile de faire figurer dans le dossier ; ainsi que les mesures que prendra le maître d'ouvrage pour s'assurer de son respect.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter dans le dossier le cahier des charges des prescriptions destinées à éviter la pollution de la nappe souterraine

Devenir des sols

La connaissance relative à la pollution des sols est faible. Elle mérite d'être complétée pour chacun des sites où des travaux supposant des excavations sont programmées et ce suffisamment en amont de la réalisation de ces travaux pour pouvoir déterminer la gestion (stockage intermédiaire, possibilité de réutilisation, précautions à prendre pour les usages futurs en cas de réutilisation). La définition d'un programme d'études de la pollution des sols et des utilisations possibles en fonction des résultats semble nécessaire en amont des différents travaux à réaliser, et tout particulièrement lors de la création du pont-rail. Celui-ci suppose en effet le creusement du remblai actuel de la voie ferrée, entraînant un excédent de terres potentiellement polluées.

L'Ae recommande de réaliser des analyses de qualité des sols suffisamment en amont des projets pour pouvoir anticiper leur devenir.

Déplacements pendant la phase chantier

Le dossier prévoit une dégradation des conditions de déplacements motorisés pendant la phase chantier, et des problèmes de desserte notamment lors de la construction du pont-rail. Il indique également le « gonflement » du flux de circulation lié au trafic camion du chantier. Le dossier prévoit la mise en place d'un schéma de circulation. Il serait utile que ces éléments soient présentés, ou *a minima* que soit annoncé selon quelles modalités ils seront communiqués au public au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, que les modifications pendant la phase chantier de la circulation motorisée soient présentées au public, soit lors de la création de la ZAC, soit en amont de chaque opération susceptible d'avoir une influence sur elles.

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Dans l'ensemble, au niveau de présentation effectué, le dossier manque de clarté sur les opérations à venir. La définition des impacts, et des mesures pour éviter, réduire et compenser ces impacts est donc délicate et manque nécessairement de précision.

Ces éléments devront, en conséquence, être apportés et portés à la connaissance du public selon des modalités qui restent à déterminer au fur et à mesure de la définition du projet, et de l'actualisation de son étude d'impact, telle que prévue par l'article R.122-8 du code de l'environnement.

Cette mise à jour future de l'étude d'impact devrait être précisée dès maintenant dans le cadre de la création de la ZAC.

L'Ae recommande de préciser les modalités de mise à jour du projet et d'actualisation de l'étude d'impact.

Eau

Le projet prévoit de mettre en place un réseau séparatif dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de la réfection de voiries, ceci dans le but d'améliorer le fonctionnement de la station d'épuration.

Cependant, la politique de gestion des réseaux d'assainissement par secteur de projets n'est pas suffisamment précise, et ne permet notamment pas de comprendre si la mise en réseau séparatif sera systématique. Le dossier ne donne pas assez d'éléments en ce qui concerne la qualité actuelle et future des réseaux, et les possibles pollutions ponctuelles.

Pour certains secteurs de projets il est indiqué que les eaux pluviales en provenance des nouvelles voiries et de la réfection de voiries existantes ainsi que de nouveaux aménagements dans le périmètre de la ZAC doivent être gérées par infiltration dans des noues et bassins. Un traitement des eaux pluviales avant rejet est prévu. Ce mode de gestion serait conditionné aux caractéristiques géotechniques et hydrogéologiques de chaque secteur. En cas d'impossibilité d'infiltrer les eaux pluviales, un rejet au réseau d'assainissement devrait être accordé.

Les eaux usées seront raccordées au réseau d'assainissement. Bien que les volumes engendrés ne soient pas spécifiés, la capacité de la STEP permettra, selon le dossier, de gérer les nouveaux flux.

Bien qu'un dossier « loi sur l'eau » doive être déposé, le dossier mériterait d'être complété par des éléments techniques sur la gestion des eaux pluviales (notamment concernant le domaine public), afin de pouvoir vérifier la bonne prise en compte de l'environnement dans la définition du projet.

