

VILLE DE LENS
CONSEIL MUNICIPAL
SÉANCE DU 24 SEPTEMBRE 2015

PROCEDURE DE CREATION D'UNE ZONE D'AMENAGEMENT
CONCERTÉE (ZAC) « CENTRALITE »
APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE,
ET APPROBATION DU DOSSIER DE CREATION DE LA ZAC

Rapporteur : Monsieur Jean-Paul DECOURCELLES

I. Cadre général

Depuis de nombreuses années, la ville de Lens mène une politique volontariste d'aménagement et de développement de son territoire avec l'ambition de renouveler son image, de développer son attractivité, et d'affirmer la centralité de Lens au cœur de l'Agglomération.

Pour atteindre ses objectifs, la ville a identifié les grands enjeux de développement, et élaboré son projet pour les années à venir autour de quatre grands axes stratégiques (Construire la dimension métropolitaine de Lens, Mettre en valeur ses quartiers et leurs richesses, Perpétuer les qualités des espaces « remarquables », Prendre en compte la dimension environnementale dans les projets), et retenu, pour chaque axe stratégique, des orientations d'urbanisme.

Ainsi, pour construire la dimension métropolitaine de Lens (axe 1 du PLU), la ville a choisi de travailler à établir une centralité forte sur son territoire permettant de s'affirmer comme ville centre d'agglomération située au cœur du Bassin Minier et se repositionner au rang de polarité métropolitaine dans la région. Pour cela, le projet de la ville s'appuie sur un centre ville dynamique et attractif, la polarité des grands équipements et sa capacité d'accueillir de nouvelles populations.

Ces orientations d'urbanisme ont elles-mêmes été déclinées en un certain nombre de projets tels que la création d'un secteur à vocation tertiaire (projet Quartier des Gares), de programmes immobiliers résidentiels (projet Garin et Apollo), ou encore d'un projet de développement d'un secteur commercial et de l'habitat avec la création d'un complexe culturel et de loisir (secteur Bollaert).

Ces projets (Gares, Bollaert, etc.), se situant entre le centre ville et les différents grands équipements (musée, stade, université, gares), ont vocation, de par leur objectif commun, à être réalisés ensemble au sein d'une opération d'aménagement.



ville de lens

Sylvain ROBERT
Maire de Lens
Président de la Communauté
d'Agglomération de Lens-Liévin

Hôtel de Ville de LENS
17bis, Place Jean Jaurès
62307 LENS Cedex

Tel. 03 21 09 86 66
Fax 03 21 43 11 65

mail : avotreecoute@mairie-lens.fr

PILOTAGE DES AFFAIRES JURIDIQUES
ET DES CONTENTIEUX
☎ 03.21.69.86.35 - Télécopie 03.21.69.08.22

Affaire suivie par M. DRAB
Directeur territorial
Réf. FD/TP

EXTRAIT DU REGISTRE

DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

AFFICHE EN MAIRIE LE 25 SEPTEMBRE 2015

=====

SEANCE DU 24 SEPTEMBRE 2015 A 18 H 00

=====

L'an deux mille quinze, le 24 septembre, à 18 heures, le Conseil Municipal de la Ville de LENS s'est assemblé à l'hôtel de ville, sous la présidence de Monsieur Sylvain ROBERT, Maire, et sur convocation en date du 18 septembre 2015.

Etai^{ent} présents : MM. ROBERT, HANON, DECOURCELLES, Mmes FLAMENT, BOURDON, M. DAUBRESSE (ayant donné pouvoir à Mme LEFEBVRE à compter de son départ avant l'examen de la délibération n°10), M. MARONI, Mme CORRE, M. CECAK, Mmes LEFEBVRE, AIT CHIKHEBBIH, MEPHU NGUIFO, M. DELSERT, Mme DAUTHIEU, M. MAZURE, Mme LEDENT, M. RUDYNSKI, GAYANT (ayant donné pouvoir à M. DECOURCELLES jusqu'à son arrivée avant l'examen de la délibération n°8), MILLET, Mlles TIMME (ayant donné pouvoir à Mlle MASSON jusqu'à son arrivée avant l'examen de la délibération n°1), MASSON, MM. DUCASTEL, SANCHEZ, Mlle BOURKISS (n'ayant pas donné pouvoir jusqu'à son arrivée avant l'examen de la délibération n°1), Mme BLOMME, MM. NORMAND, SION, Mme BOEYKENS (n'ayant pas donné pouvoir jusqu'à son arrivée avant l'examen de la délibération n°2).

Etai^{ent} excusés : Mme VINCENT ayant donné pouvoir à M. RUDYNSKI, M. RAYTER ayant donné pouvoir à M. CECAK, M. POCHON ayant donné pouvoir à M. HANON, Mme DELPORT ayant donné pouvoir à Mme LEDENT, Mme DELELIS ayant donné pouvoir à Mme FLAMENT, M. CAVACO ayant donné pouvoir à Mme CORRE, Mme BRETON ayant donné pouvoir à M. MILLET, Mme POSMYK-VAIRON ayant donné pouvoir à Mlle BOURKISS, M. BOUKERCHA ayant donné pouvoir à M. SANCHEZ, Mme GAUTHY ayant donné pouvoir à M. DUCASTEL, M. BABIC ayant donné pouvoir à M. SION.

Les conseillers présents formant la majorité des membres en exercice, lesquels sont au nombre de trente-neuf, il a été procédé, conformément à l'article L.2121-15 du Code général des collectivités territoriales, immédiatement après l'ouverture de la séance, à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Monsieur Jean-François CECAK, conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, a été désigné à l'unanimité des Conseillers présents, pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Pour mettre en œuvre une opération d'aménagement de cette ampleur, la ville a choisi, par délibération du 20 septembre 2013, d'engager une procédure de Zone d'Aménagement Concertée (Z.A.C), principal instrument d'aménagement qui présente l'avantage d'offrir à la commune, un cadre opérationnel permettant tout à la fois de procéder à la réalisation de travaux, à l'acquisition et à la commercialisation de terrains, et de pouvoir répercuter le coût des équipements publics sur les futurs constructeurs par le biais de vente de terrains aménagés.

Il convient de préciser que la ZAC est une procédure d'aménagement strictement réglementée par le code de l'urbanisme qui se déroule en deux étapes majeures :

- une phase dite « de création » ayant pour objet d'analyser la faisabilité du projet et de définir les grandes lignes du programme prévisionnel et le périmètre de l'opération. Cette étape définit l'opportunité de réaliser l'opération et ses effets, en analysant notamment ses impacts prévisibles sur l'environnement et les mesures compensatoires (étude d'impact environnemental) et de soumettre le projet au public, lequel est associé pendant toute la durée de son élaboration dans le cadre de la concertation. Cette phase s'achève, dans le cas où la collectivité choisit de procéder à la création de la ZAC, avec l'approbation du dossier de création.
- Une phase dite « de réalisation » dont l'objet est d'approfondir les études menées dans le cadre de la phase de création, permet notamment de définir avec précision le programme à réaliser (équipements, logements, activités, etc.), le planning prévisionnel, les modalités de financement et les règles applicables. Elle s'achève avec l'approbation du dossier de réalisation.

Par ailleurs, la procédure de ZAC prévoit la mise en place d'une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Dans le cadre du processus de création de la ZAC, le conseil municipal a défini, par délibération du 20 septembre 2013 d'une part, les objectifs poursuivis par la ZAC, lesquels sont :

- ➔ assurer une continuité urbaine entre le centre-ville et les autres polarités et grands équipements de la ville (le quartier des gares, le stade Bollaert-Delelis en cours de restructuration, l'université Jean Perrin, le Louvre-Lens, etc.),
- ➔ redynamiser cette partie de la ville par le développement d'une offre de locaux tertiaires et de services notamment pour favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques et de loisirs complémentaires à celles du centre-ville,
- ➔ participer à la mise en œuvre du Plan de circulation de la Ville en réalisant une nouvelle percée sous les voies ferrées, entre le stade Bollaert-Delelis et le secteur du Louvre-Lens,
- ➔ développer une centralité culturelle visant notamment à transformer en profondeur l'image de la ville de Lens,
- ➔ participer à la réhabilitation et à la rénovation de la cité minière 9, située à proximité du musée et inscrite au patrimoine de l'Humanité par l'Unesco en Juillet 2012,

- ➔ prendre en compte l'interface avec le Transport en Commun en Site Propre Hénin-Beaumont – Lens – Liévin qui sera réalisé par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

Cette même délibération a défini d'autre part, les modalités de concertation préalable à mettre en place.

II. Bilan de la concertation préalable

Une synthèse du bilan de la concertation, joint à la présente délibération (cf. annexe 1), est exposée.

Modalités de la concertation

Les modalités de la concertation préalable telles que délibérée en Conseil Municipal du 20 Septembre 2013 sont les suivantes :

pour informer et consulter le public,

- mise à disposition du public d'un livret de présentation (alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études) et d'un registre destiné à recueillir les observations tout au long de la procédure de concertation. Ces documents seront consultables en mairie aux heures habituelles d'ouverture des bureaux,
- réalisation d'affichages en mairie,
- création d'une page consacrée à l'opération sur le site internet de la ville ;

pour inviter le public à participer à l'élaboration du projet,

- organisation de 2 réunions publiques permettant le débat entre la commune, les habitants, les associations locales et autres personnes concernées,
- organisation d'une exposition présentant les objectifs de l'opération à l'Hôtel de Ville.

Mise en œuvre des modalités de la concertation

Il est à noter que pour deux réunions publiques prévues initialement, quatre ont été organisées.

Le livret de présentation a été mis à disposition du public dans le hall de l'hôtel de Ville durant toute la durée de la concertation, et complété au fur et à mesure des documents présentés lors des quatre réunions publiques.

Une plaquette de présentation était également mise à disposition des habitants au service de l'urbanisme (dans les locaux sis au 83 rue Alfred Van Pelt), sur un présentoir dans le hall de l'hôtel de ville, et distribuée lors de la première réunion publique.

Le journal municipal, Lens Mag, a publié un article sur le projet, reprenant le contenu de cette plaquette et les modalités de la concertation, dans son édition de Février 2015, puis un article sur le secteur du Quartier des Gares, en Mai 2015.

L'exposition constituée de cinq panneaux simplifiés a été disposée avec le registre dans le hall de l'hôtel de ville, accessible à tous, aux côtés des documents plus techniques constitués par le livret de présentation et ses mises à jour, le projet de dossier de création complet et l'étude d'impact (avec avis du CGEDD et mémoire réponse) qui faisaient l'objet d'une mise à disposition spécifique du 30 Juillet au 4 Septembre 2015.

Les panneaux (et le registre) ont été déplacés en salle à l'occasion des réunions publiques.

Chacune des 4 réunions publiques a fait l'objet d'annonces par voies de presse, d'affichage à l'hôtel de ville, sur la page dédiée du site internet de la ville, et sur la page administrée par la Ville sur le réseau social Facebook.

