

LE PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS
PRÉFET DU NORD

Lille, le 18 MAI 2010

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

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 ZAC du Parc des rives de l'Escaut à Anzin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2010 du dossier d'étude d'impact transmis le 19 avril 2010.

1. **Présentation du projet:**

Le projet concerne la création d'une zone d'aménagement concertée de 26 ha sur la commune d'Anzin permettant l'implantation de logements (692 logements collectifs et individuels), de PMI-PME et d'activités tertiaires sur l'ancien site industriel de la société Vallourec.

Cette ZAC doit permettre la requalification des anciens sites industriels précités sous la forme d'un projet urbain harmonieux contribuant à :

- renouveler l'offre de logement de la commune d'Anzin;
- permettre l'installation de nouvelles activités économiques (bureaux, commerces, services, petites et moyennes entreprises et industries) dans le cadre de la Zone Franche Urbaine Néoval;
- accueillir un grand équipement d'agglomération;
- offrir aux habitants du quartier un cadre de vie de qualité avec de vastes espaces verts et des liaisons piétons et cyclistes reliant la rue J. Jaurès au chemin multi-usage bordant le canal.

2. **Qualité de l'étude d'impact**

• **Résumé non technique:**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ». Celui-ci est concis et précise les enjeux du site (déplacements, préservation des ressources en eau, pollution des sols et santé) et les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet.

• Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées:

Biodiversité :

Sur le thème de la prise en compte « des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), le dossier d'étude ne comporte pas d'expertise écologique du site et se base sur les inventaires et protections réglementaires pour apprécier cet enjeu. Cette absence est justifiée par le fait que le site était anciennement urbanisé à 90%. Il a fait récemment, en outre, l'objet de travaux de démantèlement et de dépollution. De ces travaux ne subsiste qu'un terrain nu où la vie sauvage n'a pas encore eu le temps de se réinstaller.

Le projet prévoit l'aménagement d'un parc urbain, de noues végétalisées, de zones humides et d'une coulée verte sur environ 4ha en particulier en bordure de l'Escaut et de la ZPPAUP. Ces différents aménagements seront réalisés à l'aide d'espèces indigènes et une gestion différenciée y sera appliquée.

Ainsi, vu l'historique du site (activité industrielle) et son état actuel (terrain nu), les aménagements prévus seront bénéfiques d'un point de vue biodiversitaire et paysager.

Eau :

Le volet eau de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la vulnérabilité de la nappe souterraine aux différentes pollutions existantes au niveau du site. Les captages d'eau sont inventoriés et localisés. Le SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 est évoqué mais les orientations susceptibles de s'appliquer au projet ne sont pas étudiées.

Ainsi, le dossier ne précise pas que selon le SDAGE le terrain d'assiette du projet se situe au niveau d'une zone déficitaire en terme de ressource en eau souterraine. Par ailleurs, le SDAGE préconise une gestion alternative des eaux pluviales (orientation 1 :Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)).

Sur ce dernier point, l'existence de sources de pollutions résiduelles au niveau du sous-sol (métaux, hydrocarbures, BTEX, HAP et du trichloréthylène) et le risque potentiel de pollution des nappes induit par l'infiltration des eaux pluviales (cf. conclusions de l'étude des risques) a conduit le maître d'ouvrage à envisager un rejet des eaux de ruissellement vers le réseau superficiel via des noues imperméables végétalisées et une zone humide servant au tamponnement des eaux.

Le dossier précise (en particulier au niveau du cahier des charges de contraintes architecturales et environnementales, de la charte de renouvellement urbain durable 2015 de Valenciennes Métropole et du cahier des charges de cession de terrain) que les aménageurs seront incités à mettre en place des mesures visant à réduire le ruissellement par :

- la limitation des surfaces imperméabilisées,
- la mise en place de cuves de récupération des eaux pluviales,
- la mise en œuvre de toitures végétalisées.

De surcroît, le maître d'ouvrage étudie la possibilité de réutiliser le château d'eau existant pour la récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts. Ainsi, l'ensemble de ces dispositions sont cohérentes avec les orientations et dispositions du SDAGE.