Risques naturels

Aucun élément n'est présenté sur la prise en compte du risque remontée de nappes par les différents projets de la ZAC, qu'il s'agisse de dispositions transitoires, par exemple d'implantation des dépôts temporaires en phase chantier, ou de dispositions permanentes comme les choix d'implantation des différents édifices ou équipements de services.

L'Ae recommande que soit précisée dans le dossier la sensibilité au risque remontée de nappe en phase chantier et en phase exploitation et les éventuelles mesures mises en œuvre pour y pallier.

Transports

Comme mentionné plus haut, aucun élément technique n'est fourni sur le raccordement du passage sous les voies ferrées avec les voiries existantes et sur le débouché précis des voiries ainsi que du TCSP. Il n'est donc pas possible, en l'état actuel du dossier d'en évaluer les impacts en phase d'exploitation, ni en phase chantier.

Le dossier doit donc impérativement être complété par la présentation du choix de raccordement et des conséquences environnementales de celui-ci. Cette présentation devra s'accompagner, pour cet aspect crucial du projet, de la réflexion conduite sur les différentes variables possibles d'implantation et de raccordement au réseau de voiries.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'examen des variantes de voiries étudiées et par l'analyse des conséquences de la solution retenue sur l'environnement, en phase chantier comme en phase d'exploitation.

Un modèle de trafic est utilisé. Il simule les itinéraires des déplacements motorisés en partant des déplacements observés, en tenant compte du nouvel itinéraire ouvert sous le pont-rail, des reports à prévoir vers le TCSP, et en ajoutant des déplacements associés aux apports de population et d'emploi dans la ZAC. Une diminution de 15 % du trafic passant sous le pont Césarine est ainsi mise en avant.

L'Ae souligne néanmoins que cette voie sous le pont Césarine est aujourd'hui congestionnée aux heures de pointe, ce qui limite de fait le volume de véhicules l'empruntant. L'ouverture du nouveau pont-rail, en augmentant la capacité routière totale offerte, lèvera cette contrainte et permettra ainsi vraisemblablement la circulation d'un surcroît de trafic, non pris en compte par le modèle utilisé.

L'Ae recommande d'adopter un modèle de déplacements capable de prendre en compte les augmentations de trafic induites par les augmentations de capacité de la voirie.

La prise en compte de cet effet est particulièrement importante pour la première phase de réalisation du projet : quand la voie routière nouvelle aura été réalisée, mais non encore le TCSP, ni l'essentiel des constructions de la ZAC, la seule conséquence concrète du projet risque d'être un trafic routier augmenté.

L'Ae recommande d'analyser les effets du projet en termes de trafic routier, dans la situation intermédiaire où seule la voirie nouvelle aura été réalisée.

La problématique du stationnement est peu abordée dans le dossier. La ville de Lens bénéficie aujourd'hui d'une offre très importante en stationnement, qui ne favorise pas les changements de comportements. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs lors de la visite de terrain que le choix d'une limitation sensible pour le secteur de la gare avait été effectué, mais ce point n'est pas repris dans le dossier²⁷. Il n'est en outre pas présenté de prescriptions générales, les nombres de

²⁷ Le projet du secteur de la gare présenté prévoit (selon le schéma p.42) une place de parking pour 100m² de bureau, une place par logement et une place pour 4 chambres dans la résidence de service.

places étant gérés par opération. Il n'est pas indiqué non plus les modalités de mise en place de bornes électriques dans les places de stationnement créées.

De même, le dossier ne traite pas de la question des aménagements cyclables. L'Ae rappelle l'obligation de réaliser des aménagements cyclables lors de chaque création ou rénovation de voirie urbaine, inscrite à l'article L.228-2 du code de l'environnement²⁸, qui s'appliquera sans aucun doute en différents endroits de la ZAC. Il serait souhaitable que les aménagements à prévoir en conséquence soient présentés.