Annonçant ou rendant compte de chacune des quatre réunions publiques, des articles consacrés sont parus dans la presse locale (Voix du Nord, Nord Eclair) les 5 Février 2015, 2 Avril 2015, 25 Juin 2015. On note aussi deux articles parus dans la presse spécialisée les 20 Février et 11 Mars 2015 (respectivement dans Le Moniteur et dans la lettre Urbapress Information).

Enfin, sur le site internet de la Ville, une page a été dédiée au projet, présentant les grandes lignes du projet et permettant le téléchargement des panneaux d'exposition. Une adresse mail dédiée était indiquée pour le recueil d'observations.

Les thèmes abordés à l'occasion des réunions du 5 Février, 2 Avril, 25 Juin et 3 Septembre 2015 ont été, respectivement :

- le contexte, les orientations d'aménagement et de programmation,
- le développement d'une ville durable,
- le projet de centralité dans son agglomération et bassin de population,
- l'étude d'impact, point d'étape sur les programmes de chacun des secteurs, l'ambition nécessaire à la réalisation du projet.

Au cours de la concertation préalable, de nombreuses observations et questions concernant divers thèmes ont pu être abordés : définition du programme, volume de constructibilité, nature des programmes développés, création d'un nouveau franchissement, répercussion sur le commerce du centre-ville, plus globalement la liaison entre le projet et le centre-ville, délimitation du périmètre, stratégie d'attractivité pour de nouvelles populations, la ligne de bus à haut niveau de service, nécessité d'une adhésion de tout le territoire au projet de la ville.

L'ensemble des ces remarques et questions du public ainsi que les réponses apportées par la ville sont décrites dans le bilan annexé à la présente délibération (cf. annexe n°1).

III. Le dossier de création de la ZAC « CENTRALITE »

L'ensemble du dossier de création, qui a été proposé à la consultation des membres du Conseil Municipal (consultation des documents possible dans les locaux de la Mairie situés au 83 avenue Van Pelt, aux jours et heures ouvrables de la mairie, ou par téléchargement sur le site internet de la ville), reprend chacune des pièces énoncées ci-après :

- un rapport de présentation qui indique l'exposé des motifs du projet de ZAC, l'objet et la justification de l'opération, la description de l'état du site et de son environnement, l'indication du programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la

zone, l'énonciation des raisons pour lesquelles le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu).

A ce titre, il est précisé que le programme global prévisionnel de constructions à édifier dans la zone est de 150 000 m² de surface de plancher (SP) et qu'il se déclinera de la façon suivante :

- environ 36 500 m² de SP de logements,
- environ 37 500 m² de SP de bureaux,
- environ 36 500 m² de SP d'activité, de commerces et d'hôtellerie,
- environ 8 000 m² de SP d'Equipements publics (ce programme devant être précisé au regard de l'estimation des besoins existants ou créés par les nouveaux logements Equipements publics).

- un plan de situation,
- un plan de délimitation du périmètre composant la zone.

A ce titre, il est précisé que le périmètre de la ZAC, d'une superficie de 64 hectares, intègre notamment :

- le quartier des gares,
- le square Chochoy et les abords du stade Bollaert-Delelis,
- la rue Tassette et les terrains adjacents, la section de voie ferrée pincée entre ces terrains et le stade,
- le site composé par l'ancienne usine Zins et l'ancien vélodrome Maurice Garin,
- les abords du Louvre-Lens situés le long de la rue Paul Bert et de la rue Georges Bernanos,
- l'îlot de la cité 9 délimité par les rues Bert, Parmentier, Montesquieu et Molière.

- La situation de la zone au regard de la taxe d'aménagement en application des dispositions de l'article R.331-6 du code de l'urbanisme.

A ce titre, il est précisé que les constructions réalisées à l'intérieur du périmètre de la ZAC sont exonérées de la part communale de la taxe d'aménagement.

- L'étude d'impact environnemental (dont le résumé non technique se trouve en annexe (cf. annexe n°2), l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de la Ville de Lens, décrits plus en avant ci-après. Il est précisé que ces documents mis à disposition lors la présente séance, ont été portés à la connaissance des membres du conseil municipal avant la délibération (consultation des documents possible dans les locaux de la Mairie situés au 83 avenue Van Pelt, aux jours et heures ouvrables de la mairie, ou par téléchargement sur le site internet de la ville).

L'ensemble du dossier de création (hormis l'étude d'impact environnemental, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse) est annexé à la présente délibération (cf. annexe n°3).

IV. L'étude d'impact, le bilan de sa mise à disposition et des autres pièces requises

Dans le cadre de la procédure de création de la ZAC, la commune a réalisé une étude d'impact environnemental constitutive du dossier de création.

Cette étude, qui consiste en une étude scientifique et technique permettant d'évaluer les conséquences du projet de ZAC sur l'environnement, a été réalisée de mars 2014 à mars 2015.

Conformément au code de l'environnement, cette étude d'impact a été transmise au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (C.G.E.D.D) en sa qualité d'Autorité Environnementale, lequel l'a réceptionnée comme complète le 7 Avril 2015 puis a rendu le 24 juin 2015 un avis, qui ne portait pas sur l'opportunité du projet mais vise seulement à améliorer le projet dans sa conception, et à améliorer la participation du public au projet.

Conformément aux articles L122-1-1 et R122-11 du Code de l'Environnement, et à la délibération du 26 mai 2015, le dossier de l'étude d'impact portant sur le dossier de création de la ZAC « CENTRALITE », l'avis de l'autorité environnementale, et le mémoire en réponse, ainsi qu'un registre spécifique, ont été mis à disposition du public, du 30 juillet 2015 jusqu'au 4 septembre 2015 inclus, à l'Hôtel de Ville, place Jean Jaurès, à Lens. En outre, l'ensemble des documents étaient accessibles en téléchargement sur le site internet de la ville pendant toute la durée de la mise à disposition.

Conformément aux modalités de la délibération du 26 mai 2015, la délibération adoptée lors de la présente séance visant l'approbation du bilan de la mise à disposition de l'étude d'impact, et reprenant les synthèses de l'étude d'impact, de l'avis du CGEDD, du mémoire en réponse de la Ville de Lens à cet avis, et le bilan de la mise à disposition, sera mis à la disposition du public.

Conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement, il est rappelé qu'aux termes de l'étude d'impact :

(1°) les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits et prévues par l'étude d'impact sont principalement les suivantes :

- afin de réduire les effets négatifs en termes de circulation, nuisance acoustique et qualité de l'air, en lien avec le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, la réalisation d'aménagements favorisant le recours efficace à des transports en commun performants et le recours sûr et confortable aux modes actifs, et à leur compétitivité intermodale relativement à l'usage des véhicules personnels ;
- la mise en œuvre de principes d'aménagements et de gestion des eaux pluviales adaptés pour les terrains sensibles aux remontées de nappes phréatiques, et adaptés à la qualité des sols en présence, la prescription dans le cadre de la ZAC de dispositions constructives adaptées le cas échéant pour les bâtiments ;
- pour les chantiers relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Ville, et la prescription dans le cadre de la ZAC d'engagements à ces mêmes effets pour les autres maîtres d'ouvrage,
 - une gestion respectueuse de l'environnement et limitant les risques de pollution accidentelle,

- une gestion quotidienne respectueuse des riverains et usagers concernés passant et une information anticipée sur les modalités de travaux ;
- la poursuite de la gestion différenciée des espaces déjà mise en œuvre par la Ville, la limitation déjà effective puis la suppression progressive du recours aux produits phytosanitaires dans ce cadre ;
- la limitation des nuisances pour la faune à toutes les phases du projet, et plus particulièrement concernant le square Chochoy et les chiroptères (chauve-souris) dont il constitue un habitat potentiel ;
- la gestion financière des acquisitions foncières nécessaires ;
- la réalisation des adaptations du Plan Local d'Urbanisme permettant la réalisation du projet.

(2°) les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, des mesures de suppression, de réduction et de compensation d'impact et, (3°) les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues au 1° ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, dont les bilans seront transmis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, sont principalement les suivantes :

- le suivi, mensuel ou pluriannuel selon l'opportunité des méthodes employées :
 - des trafics comptés in situ aux points clefs du réseau viaire actuel et futur,
 - des niveaux sonores mesurés in situ, notamment aux points de mesures inclus dans l'état initial de l'étude d'impact,
 - de la qualité de l'air par analyse d'échantillons capté notamment aux points de mesures inclus dans l'état initial de l'étude d'impact,
- le suivi des niveaux piézométriques des nappes phréatiques notamment sur les terrains sensibles voués à aménagement, et autres modalités qui seront définies dans le cadre du dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau dont fera l'objet la ZAC,
- le suivi de l'évolution de l'habitat et des effectifs de chiroptères au sein du square Chochoy.

V. Création de la ZAC « CENTRALITE »

A ce stade de la démarche, le Conseil municipal doit, avant de procéder à l'approbation du dossier de création, tirer le bilan de la concertation présenté *au titre II* du présent exposé et joint à la présente délibération.

Au regard de ce bilan, les observations ne remettent pas en question les objectifs généraux du projet tels que formulés dans le cadre de la concertation préalable à la création de la ZAC.

Ces précisions ayant été apportées, le dossier de création est, aujourd'hui, en l'état d'être approuvé et la ZAC créée.

En conséquence, il est proposé :

- d'approuver les conclusions du rapport tirant le bilan de la concertation préalable, réalisée conformément aux modalités définies par la délibération du 20 septembre 2013,
- d'approuver le dossier de création de la ZAC établi conformément à l'article R.311-2 du code de l'urbanisme, et annexé à la présente délibération,
- de créer une zone d'aménagement concerté dénommé « ZAC CENTRALITE » sur le périmètre ci-après annexé à la présente délibération et d'approuver le programme global prévisionnel des constructions tel qu'indiqué par la présente délibération.
- d'autoriser Monsieur le maire ou son représentant à établir le dossier de réalisation de la ZAC,
- de mettre à la charge des constructeurs au moins le coût des équipements visés à l'article R 311-6 du Code de l'urbanisme. En conséquence, le périmètre de la ZAC sera exclu du champ d'application de la part communale de la taxe d'aménagement.
- d'autoriser, Monsieur le Maire ou à son représentant, à procéder aux formalités administratives nécessaires.

Conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement, il est rappelé qu'aux termes de l'étude d'impact, les mesures d'évitement, réduction ou compensation des effets négatifs du projet, modalités de suivi de ces effets et des mesures liées, tels que décrits au titre IV du présent exposé, sont à la charge de la Ville de Lens.

Par ailleurs, il est précisé que :

La présente délibération sera affichée pendant un mois en mairie. Elle fera l'objet d'une mention dans un journal diffusé dans le département. Elle sera en outre publiée (cas des communes de 3 500 habitants et plus) au recueil des actes administratifs mentionné à l'article R. 2121-10 du Code général des collectivités territoriales.