En revanche, l'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales et d'eaux usées sur les eaux superficielles et le fonctionnement du système d'assainissement de Beuvrages (réseau d'assainissement et station d'épuration) ne s'appuie pas sur des démonstrations prenant en compte le fonctionnement hydraulique des exutoires et leur état qualitatif.

Les besoins en eau potable sont estimés à 3700 équivalents habitants soit 980m³/j. Aucun élément ne permet de s'assurer de la compatibilité des ressources en eau potable avec ces besoins identifiés.

Cependant, comme l'illustre le dossier, les futurs aménagements vont effectivement conduire à une amélioration du fonctionnement hydraulique (diminution des surfaces imperméabilisées et tamponnement des eaux) et à la qualité du milieu récepteur (traitement avant rejet des eaux) comparativement à l'état antérieur du site.

Paysage :

Le dossier contient une présentation des ambiances paysagères du site s'appuyant sur des reportages photographiques et l'histoire industrielle du site. Les aménagements paysagers et écologiques proposés dans le projet (coulée verte, bassins de gestion des eaux écologiques, plantations, prairies, composition architecturale) permettant d'assurer une ouverture visuelle des secteurs urbanisés vers la vallée de l'Escaut s'intègrent à l'environnement urbain du site.

Déplacements :

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et les conditions de circulation, le dossier en page 58 identifie et localise les différentes lignes de transport en commun en site propre existant (Tramway) et futur (Valway). Ces lignes sont très proches du site et sont donc susceptibles de le desservir efficacement. Le dossier aurait pu utilement présenter un diagnostic permettant de s'assurer de l'efficacité de cette desserte et de son adéquation entre l'offre de transports en commun (peu de précisions sur les trajets, les horaires, les fréquences, les amplitudes horaires) et la demande (origine des travailleurs, durée de travail, horaires de travail).

Le dossier contient une évaluation du trafic et des conditions de circulation susceptibles d'être impactées par le projet. Les différentes simulations démontrent un impact important du projet sur les différentes voiries existantes (augmentation de 95% du trafic rue de l'Escaut par exemple) et sur les niveaux de services attendus. Ces estimations de trafic se basent sur des hypothèses très défavorables ne prenant pas en compte un report du trafic vers les transports en commun en site propre existants et futurs. Une prise en compte du report possible issue du retour d'expérience de la ligne existante permettrait de relativiser cet impact.

Cependant, le dossier précise qu'une politique incitative sera mise en œuvre en faveur des transports en commun (adaptation des fréquences de passage) et des déplacements doux (site propre) dans le cadre du projet mais aussi au niveau de l'agglomération (PDU). La localisation du site à proximité des lignes de tramway souligne cette volonté de favoriser les déplacements en transport en commun.

Santé et risques:

En terme de **qualité de l'air**, l'étude de l'état initial se base sur l'analyse des données ATMO Nord - Pas de Calais obtenues en 2005 sur les 7 stations de l'arrondissement de Valenciennes et aurait mérité d'être davantage détaillée. Il aurait été utile de positionner les différentes stations de mesure de l'agglomération sur une carte et d'utiliser les stations les plus représentatives de la zone pour qualifier la qualité de l'air. En effet, l'analyse présentée (menée sur le seul indice ATMO et sur l'année 2005) manque de pertinence par rapport à l'étude détaillée de plusieurs stations sur un nombre d'années plus important (3 à 4 années par exemple). Les sources de pollution de l'air (infrastructures de transport, industrie, chauffage urbain) dans l'environnement devraient être décrites afin de préciser les influences que subit la zone d'étude. Pour cela, l'industrie au regard de l'environnement ainsi que le cadastre des émissions d'ATMO Nord Pas de Calais seront des sources d'information à mobiliser.

Les données collectées indiquent toutefois une qualité respectant globalement les objectifs de qualité de l'air, même si le dossier se limite à présenter les sources potentielles de pollution (principaux éléments polluants et leurs effets) sans en apprécier les effets et les risques sur les populations susceptibles d'être exposées. Le dossier précise que les activités futures seront moins polluantes que celles de l'usine Vallourec.