Plus globalement, le dossier évoque le plan de déplacements urbains (PDU), mais en faisant référence à l'ancien PDU. Le nouveau PDU, porté par le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle a été arrêté le 13 février 2014 et devrait être approuvé en juin 2015. La présentation de la thématique transports au sein du dossier mériterait d'être revue en cohérence avec ce nouveau document cadre, notamment pour ce qui concerne les liens du projet avec la mise en œuvre de la future ligne de transport en commun en site propre et la densification des abords de cette ligne qu'il prévoit. Ce complément devra permettre de mettre en évidence la prise en compte de l'intermodalité, ainsi que la politique en matière de stationnement pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile.

L'Ae recommande que le volet transports et déplacements du projet soit conforme au projet du plan de déplacements urbains, qu'il traite de façon cohérente de tous les modes de transport et présente une politique en matière de stationnement.

Qualité de l'air, émissions de GES, effets à l'échelle de l'agglomération

Le projet est présenté comme vertueux au regard de ces deux aspects de l'environnement. L'argumentation utilisée suppose une alternative entre la construction de logements et bureaux en centre-ville et un projet qui promouvrait l'étalement urbain.

Le projet n'indique toutefois pas clairement dans l'étude d'impact l'objectif effectif de lutte contre l'étalement urbain, non plus que l'origine de la chalandise destinée à occuper les bureaux créés dans la ZAC. Dans l'absolu, le projet est présenté comme entraînant une augmentation des émissions sur la totalité des polluants d'environ 9 à 10 % pour la plupart des polluants et de 7 à 8 % pour les émissions de métaux lourds.

Dans tous les cas, l'étude de niveau II réalisée estime que les émissions de polluants atmosphériques respectent la réglementation à l'horizon 2030, avec ou sans projet, cette conclusion étant permise uniquement grâce à une hypothèse de progrès technique à venir sur les véhicules. De ce fait, les effets positifs du projet sur la qualité de l'air ne sont pas établis.

Par ailleurs, en fonction de la réponse apportée à l'interrogation de l'Ae quant au dépassement des seuils réglementaires relatifs aux particules (§ 2.1.7), la compatibilité du projet avec la réglementation pourrait être mise en question.

²⁸ « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

L'Ae recommande d'étudier les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé des riverains à la mise en service de chacun de ses aménagements et d'adopter des mesures d'évitement et de réduction qui pourraient s'avérer nécessaires.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, l'absence d'éléments dans l'état initial ne permet pas d'effectuer une comparaison objective. Au sein du projet, seul l'îlot Parmentier est présenté comme visant la transformation du quartier en quartier économe en énergie. Aucune prescription spécifique n'est donnée sur les autres secteurs de la ZAC (faisant l'objet de construction de logements, de résidence de service ou d'hôtels), tant en ce qui concerne la consommation énergétique que les émissions de GES. De la même façon, aucune donnée n'est fournie sur les prescriptions qui pourraient être mises en œuvre sur les déplacements automobiles (restriction de circulation, zone à vitesse limitée, etc.).

L'Ae recommande de préciser quelles mesures et prescriptions seront mises en œuvre au sein de la ZAC pour participer à l'atteinte de l'objectif facteur 4 à horizon 2050.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Aucun élément n'est fourni dans le dossier sur le suivi sur la zone d'étude des impacts de la ZAC et de l'efficacité des mesures mises en œuvre pour limiter l'impact du projet sur l'environnement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation des mesures de suivi, au sein de la zone d'étude, des impacts du projet sur l'environnement et de l'efficacité des mesures mises en œuvre pour les éviter, les réduire puis les compenser.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend les éléments de l'étude d'impact. Toutefois, une présentation sous forme d'un document distinct de l'étude d'impact permettrait de faciliter sa consultation par le public.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.