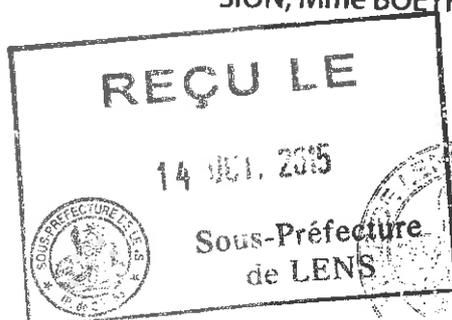
La commission travaux - aménagement du territoire - cadre de vie - habitat - développement durable a émis un avis favorable.

Adoptée à la majorité absolue des suffrages exprimés après que le conseil municipal en eut délibéré.

Pour : 32

Contre : 0

Abstention : 7 (MM. DUCASTEL, Mme GAUTHY, Mme BLOMME, MM. NORMAND, SION, Mme BOEYKENS, M. BABIC)



EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME,
POUR LE MAIRE,
L'ADJOINT DÉLÉGUÉ,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Decourcelles'. The signature is written over a horizontal line.

Jean-Paul DECOURCELLES 8/8

Procédure de création de la ZAC Centralité Bilan de la concertation préalable

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil Municipal du 20 septembre 2013,

Le conseil municipal a :

- donné un avis favorable sur les études préalables à l'aménagement du secteur situé entre le centre ville et les différents équipements de la ville en vue de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté destinée à accueillir un programme à vocation mixte (habitat, activités, services, espaces et équipements publics)
- défini les modalités de la concertation organisée au titre de l'article L.300.2 du Code de l'Urbanisme, tout au long de ces études préalables.

2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. Rappels des objectifs et principes de la concertation

Les objectifs de la concertation visent à :

- Assurer une information régulière pendant toute la durée d'élaboration du projet de ZAC.
- Permettre aux habitants, les associations locales de s'exprimer sur ces études et instaurer un « dialogue » avec eux.

2.2. Les modalités minimales définies par délibération du Conseil Municipal

Par délibération en date du 20 septembre 2013, le conseil municipal a décidé des modalités de concertation suivantes :

1. Pour informer et consulter le public

- mise à disposition du public d'un livret de présentation (alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études) et d'un registre destiné à recueillir les observations tout au long de la procédure de concertation. Ces documents seront consultables en mairie aux heures habituelles d'ouverture des bureaux,
- réalisation d'affichages en mairie,
- création d'une page consacrée à l'opération sur le site internet de la ville,

2. Pour inviter le public à participer à l'élaboration du projet :

- organisation de 2 réunions publiques permettant le débat entre la commune, les habitants, les associations locales et autres personnes concernées,
- organisation d'une exposition présentant les objectifs de l'opération à l'Hôtel de Ville.

3. MISE EN ŒUVRE DES MODALITES DE LA CONCERTATION

3.1 Mise à disposition du public d'un livret de présentation

Un livret de présentation a été mis à disposition du public dans le hall de l'hôtel de ville durant toute la durée de la concertation.

Il a été complété au fur et à mesure des documents présentés lors des 4 réunions publiques.

3.2 Les panneaux d'exposition

L'exposition était constituée de 5 panneaux qui présentaient le projet à son origine (1- présentation du projet Lens Centralité ; 2 - présentation de l'outil ZAC ; 3 - les objectifs du projet d'aménagement ; 4 - les étapes du projet ; 5 - les projets en cours).

L'objectif était de présenter des documents moins techniques (illustrations et cartes) que le dossier de création et donc accessibles à tous.

Ils ont été exposés dans le hall de la Mairie et déplacés sur les lieux de réunion.

3.3 Le support presse et autres publications

Il est à noter que pour deux réunions publiques prévues initialement, quatre ont été organisées.

Pour les trois premières réunions publiques, des parutions ont eu lieu dans la presse locale d'article sur le sujet :

- Journal «Nord éclair» du 5 Février 2015 : première réunion publique « Centre de Lens : a quoi va-t-il ressembler demain ? ».
- Journal «Nord éclair» du 2 Avril 2015 : deuxième réunion publique ZAC: construire une ville durable.
- Journal «Nord éclair» du 25 juin 2015 : troisième réunion publique ZAC : « dialoguer pour affiner au mieux les ambitions de la ZAC centralité.

On note aussi deux articles parus dans la presse spécialisée les 20 Février et 11 Mars 2015 respectivement dans Le Moniteur (Une ZAC pour un centre-ville attractif) et dans la lettre Urbapress Information (Une ZAC en vue pour affirmer une « centralité »).

Une plaquette a été également à disposition des habitants au service municipal de l'urbanisme et sur le présentoir du hall de la mairie, et distribuée lors de la première réunion publique.

Le journal municipal, Lens Mag, a publié un article sur le projet, reprenant le contenu de cette plaquette et les modalités de la concertation, dans son édition de Février 2015, puis un article sur le secteur du Quartier des Gares, en Mai 2015.

3.4. Registre

Des registres ont été tenus à la disposition du public dans le hall de la mairie durant toute la durée de la concertation préalable à la création de la ZAC.

3.5. Site internet

Une page a été dédiée sur le site internet de la ville tout au long de la concertation. Présentant les grandes lignes du projet, cette page permettait également d'accéder aux téléchargements des cinq panneaux d'exposition. Une adresse mail dédiée était indiquée pour le recueil d'observations.

3.6. Réunions publiques

Il est à noter que pour deux réunions publiques prévues initialement, quatre ont été organisées. Chaque réunion publique a fait l'objet d'annonces par voie de presse, d'affichage en mairie, et sur le site internet de la ville.

Elles se sont tenues le 5 février 2015, 2 avril 2015, le 25 juin 2015 et 3 septembre 2015 et elles ont réuni environ 300 personnes au total. L'ordre du jour des réunions est détaillé ci-après.

Réunion du 5 février 2015 - ZAC centralité : contexte, orientations d'aménagement et de programmation

- présentation de la dynamique EURALENS et des projets périphériques,
- présentation de l'outil ZAC
- présentation des objectifs d'aménagements de la ZAC centralité (délibération du 21 Septembre 2013).
- Point d'avancement des études urbaines et de la programmation pour chaque secteur (Quartier des Gares, Bollaert-Delelis, 'franchissement, Tassette – Pôle numérique culturel, Zins-Garin, Parmentier).
- présentation des étapes prévisionnelles du projet,
- premiers projets en cours et chantiers.

Réunion du 2 avril 2015 - ZAC Centralité : développement durable, ville durable

- rappel : de la dynamique EURALENS et des projets périphériques, du contexte et de la présentation de l'outil ZAC.

- présentation des enjeux environnementaux globaux de l'opération d'aménagement :
 - mobilité (intermodalité gare ferroviaire - gare routière, BHNS, nouveau passage sous les voies, maison de la mobilité, étendre le principe des places véhicules électriques réalisées sur le parking Dumortier),
 - gestion de l'eau (gestion de l'eau à ciel ouvert – noues-bassins, etc., coût des réseaux, exemple des aménagements réalisés),
 - biodiversité (travail sur le paysage de Desvigne et biodiversité végétale apportée dans les aménagements réalisés – conclusions de l'étude faune-flore),
 - gestion des déchets (collecte par Points d'Apports Volontaires – CALL),
 - énergie (à travailler – limitation des consommations pour les espaces publics, dispositifs innovants sur l'îlot Parmentier, possibilité d'extension des réseaux de chaleur existants sur la Ville à étudier, etc.).

Réunion du 25 juin 2015 - ZAC Centralité : le projet de centralité dans son agglomération et bassin de population,

- rappel : de la dynamique EURALENS et des projets périphériques, du contexte et de la présentation de l'outil ZAC.

- présentation du contexte territorial (données socio-économiques de la commune)
- comparaison avec des centralités de population similaire (en matière de transport en commun, d'équipement sportifs enseignements supérieur, équipements culturels, loisirs, cinéma, hôtellerie, commerces ...).
- la notion de centralité lensoise : sur quoi se base-t-on aujourd'hui pour prétendre à une centralité et vers où veut-on aller par le biais de ce projet

Réunion du 3 septembre 2015 - ZAC Centralité : étude d'impact, point d'étape sur les programmes de chacun des secteurs, l'ambition nécessaire à la réalisation du projet.

- présentation de l'étude impact environnemental de la ZAC
- présentation du programme de la ZAC : rappel des déclinaisons des vocations par secteur
- choisir une ambition pour la centralité : comparatif avec des centralités de population similaire
- les scénarios possibles pour la réalisation du projet.

4. REMARQUES DU PUBLIC

4.1. Dans le cadre des réunions publiques

Divers sujets et questions diversifiées ont été évoqués et abordés. Parmi les thèmes et questions récurrentes :

Au cours de cette concertation, il a été fait les observations et les suggestions suivantes :

- création d'un nouveau franchissement (implantation, liaison entre Lens et Liévin, délais de réalisation,
- définition du programme (volume de constructibilité, nature des programmes développés
- répercussion sur le commerce du centre-ville, plus globalement la liaison entre le projet et le centre-ville
- délimitation du périmètre (parc des glissoires)
- stratégie d'attractivité pour de nouvelles populations
- la ligne de bus à haut niveau de service
- Nécessité d'une adhésion de tout le territoire au projet de la ville

4.2 Sur le registre de concertation mis à disposition

Les observations portées sur le registre rejoignent celles abordées lors des réunions publiques.

5. REPONSE APORTEES

Sur la délimitation du périmètre : intégration du parc de la Glissoire

La phase de concertation liée à la ZAC Centralité permet de bien définir le périmètre et d'identifier les projets que l'on veut inclure dans la ZAC. Le lien du parc des Glissoires avec le centre-ville relève notamment du projet de boucle trame verte d'agglomération n°18, qui a été en partie réalisé depuis le sortir du pont Césarine jusqu'au site du Louvre-Lens (anciens cavaliers). En direction des glissoires, le tracé de cette boucle longe le talus ferroviaire et pourrait être un cheminement piétonnier qui irait jusqu'au parc. Les collectivités y travaillent par ailleurs, même si cela n'est pas dans le périmètre de ZAC. De plus, le parc des glissoires est aujourd'hui sous la compétence de la Communauté d'Agglomération Lens-Liévin. Il existe d'ailleurs une ZAC, créée par l'agglomération, mais sur la partie haute des glissoires (proche de l'A211).

Sur la répercussion sur le commerce du centre-ville, et la liaison entre le futur aménagement et le centre-ville

Le projet d'aménagement a pour objectif de créer une complémentarité avec le commerce du centre-ville. En ce qui concerne la visibilité des commerces, l'objectif est d'assurer la continuité du parcours chaland et de constituer un même ensemble : l'activité commerçante boulevard Basly, rue Lanoy, les services en rez-de-chaussée du quartier des gares, etc. C'est l'objectif de la centralité.