L'étude mentionne l'utilisation d'un cahier des charges pour les futurs bâtiments de la zone (label THPE ou label BBC 2005) sans préciser la manière dont ce cahier des charges sera imposé aux différents promoteurs. Toutefois, la mise en œuvre de ce type de mesures est de nature à limiter les effets du projet sur la qualité de l'air.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les nuisances sonores, le dossier contient un état initial et une étude bruit spécifique basée sur une campagne de mesure in situ et sur une modélisation du site avant/après aménagement prenant en compte l'évolution du trafic routier induit par le projet et les différents équipements routiers envisagés à proximité. Cette modélisation démontre une incidence du projet sur l'ambiance sonore du site et de ses abords et préconise (si nécessaire) un renforcement phonique des façades les plus impactées.

Le dossier en page 109 identifie et dénombre (30 habitations) les habitations concernées par un accroissement significatif des nuisances sonores. L'engagement du maître d'ouvrage à mettre en œuvre les renforcements de façades nécessaires se traduit par un chiffrage de leur coût au niveau du chapitre « Estimation des mesures compensatoires et d'atténuation ».

Il reviendra à l'autorité compétente en matière de permis de construire d'avoir une attention particulière afin de s'assurer du respect de la réglementation sur les bruits de voisinage. Celle-ci étant basée sur la notion d'urgence, elle sera d'autant plus difficile à appliquer que les niveaux résiduels seront bas. L'aménagement de la zone devra donc tenir compte du niveau résiduel pour localiser les différents bâtiments et équipements et recourir si besoin à l'expertise d'un acousticien. L'implantation d'équipements bruyants à l'intérieur de zones présentant de faibles niveaux sonores devra être étudiée avec attention. Le guide « bruit et PLU » (disponible sur internet http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=63) présente des logiques d'aménagement (éloigner, orienter, protéger, isoler) qu'il conviendrait d'appliquer lors de l'aménagement de la zone.

En ce qui concerne les **risques**, le dossier indique en page 34 la présence au niveau du site de la future ZAC de pollutions résiduelles issues des anciens établissements Vailourec (métaux, hydrocarbures, BTEX, HAP, trichloréthylène...). L'étude détaillée des risques met en évidence la compatibilité des aménagements (en particulier la possibilité d'implanter des logements) avec la présence de ces pollutions sous certaines conditions d'aménagement (recouvrement par des terres végétales saines, isolation des conduites d'eau potable, aménagement des espaces verts et des parkings au niveau des zones les plus sensibles, mise en œuvre d'un suivi). Il est précisé en page 34 que « l'étude conclut à la possibilité d'implanter des logements sur une partie du site ». Des précisions sur « l'autre partie » du site seraient nécessaires. Toutefois, une analyse des risques résiduels devra être menée pour les localisations des immeubles d'habitation ainsi que les parkings bâtis sur des zones présentant des pollutions résiduelles.

Globalement, l'évaluation des incidences sur la santé (nuisances sonores et pollution atmosphérique aussi bien en phase d'exploitation qu'en phase travaux) est peu précise. Il serait nécessaire de les préciser dans la mesure où le projet va générer une augmentation des trafics routiers, un accroissement des nuisances sonores dû à ce trafic supplémentaire et aux futures activités et une augmentation de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre.

En revanche, le dossier présente plusieurs mesures intéressantes de réduction d'impact comme le renforcement acoustique de certaines habitations existantes et des futurs bâtiments, la mise en œuvre d'un merlon à proximité de la voie ferrée existante, le développement et l'incitation à l'usage des transports en commun et des modes doux, l'utilisation de modes de chauffage non polluants (énergies renouvelables) et la construction de bâtiments faiblement énergivores.

Un programme de surveillance environnementale permettrait d'évaluer et de préciser les impacts à terme de cet aménagement. Une démarche d'évaluation a posteriori serait pleinement cohérente avec la démarche environnementale de qualité que poursuit l'aménageur.

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

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ». Le dossier contient un chapitre intitulé « Présentation du projet ». Ce chapitre est très détaillé. Il présente les différentes variantes envisagées et les raisons et critères ayant conduit au projet retenu (densité urbaine, intégration paysagère, mixité sociale et d'activités, gestion de l'eau, gestion de la pollution).

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

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ». La note méthodologique contenue dans le dossier est très détaillée et complète. Elle présente les données collectées pour l'établissement de l'état initial ainsi que les méthodes et leurs limites utilisées pour l'évaluation des incidences du projet.