Sur la stratégie prévue pour attirer une nouvelle population

La ville travaille actuellement avec l'ensemble des promoteurs et acteurs de l'immobilier sur cette question d'attractivité résidentielle. L'objectif du projet de la ZAC est bien de travailler sur une mixité programmatique et sur le renforcement de l'attractivité résidentielle.

Sur le programme de la ZAC

Au total le périmètre de ZAC, - s'étendra sur environ 70 hectares - mais ce chiffre ne sera définitif qu'à l'issue de la concertation préalable et de la création de ZAC.

Afin de rester dans la volumétrie, les hauteurs et à l'échelle de la densité de la ville de Lens, raisonnablement augmentées, il est possible de développer environ 150 000 m² de plancher sur plusieurs bâtiments de hauteurs variées répartis sur les différents secteurs : le quartier des gares, dont le premier bâtiment est en construction, les abords du stade Bollaert, le pôle numérique culturel autour de l'école Paul Bert et enfin sur tout le secteur de l'ancien vélodrome et de l'usine Zins.

Dans ces 70 hectares, de manière très schématique, environ 40 à 50 % des emprises au sol pourront accueillir de nouvelles constructions. Cette constructibilité représente environ 150 000 m² surface de plancher de constructions neuves (hors bâtiments existants).

Ces mètres carrés de construction englobent des programmes très différents pour créer une véritable mixité. L'objectif de la Ville de Lens est de conserver un programme équilibré pour obtenir un centre-ville animé, sans que cette animation ne soit trop dense pour que cela ne soit pas source de nuisances.

La ZAC prévoit la création d'un secteur à vocation tertiaire (projet Quartier des Gares), de programmes immobiliers résidentiels (projet Garin et Apollo), ou encore d'un projet de développement d'un secteur commercial et de l'habitat avec la création d'un complexe culturel et de loisir (secteur Bollaert).

Le programme n'est pas arrêté à ce jour, Le stade du dossier de création de la ZAC, qui va être approuvé en septembre, contient un projet de programme, lequel sera définitivement arrêté par le dossier de réalisation.

Sur le franchissement de la voie ferrée: Cette artère sera-t-elle génératrice d'activités, d'implantations économiques créatrices d'emploi ?

Il est nécessaire de traverser la voie ferrée afin de permettre de créer une continuité urbaine entre le cœur de ville historique et le Louvre-Lens autour duquel la Ville souhaite développer des activités qui manquent au statut de Lens comme cœur de centralité,

il y a lieu de développer de l'activité en accompagnement de ce nouveau percement, L'opération de la ZAC Centralité sera mise au service du développement économique et de la construction de logement. La Ville travaille avec cette procédure de ZAC à créer toutes les conditions pour que la centralité lennoise soit ouverte, accessible à toutes les mobilités et économiquement accueillante pour ceux qui vont venir s'y installer.

Quel est le point de départ et le point d'arrivée de cette percée ? Et dans quels délais les travaux sont-ils prévus ?

Le point de départ se fait depuis le parking Bollaert à proximité du stade, une nouvelle voirie viendra créer le raccordement avec le réseau existant. Ainsi le tracé passera entre l'arrière de la boutique « Emotion foot », l'ancien emplacement du « Chalet » et la tribune.

Le passage débouchera sur l'ancien terrain Tassette, et la voirie connectera rue Paul Bert puis rue George Bernanos et desservira la maison du projet et le secteur de l'ancien vélodrome et de l'ancienne entreprise Zins. Le tracé ne passera à priori pas par le chemin Tassette actuel, mais par l'ancien terrain de sport. Les études précises du tracé permettront de déterminer le passage le plus judicieux, et les modalités de maîtrise foncière, de négociation à l'amiable, en lien avec une déclaration d'utilité publique reconnaissant l'intérêt général des travaux.

Les travaux sont déjà programmés pour le percement sous la voie ferrée car il y a peu de créneaux disponibles pour interrompre la circulation ferroviaire. la durée des travaux sera la plus courte possible (rétablissement de la la circulation des trains prévu sous 48h ou 72h). La SNCF a prévu que ces travaux soient réalisés avant l'Euro 2016.

Sur la ligne de bus à haut niveau de service

Des questions spécifiques à la mise en œuvre de la ligne de bus à haut niveau de service ont été posées lors des réunions publiques. Toutefois ces questions (fréquence de passage des bus, confort des bus et abribus...) ne concernaient pas directement le périmètre de projet de la ZAC.

Sur la nécessité d'une adhésion de tout le territoire au projet de la ville

Les conditions de réalisation du projet ne dépendent pas uniquement de la ville de Lens mais aussi du contexte économique général, notamment du marché immobilier, des stratégies supracommunales qui seront adoptées en matière de logement, de transport, et développement économique par les différents établissements (Syndicat Mixte du SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin , Communauté d'Agglomération Lens-Liévin, Syndicat Mixte des Transports de l'Artois-Gohelle...) dans leur domaine de compétence respective (Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale, Programme Local de l'Habitat, Plan des Déplacements Urbains, Plan Local de Développement Economique...).

CONCLUSION GENERALE :

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de la concertation définies par la délibération du 20 septembre 2013 ont été mises en œuvre durant toute la phase d'élaboration du projet de ZAC.

La concertation a eu pour objectif d'informer le public, et toutes les personnes concernées par ce projet et de permettre à tous les usagers, riverains, habitants, associations et acteurs économiques d'exprimer leurs avis et/ou de formuler des propositions.

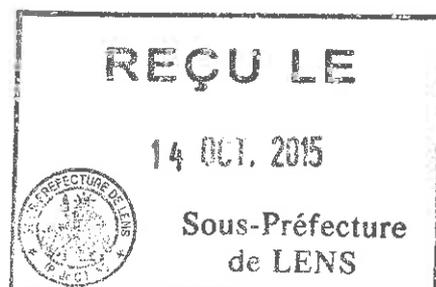
L'étape de concertation préalable a fait apparaître un intérêt certain du public pour les prochaines étapes du projet, une attente quant à la poursuite de la concertation au gré de la précision du projet.

L'attention particulière portée par le public à l'influence du projet sur la mobilité quotidienne, à la circulation et au transport conforte la nécessité du partenariat avec le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

La conception d'aménagements favorisant un fonctionnement performant et efficace des transports en commun, et particulièrement du Bus à Haut Niveau de Service qui traversera les secteurs de la ZAC, sera un objectif prioritaire des études liées au dossier de réalisation.

Enfin, le public aura largement exprimé la volonté que le projet permette certes le confortement du centre-ville mais soit pourvoyeur d'emplois et de services pour tous les lensois (et au-delà). Au-delà du développement d'une nouvelle offre de logement, c'est donc bien cet objectif qui guidera le travail de développement des programmes bâtis avec les différents opérateurs immobiliers.

La création de la ZAC est une première étape de la procédure, la précision du projet se poursuit dans la seconde étape liée au dossier de réalisation de la ZAC. Celui-ci permettra de définir le programme des équipements et des publics et les caractéristiques précisés des aménagements. Le projet d'aménagement continuera à faire l'objet d'une concertation.





Résumé Non Technique



Le résumé non technique a pour objet de faciliter la compréhension par le public de la présente étude d'impact relative à la création de la ZAC Centralité à Lens.
Il reprend tous les éléments importants de cette étude sous forme synthétique.

1 Présentation du projet

1.1 Euralens et la Centralité

En 2004, la décision conjointe du gouvernement et de la Région Nord - Pas-de-Calais d'installer le Louvre à Lens s'inscrit sur le territoire du Bassin Minier¹ dans une dynamique durable de développement. Ce choix intervient dans un contexte d'initiatives locales déjà fortes, telle que le travail de candidature du Bassin Minier au patrimoine mondial de l'Unesco. Le Louvre arrive également comme une opportunité dans un territoire qui possède de nombreux atouts : une forte concentration de population dans le Bassin Minier, et en particulier dans l'agglomération Lens-Liévin, un paysage remarquable attestant de la présence de l'exploitation minière, des potentiels fonciers de régénération urbaine. Le caractère anciennement industrialisé du territoire en fait par définition un terrain de projets privilégiés, par le potentiel de transformation qu'il possède. L'arrivée du Louvre-Lens (première pierre le 4 Décembre 2009, inauguration le 4 Décembre 2012), et la labellisation du territoire parmi les sites du patrimoine mondial de l'Unesco (juin 2012) sont les éléments décisifs d'une stratégie de développement culturel affirmée depuis longtemps par la Région Nord - Pas-de-Calais, et s'adressant ici au Bassin Minier.

A cela s'ajoute des atouts spécifiques : la qualité de l'environnement avec une proximité ville-nature remarquable, et les qualités patrimoniales des cités minières ; les autres facteurs d'impulsions territoriaux avec les nombreux projets de territoire (le site du 11/19, le stade Bollaert, les 5 pôles d'excellences, etc., ...).

C'est dans ce contexte que se situe la démarche Euralens. Elle porte l'idée de développer le territoire du Bassin Minier. Ce projet s'articule autour de trois ambitions : créer une centralité physique et économique dans l'agglomération de Lens-Liévin qui s'inscrive en complémentarité par rapport à la métropole lilloise, construire une gouvernance territoriale unifiée et enfin, avoir une démarche exemplaire qui se diffusera dans tout le Bassin Minier, à travers une labellisation « Euralens ».

La demande de gouvernance s'est concrétisée dans la constitution en 2009 de l'association Euralens, composée de collectivités et d'acteurs économiques et sociaux tels que les villes de Lens, Liévin et Loos-en-Gohelle, les communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hémin-Carvin, le Conseil Général du Pas-de-Calais et la Région, la Chambre de Commerce et d'Industries ou encore l'association Culture Commune. Elle réunit aujourd'hui une cinquantaine de membres.

Il s'agit d'abord de développer une centralité culturelle et touristique s'appuyant sur l'ouverture en 2012 du Louvre-Lens, qui doit s'accompagner d'une « mise en tourisme » du territoire (développement de l'offre touristique, de l'hébergement, de la restauration, etc.), afin d'affirmer la place d'une telle économie dans la région. La tenue de maîtres de l'Euro 2016 y contribuera également.

Au-delà, c'est plus largement que l'économie du territoire est amenée à se renouveler, dans une optique de montée en compétence et de création d'emploi, à l'image de la stratégie opérée dans la Ruhr (en Allemagne).

Ces dynamiques vont prendre appui sur une stratégie de développement qui vise à développer l'accessibilité et la visibilité du territoire, et notamment de la centralité de l'agglomération Lens-Liévin, et à conforter son caractère d'armature centrale du Bassin Minier.

¹ Le Bassin Minier du Nord - Pas-de-Calais est un territoire marqué économiquement, socialement, paysagèrement, écologiquement et culturellement par l'exploitation intensive de la houille présente dans son sous-sol. Il s'agit de la partie occidentale d'un gisement qui se prolonge au-delà de la frontière franco-belge le long du sillon Sambre-et-Meuse. Le bassin minier s'étend alors sur 1 200 km², soit 9,5 % de la superficie de la région, et accueille à la fin des années 1980 un million deux-cent mille habitants, soit 31 % de la population régionale, et 100 000 km de galeries et 885 puits environ ont été entrepris en 300 ans d'histoire.

Des grands projets de transports en commun y contribueront à large échelle : la mise en service par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle d'un Transport en Commun en Site Propre en 2018 (lignes de Bus à Haut Niveau de Service) ;

puis la création d'un lien rapide ferroviaire entre Lens, l'aéroport de Lesquin et Lille (et Arras, Douai, et plus largement la métropole Lilloise) à l'horizon 2025. Ce lien rapide vise à apporter une réponse de transport durable aux flux automobiles insoutenables à moyen terme transitant par l'autoroute A1 entre Lille et le bassin minier.

Souhaitant préciser la formation d'une centralité dans l'agglomération de Lens-Liévin, une partie des membres d'Euralens s'est constituée en groupement de commande (Communes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle et la C.A.L.L.). Ce groupement porte l'étude générale de la centralité du cœur d'agglomération Lens-Liévin, et a assuré les maîtrises d'ouvrage de l'accompagnement à l'arrivée du Louvre-Lens par l'aménagement de ses abords, en 2012.

Souhaitant préciser la formation d'une centralité dans l'agglomération de Lens-Liévin, une partie des membres d'Euralens s'est constituée en groupement de commande (Communes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle et la C.A.L.L.). Ce groupement porte l'étude générale de la centralité du cœur d'agglomération Lens-Liévin, et a assuré les maîtrises d'ouvrage de l'accompagnement à l'arrivée du Louvre-Lens par l'aménagement de ses abords, en 2012.

1.2 Le plan Directeur Euralens Centralité conçu par l'équipe Desvignè-Portzamparc

Le Groupement de commandes, constitué des Villes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin a engagé au début de l'année 2010 une consultation pour désigner une équipe de concepteurs chargée d'élaborer un plan directeur pour le territoire central d'Euralens et de coordonner les projets d'aménagement urbains et paysagers inscrits dans ce périmètre d'environ 1 100 hectares.

Le 4 Juin 2010, le groupement de commandes lient Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle et la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin à, suite à cette procédure, désigné l'équipe menée par Michel Desvignè et Christian de Portzamparc attributaire de l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère Euralens Centralité (avec les bureaux d'études du groupe Artels).

Cet accord-cadre confie la responsabilité de définir la stratégie urbaine et paysagère du territoire centrale d'Euralens (1 100 ha, le Plan Directeur qui fut approuvé par les élus du Groupement en Novembre 2011), d'assurer la maîtrise d'œuvre des premiers espaces publics de desserte du Louvre-Lens (livrés concomitamment à l'inauguration du Louvre-Lens en Décembre 2012) et d'autres espaces publics structurant le plan directeur (études en cours depuis 2012), et enfin d'assurer plusieurs études urbaines et paysagères liées à la mise en œuvre du Plan Directeur (études en cours depuis 2012).

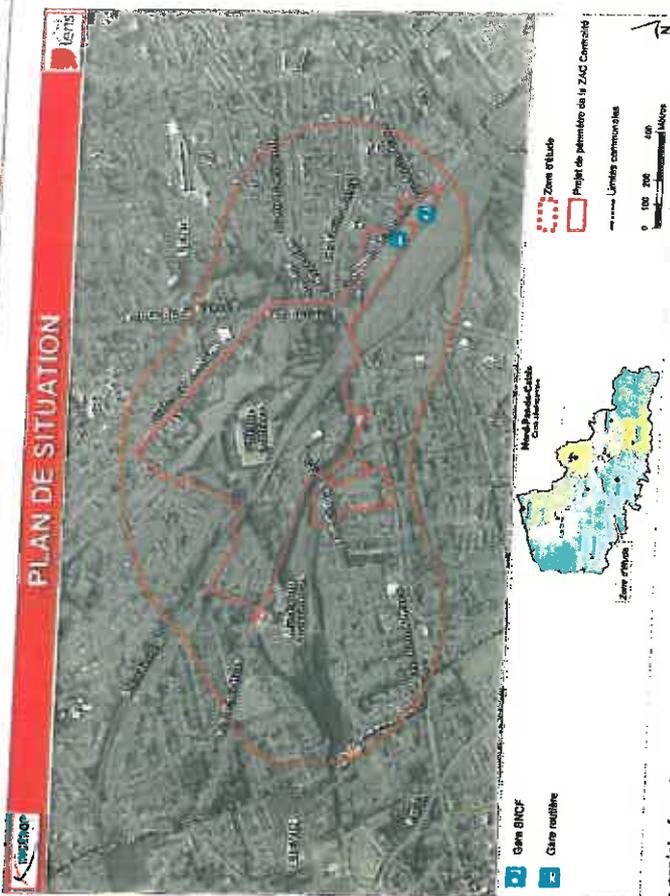
1.3 La ZAC Centralité

Le projet urbain pour la centralité Lenseoise émerge de l'ambition de la Ville de Lens confortée par le travail de l'équipe Desvignè-Portzamparc.

Au regard de la complexité de l'opération en terme d'emprises foncières, d'infrastructures, d'enjeux programmatiques et financiers, la Ville de Lens a pris l'initiative d'engager la création d'une Zone d'Aménagement Concerté pour engager la réalisation du projet.

Ce projet urbain continue d'être défini dans le cadre de la concertation préalable du public (puis ultérieurement, dans le cadre du Dossier de Réalisation de ZAC).

Le projet Lens Centralité est un projet d'aménagement et de développement global du territoire, avec l'ambition de développer son attractivité, et d'affirmer et de valoriser la centralité de Lens au cœur de l'agglomération.



Le projet s'appuie sur la grande figure de l'« arc vert » définie par l'équipe Desvigne-Portzamparc, présentée ci-avant.

Ainsi que sur l'élaboration à l'échelle communale, en lien avec les dynamiques d'agglomération, d'un plan de circulation visant à améliorer les déplacements par tous les modes de transports.

La ZAC Centralité intègre notamment la réalisation d'un nouveau franchissement de la voie ferrée (pont-rail) permettant de relier l'Est de la commune à l'Ouest et ainsi de désengorger le Pont Célaire actuellement saturé en heures de pointes. Ce franchissement servira également de support au tracé de Bus à Haut Niveau de Service projeté (Transport en Commun en Site Propre Lens-Liévin-Hénin-Beaumont-Carvin).

1.4 Les objectifs de l'opération

Les objectifs du projet, approuvés par le Conseil municipal le 20 septembre 2013, sont :

- assurer une continuité urbaine entre centre-ville commerçant et les autres polarités et grands équipements de la ville (le quartier des gares, le stade Bollaert - Delelis, l'université d'Artois - faculté Jean-Perrin, le Louvre-Lens, etc.) ;
- favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques et de loisirs complémentaires à celles du centre-ville, développer une offre de locaux tertiaires et de services ;
- participer à la mise en œuvre du Plan de circulation de la Ville, notamment en réalisant une nouvelle percée des voies ferrées, entre le stade Bollaert-Delelis et le secteur du Louvre-Lens ;
- favoriser le Transport en Commun en Site Propre Hénin-Beaumont - Lens - Liévin qui sera réalisé par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

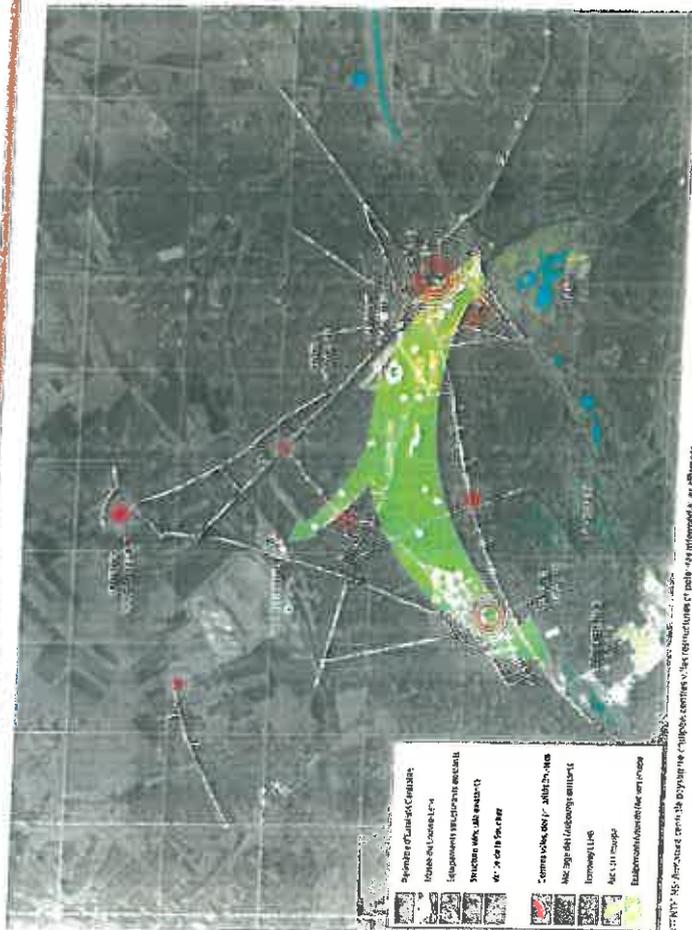


Figure 1 : Plan Directeur Artois - source : équipe Desvigne-Portzamparc.

Un secteur étudié attractif et stratégiquement situé entre le centre-ville commerçant et les différents grands équipements (musée, stade, université, gares), d'environ 70 hectares a ainsi été identifié :

- quartier des gares,
- square Chochoy et les abords du stade Bollaert-Delelis,
- secteur Tassetta, site composé par l'ancienne Usine Zins et l'ancien vélodrome Maurice Garin, abords du Louvre-Lens le long de la rue Paul Bert et Georges Bernanos,
- lot de la cité 9 délimité par les rues Bert, Parmentier, Montesquieu et Rochefoucauld.

Le plan de situation ci-après présente l'étendue de ces secteurs et du périmètre de l'étude d'impact.

- développer une centralité culturelle visant notamment à transformer en profondeur l'image de la Ville de Lens,
- participer à la réhabilitation de la cité minière 9 (Roi Parmentier), située à proximité du musée et inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le projet vise ainsi à intensifier et développer le centre-ville, augmentant la population et les travailleurs, ou visiteurs, qui le fréquentent, en cohérence avec le déploiement d'une offre de transport en commun performante. La mise en œuvre de cette centralité sera déclinée dans un programme global des constructions qui développera :

- bureaux pour les entreprises existantes ou futures,
- hôtellerie renforçant le potentiel touristique du territoire,
- commerces, services et activités renforçant le centre-ville,
- logements dans des typologies attractives, variées, adaptées à la demande ou novatrices,
- équipements publics.