3. Prise en compte effective de l'environnement

- **Aménagement du territoire :**

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

Le projet prévoit la création d'une zone d'activités mixte (logements, activités tertiaire, PMI-PME) au centre ville d'Anzin issue de la requalification de 26ha de friches, ce qui conduit à une densification de l'urbanisation en continuité de l'existant et contribue à limiter la consommation de foncier. Le projet est donc pleinement cohérent avec les orientations d'aménagement du territoire de la loi Grenelle.

- **Transports et déplacements :**

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

La zone se situe à proximité immédiate des lignes actuelles et futures du tramway de Valenciennes permettant d'inciter les usagers à utiliser les transports en commun. La mixité d'activité voulue par le projet est aussi de nature à limiter les déplacements au sein de la zone. Cette localisation et ces mesures sont donc tout à fait cohérentes avec les orientations de l'article 12 (développement de l'usage des transports collectifs de personnes).

- **Biodiversité**

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

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels, le projet prévoit des mesures d'envergure bénéfiques pour la biodiversité au travers de l'aménagement d'importantes surfaces d'espaces verts et en particulier l'aménagement d'une coulée verte, d'une zone humide et de prairies fleuries gérées écologiquement. Compte tenu du passé de la zone et de sa situation par rapport à l'Escaut et au marais de l'Epaix, ces aménagements peuvent constituer de véritables refuges pour la biodiversité et des dépendances fonctionnelles vis à vis du corridor biologique constitué par la vallée de l'Escaut.

- **Emissions de gaz à effet de serre:**

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

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues des bâtiments et des activités (isolation renforcée, type de chauffage, utilisation d'énergie renouvelable, démarche bio-climatique...) mais aussi en phase chantier en incitant les futures entreprises à étudier des solutions les moins consommatrices en énergie ou la gestion in situ des déblais/remblais. Cependant, le dossier mentionne l'utilisation d'un cahier des charges pour les futurs bâtiments de la zone (label THPE ou label BBC 2005) sans toutefois préciser la manière dont ce cahier des charges sera imposé aux différents promoteurs.

Une étude sur la faisabilité et le potentiel de développement en énergies renouvelables conformément au II de l'article 8 de la loi Grenelle est jointe, mais elle ne précise pas l'orientation prise par le projet.

- **Environnement et Santé**

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

Le dossier présente les démarches incitatives qui seront mises en œuvre pour limiter l'émission de polluants dans l'atmosphère issue des bâtiments (label THPE ou label BBC 2005) et issue du trafic (développement de l'offre en transports en commun et déplacements doux). Le dossier contient aussi des mesures visant à limiter les effets du projet sur le contexte sonore (limitation du trafic et renforcement acoustique des façades) et des mesures visant à limiter les effets de l'environnement sur les futures habitations (localisation des bâtiments par rapport aux axes bruyants, renforcement acoustique, création d'un merlon au niveau de la voie ferrée).

- **Gestion de l'eau :**

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

Le dossier précise (en particulier au niveau du cahier des charges de contraintes architecturales et environnementales, de la charte de renouvellement urbain durable 2015 de Valenciennes Métropole et du cahier des charges de cession de terrain) que les aménageurs seront incités à mettre en place des mesures visant à réduire le ruissellement par la limitation des surfaces imperméabilisées, la mise en place de cuves de récupération des eaux pluviales, la mise en œuvre de toitures végétalisées. De surcroît, le maître d'ouvrage étudie la possibilité de réutiliser la châteaux d'eau existant pour la récupération des eaux pluviales et pour l'arrosage des espaces verts. Ainsi, l'ensemble de ces dispositions sont cohérentes avec les orientations du Grenelle.

4. CONCLUSION :

L'état initial de l'étude d'impact est très complète et conforme aux articles L. et R.122-3 du code de l'environnement. Les mesures d'atténuation sont nombreuses et bien décrites. L'analyse de certaines incidences directes, indirectes, permanentes et temporaires aurait pu être poussée davantage. Une évaluation au fil de la mise en œuvre du projet de ses impacts et de l'efficacité des mesures d'atténuation serait la bienvenue.

Le projet est pleinement cohérent avec les orientations de la loi Grenelle et concerne en particulier une prise en compte approfondie des enjeux des déplacements, la gestion des eaux pluviales, la biodiversité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.


Jean-Michel Bérard