La trame viaire et les espaces publics créés ou recomposés seront lisibles, structurants (i.e. le percement d'un nouveau passage sous la voie ferrée et le parcours gare - centre-ville - Stade - Louvre-Lens) et de grande qualité paysagère (i.e. les abords du stade Bollaert-Delelis).

Liant les nouvelles constructions, grands équipements et le tissu existant, ils seront particulièrement soignés, dans une écriture sobre et contemporaine, identifiable mais respectueuse du patrimoine et du « déjà-là ».

Ils permettront la viabilisation et l'aménagement de nouvelles emprises de renouvellement urbain, ils supporteront la création de quelques pôles attractifs accueillant des programmes attractifs le long du parcours structurants gare - centre-ville - stade - Louvre-Lens.

Les premières études liées au plan directeur Desvigne-Portzamparc ainsi qu'un travail avec les collectivités et organismes publics partenaires de la Ville de Lens ont permis d'identifier plusieurs sous-secteurs et d'élaborer un premier plan de vocation déclinant géographiquement les objectifs du projet (ci-après).

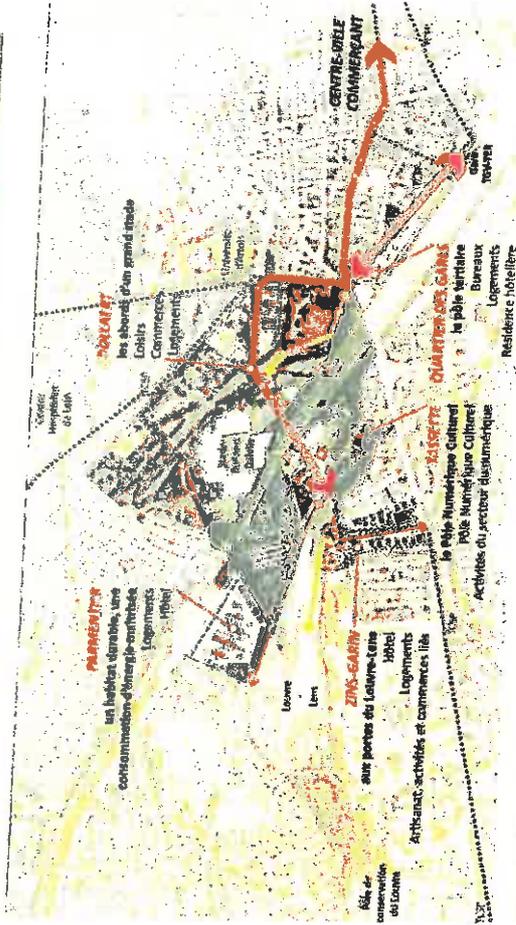


Figure 2 : Plan de situation - plan des vocations déclinées par secteur - source : Une Fabrique de la Ville, Desvigne-Portzamparc

2. L'analyse de l'état initial et de son environnement

2.1 Le milieu physique

2.1.1 Le relief, la géologie et la pollution des sols

La ville de Lens est située sur la plaine de la Gohelle, vaste étendue ouverte, limitée à l'Est par les contreforts de l'Artois. La zone d'étude étant située en milieu urbain, sa topographie est relativement plane et peu accidentée. Quelques faibles dénivellés existent cependant au niveau de certaines rues de la zone d'étude. Plusieurs ouvrages de franchissement d'infrastructures anciens ou aménagés pour l'amélioration de l'accessibilité au Louvre-Lens viennent rompre ce relief plat.

Les sols de l'aire d'étude sont constitués essentiellement d'alluvions modernes et de limons de lavage recouvrant la craie blanche.

La nature géologique du sous-sol de la zone d'étude ne présente pas de contrainte particulière pour le projet. La ZAC Centralité repose sur des limons de lavage recouvrant de la craie blanche ainsi que sur des alluvions modernes.

Des sondages géotechniques réalisés en plusieurs endroits de la zone d'étude ont permis de caractériser la nature des sols.

Aucun site pollué n'est recensé sur la zone d'étude. Néanmoins, au vu du contexte dans lequel s'implante le projet (activités industrielles importantes dans le passé), des études de pollution des sols et de définition des plans de constructions envisagées. Les études réalisées en divers endroits de la zone d'étude ont révélés pour certains une contamination des sols.

2.1.2 Les eaux souterraines et superficielles

La ZAC Centralité est majoritairement située en zone de forte à très forte vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution.

Un sondage au piézomètre a mesuré une profondeur de nappe à 7,1 m le 26 mai 2011 en partie Est de la rue Paul Bert. Un niveau d'eau a également été relevé au droit d'un sondage à 13 m de profondeur.

Un piézomètre fixe est situé dans la zone d'étude, sur le site de l'ancien fosse n°4 de Lens. En moyenne, le niveau de la nappe sur 10 ans (1997-2007) est normal à inférieur à la normale, à une profondeur de 18 m.

Les coefficients de perméabilité mesurés à divers endroits de la zone d'étude sont supérieurs à 10^{-7} m/s aux profondeurs testées, ce qui correspond à un sol permettant l'infiltration.

La zone d'étude ne recoupe aucun écoulement superficiel. Le cours d'eau le plus proche de la ZAC Centralité est le canal de Lens, situé à environ 1,5 km. Aucun captage d'eau potable n'est recensé sur la zone d'étude.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie, valable pour la période 2010-2015, définit les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre pour le bassin.

Le SDAGE fait apparaître que la zone d'étude est située dans une aire d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable.

Les orientations du SDAGE à prendre en compte concernant la zone d'étude sont les suivantes :

- Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux ;
- Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des vokes alternatives (maîtrise de la collecte des rejets) et préventives (Règles d'urbanisme, notamment pour les constructions nouvelles);
- Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation.

La commune de Lens fait partie du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marque-Deulle, en cours d'élaboration.

2.1.3 Les risques majeurs

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 incitation par ruissellement et coulées de boue et inondation par remontées de nappes. Son élaboration est en cours d'étude.

La cartographie du TRI (territoire à risques importants d'inondation) de Lens a été arrêtée le 12 décembre 2014. Il en ressort que la commune de Lens n'est concernée par aucun des 3 événements 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).

Selon la cartographie du BRGM, 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.

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 au gaz concentrés au droit des puits de mine, d'autant plus que sur Lens, ces puits sont localisés en zone urbaine.

Aucune ICPE n'est située au sein de la zone d'étude.

2.1.4 Le climat et la qualité de l'air

Le climat ne constitue pas une contrainte pour la réalisation du projet.

Un recensement des secteurs de la zone d'étude les plus sensibles à l'apparition d'îlots de chaleur urbains² a été effectué. Les secteurs identifiés comme étant les plus vulnérables à l'apparition d'îlots de chaleur urbain sont localisés au Nord et à l'Est de la gare (centre-ville dense de Lens) et aux abords du stade Bollaert-Delieis dans une moindre mesure.

On a défini au niveau national un indice, l'indice ATMO (Réseau National des Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air), qui a pour objectif de disposer d'une information synthétique sur la pollution de l'air au moyen d'un seul indicateur. Les mesures au niveau des stations de mesures automatiques respectent les objectifs de qualité définis nationalement.

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été réalisée du 12 au 27 mai 2014. La concentration de fond la plus faible est observée à l'Est du site du Louvre Lens à l'écart du réseau routier. A l'inverse, la concentration la plus élevée est observée sur le parking du Stade Bollaert.

2.2 Le milieu naturel

Aucune contrainte particulière liée au milieu naturel n'est observée sur la zone d'étude, qui est dépourvue de milieux sensibles (absence de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) et présente de faibles potentialités écologiques.

Les sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude se situent à plus de 12km de la ZAC et correspondent à des milieux spécifiques sans rapport avec le site urbain de la ZAC. Compte-tenu de leur éloignement et de la nature des aménagements, les sites Natura 2000 ne constituent pas une contrainte pour le projet.

Une étude écologique sur un cycle biologique complet a été réalisée entre le 23 avril et le 17 décembre 2014 par le bureau d'étude Rainette. Cette étude est annexée au présent dossier.

² L'îlot de chaleur urbain (ICU) désigne la différence de température près du sol entre les zones urbanisées et leurs alentours. Cette différence s'observe nettement sur le plan spatial. Sur le plan temporel, cette différence de température est plus forte la nuit que le jour. Elle tend à augmenter en début de soirée pour se stabiliser pendant les heures de nuit.

L'aire d'étude, située en pleine ville de Lens, abrite une diversité floristique moyenne puisque lors des prospections, 140 taxons ont été observés, parmi lesquels aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a été observée.

Cette diversité moyenne s'explique par la présence d'habitats très peu diversifiés et très homogènes. De plus, les actions anthropiques régulières menées sur le site (tontes des espaces verts, nettoyage des parterres de fleurs) engendrent une banalisation de la flore et des habitats, très peu favorable à la présence d'espèces d'intérêt patrimonial, hormis dans les zones de friches laissées à l'abandon.

Les fonctions écologiques des haies et des fourrés, ainsi que la richesse floristique des zones de friches, confèrent à ces habitats les intérêts floristiques et écologiques les plus élevés du site.

A cause de l'artificialisation des milieux et de leur gestion intensive (tontes régulières), les autres habitats (alignements d'arbres, jardin public, pelouses urbaines, parterres de fleurs, zones goudronnées) présentent des valeurs patrimoniales faibles, voire très faibles.

Il apparaît que l'ensemble des habitats de la zone d'étude présentent des enjeux très faibles à moyens. De manière générale, les secteurs de l'Allée Foc, du Cavalier, du Parc public, et dans une moindre mesure de la gare, de l'ensemble stade Bollaert et du Nord-Est de la cité 9, sont les plus intéressants du point de vue écologique. A l'inverse, le quartier Paul Bert et le secteur Zins Garin présentent des enjeux limités (faibles, voire très faibles).

A noter que l'enjeu écologique n'a pu être évalué pour les zones non prospectées (inaccessibles aux moments des relevés). Pour autant, les enjeux sur ces secteurs sont présumés faibles, voire même très faibles pour les particuliers, ont été fauchées massivement à l'été 2014) et l'ancien stade vélodrome (le vélodrome et l'usine Zins intéressantes, mais l'intérêt global de ces secteurs restera au maximum moyen.

2.3 Le patrimoine et le paysage

2.3.1 Le patrimoine culturel

Un site archéologique connu est recensé dans la zone d'étude sur le plan des obligations diverses. Il s'agit de la voie romaine Arras-Casse.

Par ailleurs, l'ensemble du territoire communal est reconnu comme zone archéologique sensible. Dès lors, conformément aux dispositions du code du patrimoine, chaque aménagement prévu dans cette zone nécessite une saisine du service régional de l'archéologie.

On observe plusieurs monuments historiques inscrits au sein ou à proximité immédiate de la zone d'étude. Ces monuments font l'objet d'un périmètre de protection d'un rayon de 500 m, inscrit au plan des servitudes d'utilité publique du PLU. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera donc consulté sur le projet d'aménagement de la ZAC Centralité.

Le Bassin Minier a été classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012. L'ensemble Paysager Minier Remarquable Lens/Loos-en-Gohelle/Louison-sous-Lens concerne la zone d'étude.

2.3.2 Le paysage

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, le contraste entre le paysage urbain de la plaine marqué par l'activité minière puis industrielle et les collines rurales de l'Artois fait l'originalité du territoire. La stratégie actuelle de développement intègre la diversité des paysages, dans un objectif de renforcement de l'attractivité du territoire et de qualité du cadre de vie.

La zone d'étude est marquée par la présence d'infrastructures de transport : autoroute, routes nationales, lignes de chemin de fer, qui, si elles sont porteuses de développement économique, créent un effet de rupture et des coupures dans certains tissus urbains. Le paysage de la ville de Lens porte encore les stigmates de l'histoire économique minière et industrielle du territoire.

Le projet de périmètre de la ZAC Centralité est constitué notamment de grandes emprises de parking et surfaces artificialisées et particulièrement aux abords du stade Bollaert-Delieis qui constitue un repère important dans cette structure urbaine au bâti relativement peu élevé. On y retrouve également d'importantes emprises ferroviaires. La densité d'habitation est assez importante au sein de la ZAC. Les petites maisons de « ville » mitoyenne constituent la majeure partie du bâti. On trouve néanmoins quelques immeubles d'habitations plus élevés au sein de la ZAC. Quelques perspectives sur le paysage lointain sont également visibles depuis certaines rues de la ZAC.

De nombreux espaces publics ont été requalifiés ces dernières années au sein de la ZAC.

2.4 Le milieu humain

2.4.1 La population

De 1999 à 2009, la population de Lens a connu une diminution de population, tout comme la Communauté d'Agglomération mais à l'inverse du département du Pas-de-Calais. Cette tendance est due à la crise qu'a connue le bassin minier et qui a encore des répercussions aujourd'hui sur la population.

2.4.2 Les activités

La ZAC Centralité étant située au centre-ville de la ville de Lens, elle possède de nombreux commerces, services de proximité et services administratifs. La population de la commune de Lens connaît un important taux de chômage.

Un grand nombre de commerces et autres activités sont situés sur la rue Alfred Maës qui constitue un axe principal de la commune de Lens et relie le centre-ville de Lens au centre-ville de Liévin ainsi qu'au niveau de la rue Jean Lathenne et de la rue Bollaert. Au sein de la zone d'étude, le boulevard Emile Basy constitue également un pôle de commerces et services important.

2.4.3 Le cadre urbain et équipements

La moitié du parc de logements est constitué d'une part de logements sociaux (représentant 29,3 % du parc en 2003) et de logements miniers (représentant 27,3 % du parc en 2002). La présence des ayants droits (occupation gratuite) est encore très importante sur Lens et notamment chez les plus de 60 ans. La proportion de locataires est également plus importante que dans l'arrondissement et la région.

Les richesses urbaines et architecturales de l'habitat minier sont multiples : les corons et les barreaux, les cités pavillonnaires, les cités-jardins et les logements modernes.

Etant située en centre-ville, la zone d'étude comprend beaucoup d'équipements culturels et de loisirs, d'établissements scolaires, de services publics et d'administrations.

Le Stade Bollaert-Delieis, la sous-préfecture, la chambre de commerce et d'industrie et le Louvre-Lens sont notamment situés dans la zone d'étude.

2.4.4 Les documents d'urbanisme

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des agglomérations de Lens-Liévin et Hémin-Carvin a été approuvé le 11 février 2008.

Les grands objectifs du SCoT peuvent se résumer autour de 5 grands axes :

- Assurer l'objectif des 375 000 habitants dans un premier temps et ambitionner à moyen/long terme l'objectif de 400 000 habitants si seulement le premier objectif est atteint ;
- Assurer l'augmentation des emplois permettant l'emploi de la population active sur le territoire ;
- Favoriser le développement et le haut qualitatif du territoire en particulier du cœur urbain et maîtriser l'étalement urbain au Nord et au Sud du territoire (transport, habitat, économie, commerce) ;
- Préserver le cadre de vie naturel et paysager du Nord et du Sud, accompagner l'aménagement et la densification de manière qualitative dans le cœur urbain ;
- Mettre en œuvre les politiques publiques de protection de l'environnement et d'amélioration de la santé des populations.

Trois orientations stratégiques se détachent du Plan Local de l'Habitat de Lens-Liévin et de Hévin-Carvin sur le territoire :

- Produire :
 - o Produire du logement,
 - o Produire du foncier notamment en recyclant le foncier existant en zone urbaine et en favorisant le renouvellement urbain,
 - o Un effort de la production basé sur la solidarité entre les communes (pour le secteur du cœur urbain dont la commune de Lens fait partie, les objectifs définis sont de densifier les zones en bordures de la RN43, de mener une politique de renouvellement urbain et de requalification forte, de promouvoir des opérations de qualité pour changer l'image de ce secteur, de favoriser l'accès à la propriété et diminuer la part des logements institutionnels, et de développer une offre adaptée aux personnes à mobilité réduite.
- Répondre aux besoins des populations :
 - o Aux revenus modestes, majoritaires sur le territoire,
 - o Dites spécifiques (jeunes, âgées, handicapées),
 - o De jeunes actifs et de classes moyennes/supérieures du territoire et de l'extérieur,
- Organiser les moyens de production et développer les outils adaptés aux contextes locaux :
 - o Renforcer la compétence habitat des agglomérations et créer les règles du jeu,
 - o Développer des outils de maîtrise du foncier, de réalisation et de suivi,

Pour le cœur urbain, dont la commune de Lens fait partie, la construction neuve tout compris est portée à plus de 1.100 logements (contre environ 900 ces dernières années).

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lens a été approuvé le 16 mai 2006 et modifié pour la dernière fois le 23 juin 2011. Les enjeux identifiés dans le PLU de Lens sont notamment :

- Assurer la protection et la valorisation des anciens sites miniers, tout en s'inscrivant dans le respect des sites et de leur histoire,
- Travailler les continuités entre ces espaces à l'échelle d'agglomération et la trame verte urbaine,
- Reconnecter les lieux au tissu urbain environnant et assurer des continuités avec les pôles de vie, valoriser les espaces attenants à la voie ferrée comme continuité paysagère en milieu urbain dense et éventuellement comme liaison douce centrale.

Le projet de périmètre de la ZAC Centralité est concerné par des zones N, UA, UH, UL et UD. Plusieurs emplacements réservés sont situés au sein de la ZAC Centralité.

2.4.5 Les projets

Le projet de création de la ZAC Centralité s'inscrit dans un ensemble de projets alentours, à savoir notamment : le pôle de conservation du musée du Louvre, la rénovation du stade Bollaert-Delelis, la reconversion de la maison de projets, le lot 1 du quartier des Gares...

2.4.6 Les réseaux et services

Des réseaux d'électricité, de gaz, de télécom, d'adduction d'eau potable et d'assainissement sont présents au sein de la ZAC Centralité. Plusieurs transformateurs électriques sont également situés au sein de la ZAC.

Le projet de création de la ZAC Centralité devra prendre en compte les servitudes et obligations recensées au sein de son périmètre et notamment la protection des monuments historiques, la faille de Lens et les emprises de la voie ferrée.

2.4.7 Les fonciers

Résultat de l'histoire de l'exploitation minière, la majeure partie des emprises de la ZAC Centralité est constituée de terrains appartenant à la ville de Lens, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, à des bailleurs sociaux ou à l'Établissement Public Foncier. Les emprises ferroviaires appartiennent à Réseaux Ferrés de France.

2.4.8 Les déplacements

A l'image de l'urbanisation, le réseau de voirie est marqué par sa complexité et son manque de lisibilité, dus à sa multifonctionnalité et à ses nombreuses discontinuités.

Les études de déplacements réalisées sur la commune de Lens font apparaître une inadéquation entre l'offre et la demande. La ville de Lens est caractérisée par un réseau en étoile convergent vers le carrefour Bollaert (espace entre le Pont Césarine et le triangle Bollaert-Delais/11 novembre/Reumaux). Ses pénétrantes convergent toutes vers un carrefour problématique qui sera, à moyen terme, traversé par le TCSP Lens-Liévin-Hévin-Beaumont-Carvin. Sur ce réseau structurant, ce sont quotidiennement près de 100 000 véhicules qui entrent ou qui sortent de Lens.

Le territoire communal est traversé par deux infrastructures linéaires consommatrices d'espace et d'emprise :

- Le réseau autoroutier coupant Lens de ses communes périphériques,
- Le réseau ferroviaire (vers Arras, Douai et Béthune), en remblai sur une partie de son linéaire, séparant la ville en deux et limitant les interfaces entre l'Ouest de la commune et le centre-ville.

Les projets en cours tout comme le projet de création de ZAC s'accompagneront inévitablement de demandes nouvelles, tant en termes de déplacements que d'accessibilité, qu'il convient de prendre en compte et d'intégrer dans les réflexions relatives au nouveau plan de déplacement. La gare de Lens, qui est desservie par de nombreux TER et TGV ; est située au sein du projet de périmètre de ZAC.

Les cheminements piétons dans le centre-ville sont de bonne qualité puisque quasiment tous les trottoirs ont une largeur supérieure à 1,30 m, minimum préconisé par la réglementation en faveur des Personnes à Mobilité Réduite.

Les aménagements cyclables sont inexistant dans le centre de Lens. Pourtant en périphérie, le réseau existe et attend d'être maillé au cœur de Lens.

Il n'existe aucune infrastructure en site propre pour les transports en commun sur le territoire communal (excepté les accès directs à la gare routière).

Le quartier de la gare est le noeud principal du réseau de transports en commun du Syndicat Mixte des Transports. La zone d'étude est desservie par un grand nombre de ligne de bus.

L'étude de trafics spécifique réalisée, annexée au présent dossier, a permis notamment d'établir un diagnostic de la situation actuelle.

Des phénomènes de congestion localisée sont constatés autour de certains carrefours. En heures de pointe, des difficultés apparaissent sur les principales pénétrantes : la route de Béthune, la Route de la Bassée et la Route d'Arras sont les axes les plus congestionnés. Les voies en entrée du carrefour Bollaert connaissent des situations de congestion, en particulier le Pont Césarine et le boulevard Basty.

2.4.9 Le bruit

Plusieurs voles bruyantes sont recensées dans la zone d'étude et dans le périmètre de la ZAC Centralité. Des mesures de bruit ont été réalisées par le maître d'ouvrage permettant de caractériser l'ambiance sonore actuelle en différents endroits de la ZAC Centralité. L'accalmie nocturne mesurée en Mai 2014, correspondant à la différence entre le LAeq (6h-22h) et le LAeq (22h-6h), est supérieure à 5 dB(A). L'indicateur diurne LAeq (6h-22h) est donc représentatif de la gêne globale du site.

3 L'étude des variantes et le choix de la solution proposée, notamment du point de vue de l'environnement - La procédure de désignation de l'équipe de concepteurs

Le Groupement de commandes, constitué des Villes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle, de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin a engagé au début de l'année 2010 une consultation pour désigner une équipe de concepteurs chargée d'élaborer un plan directeur pour le territoire central d'Euraliens et de coordonner les projets d'aménagement urbains et paysagers inscrits dans ce périmètre d'environ 1 100 hectares.

Cette consultation faisait suite à la pose de la première pierre du Musée du Louvre-Lens le 4 décembre 2009 et à la mise en place de l'association EURALENS au fil de l'année 2009.

Le 4 Juin 2010, le groupement de commandes liant Lens, Liévin et Loos-en-Gohelle et le Communauté d'Agglomération Lens-Liévin a, suite à cette procédure, désigné l'équipe menée par urbaine et paysagère Euraliens Centralité.

Cette accord-cadre confie la responsabilité de définir la stratégie urbaine et paysagère du territoire central d'Euraliens (1 100 ha, le Plan Directeur qui fut approuvé par les élus du Groupement en Novembre 2011), l'inauguration du Louvre-Lens en Décembre 2009) et d'autres espaces publics structurant du plan directeur œuvre du Plan Directeur (études en cours depuis 2012), et enfin d'assurer plusieurs études urbaines et paysagères liées à la mise en

C'est sur l'ambition de la Ville de Lens et sur la base de ce travail qu'a émergé le projet urbain pour la centralité Lenoise, et qu'il continue d'être défini, concomitamment aux procédures de concertation préalable liées à la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concerté Lens Centralité.

4 Les effets du projet

4.1 Effets positifs de l'opération

L'aménagement de la ZAC Centralité à Lens engendrera un certain nombre d'impacts positifs, qui découlent des objectifs même de l'opération.

La ville de Lens porte une démarche politique de « métamorphose » progressive du territoire communal. Cette démarche est conduite en cohérence avec la stratégie de transformation durable portée à l'échelle régionale, spécifique à l'ancien bassin minier.

Elle se décline en quatre objectifs principaux :

- L'affirmation de Lens comme centralité de l'agglomération,
- Le renforcement du centre-ville par le développement de sa densité urbaine et commerciale,
- L'amélioration de l'accessibilité au cœur de la commune et les quartiers,
- La valorisation résidentielle et patrimoniale.

L'aménagement de ce secteur permettra de développer un projet d'aménagement global pour le territoire, conformément au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) approuvé le 12 mai 2006. Cette opération d'aménagement doit permettre la réalisation d'un programme à vocation mixte (habitats, activités, services, espaces et équipements publics).

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité permettra :

- D'assurer une continuité urbaine entre le centre-ville de Lens et les autres polarités et grands équipements de la ville (le quartier des gares, le stade Bollaert-Delelis, l'université d'Artois - faculté Jean-Perrin, le Louvre-Lens, etc.).
 - De reynamiser cette partie de la ville par le développement d'une offre de locaux tertiaires et de services notamment pour favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques et de loisirs complémentaires à celles du centre-ville.
 - De participer à la mise en œuvre du Plan de circulation de la Ville en réalisant une nouvelle percée sous les voles ferrées, entre le stade Bollaert-Delelis et le secteur du Louvre-Lens.
 - De développer une centralité culturelle visant notamment à transformer en profondeur l'image de la Ville de Lens.
 - De participer à la réhabilitation de la cité minière 9 (Ilot Parmender), située à proximité du musée et inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.
 - De prendre en compte l'héritage avec le Transport en Commun en Site Propre Hénin-Beaumont - Lens-Liévin qui sera réalisé par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.
- Le projet amènera en outre :
- La génération d'activités économiques,
 - L'amélioration de la desserte en transports en commun,
 - La participation à l'effort de construction de logements,
 - L'amélioration de la desserte des différents quartiers,
 - La diminution du trafic et des nuisances associées au niveau du Pont Césarine,
 - L'amélioration du cadre de vie.

4.2 Effets temporaires pendant la phase travaux

Les travaux porteront à la fois sur la rénovation du bâti existant (mise aux normes, opérations de démolition/reconstruction) et sur la construction d'opérations neuves en fonction des disponibilités foncières. Des aménagements viaires seront également réalisés en vue notamment de développer les modes de déplacement doux (pistes cyclables...), accompagnés d'un traitement qualitatif des espaces publics (aménagements paysagers).

4.2.1 Effets sur le milieu physique et naturel

Milieu physique

La réalisation des nouveaux aménagements et le fonctionnement propre des aires du chantier présentent des risques de nuisances et de pollution temporaires.

En particulier, ces risques portent sur

- le déplacement de sols contaminés vers des secteurs sains, dans ou hors de la ZAC,
- la mise à nu de sols ou de boues contaminés en profondeur,
- la remobilisation de polluants contenus dans les sols ou les boues par excavation ou transport de ceux-ci,
- le lessivage de sols ou des boues contaminés et le risque d'atteinte à aux milieux récepteurs.

Les études géotechniques n'ont pas mis en évidence de contrainte particulière pour la réalisation du projet. Les résultats des études de caractérisation de la qualité des sols réalisées ont révélés une contamination des sols en plusieurs endroits. Les études complémentaires à réaliser complèteront ces résultats et permettront d'adapter les chantiers aux contraintes du site et de gérer les terres extraites selon le degré de dangerosité qu'elles présentent pour l'environnement et la santé des populations.

Aucun cours d'eau ni aucun captage en eau potable n'est situé au sein de la zone d'étude. Les risques pour la qualité des eaux en phase travaux sont liés à de possibles déversements accidentels ou des ruptures de flexibles d'engins de chantier entraînant une contamination des sols et des eaux.

La construction du pont rail n'impactera pas la nappe souterraine. L'ensemble des ouvrages du pont-rail sera fondé à la cote 28.70 NGF, c'est-à-dire sur la crête altérée ou fracturée, et au-dessus du niveau de la nappe.



Milieu naturel

Une étude exhaustive a été menée sur la faune et la flore par le bureau d'étude Rainette. Les impacts sur le milieu naturel seront réduits au vu du faible intérêt de la faune et de la flore observée au droit des emprises du projet, et de la dimension sensible du projet s'appuyant en grande partie sur le paysage existant. Les travaux, bien que limités dans le temps, peuvent être à l'origine d'impacts permanents sur le milieu naturel, en détruisant le milieu de façon parfois irréversible, ou des individus d'espaces. Les chantiers sont également à l'origine de dérangements non négligeables sur les espaces, qui prennent fin en même temps que les travaux. Une organisation raisonnée de ces derniers permet souvent d'en limiter les impacts sur le milieu naturel.

- Les impacts sur le milieu naturel en phase chantier sont liés :
 - A la création de zones de dépôts temporaires et de pistes de chantiers,
 - Aux modifications des composantes environnementales,
 - A la création de piéges et la circulation d'engins,
 - Aux pollutions liées aux travaux.

4.2.2 Effets sur le milieu humain

Les déchets

Les activités de chantiers produiront des déchets qu'il sera nécessaire d'évacuer tout au long des travaux.

Retombées socio-économiques de la phase travaux

La phase de chantier du projet d'aménagement de la ZAC Centralité induira des retombées positives sur l'économie locale. En effet, la phase travaux va générer des emplois :

- directs dans le BTP, le Génie Civil, l'industrie ou les services,
- indirects chez les fournisseurs, les commerces et les services aux abords du site.

L'intégration de clauses sociales dans les marchés de travaux (infrastructures et équipements publics) entraînera les entreprises à avoir recours à des structures d'insertion, de nature à générer des embauches ou tout au moins à améliorer l'employabilité et l'expérience de personnes en décrochage du marché du travail.

Réseaux

Plusieurs réseaux sont présents au droit du projet (ERDF, fibre optique, assainissement, réseaux, eau potable, éventuellement déplacés lors de la réalisation des travaux. La continuité des réseaux sera assurée pendant toute la phase de travaux.

Activités

Lors des travaux de construction du pont-rail au niveau des emprises SNCF notamment, un problème de desserte et d'accès à certaines activités pourra être observé. De plus, dans certains cas la circulation temporaire sur un nombre de voies réduit pourra allonger les temps de parcours et créer des congestions aux heures de pointe. Les conséquences des travaux seront cependant limitées par la mise en place d'un schéma de circulation pendant la phase chantier déjà expérimenté pour les grands chantiers du Louvre-Lens et du stade Bollaert-Delelis, renvoyant rapidement les flux chantier vers les axes de grande capacité (A21, RN17, RD658), et par l'information des riverains. Ces activités seront cependant accessibles par de nombreuses voies, et notamment le pont Césarine ; les conséquences des travaux devraient donc être limitées.

Circulation

Certains travaux impliqueront de manière temporaire une dégradation des conditions de circulation, notamment lors des travaux sur les chaussées du site. Ceci pourra se traduire, localement et pendant la durée des travaux, par une augmentation de trafic et en conséquence, par une augmentation des nuisances qui y sont associées (bruit et pollution atmosphérique).

La gêne pour les riverains sera limitée. Un schéma de circulation sera mis en place pendant la phase chantier déjà expérimentée pour les grands chantiers du Louvre-Lens et du stade Bollaert-Delelis, renvoyant rapidement les flux

chantier vers les axes de grande capacité (A21, RN17, RD658), et par l'information des riverains sera assurée par diverses actions de communication.

La construction du pont-rail au niveau des emprises SNCF aura également un impact sur la circulation des trains. Cependant, l'organisation du chantier établie par les équipes RFF-SNCF et imposée aux futures entreprises de travaux a permis de limiter cette interruption du trafic (durée totale de 84 heures).

4.3 Effets permanents

4.3.1 Effets sur le milieu physique et naturel

Soles et sols

Seules les couches superficielles seront affectées par le projet. Les effets directs du projet sur les sols concernent essentiellement l'emprise nécessaire à la réalisation des voies routières et des bâtiments supplémentaires.

Les travaux de réalisation du projet n'auront pas d'impact sur la topographie générale du site. Les constructions ne touchent en principe que les horizons superficiels, ici essentiellement des remblais et des limons.

La construction du pont rail sera fondée à la côte 28.70 NGF, c'est-à-dire sur la craie altérée ou fracturée.

Le projet n'aura à priori pas d'impact sur les installations minières répertoriées. Les résultats des études de caractérisation de la qualité des sols réalisées ont révélés une contamination des sols en plusieurs endroits. Les études complémentaires à réaliser compléteront ces résultats et permettront d'adapter les chantiers aux contraintes du site et de gérer les terres extraites selon le degré de dangerosité qu'elles présentent pour l'environnement et la santé des populations.

Eaux souterraines et superficielles

Le projet n'est directement concerné par aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable. Cependant, le projet étant situé en zone de forte vulnérabilité de la nappe souterraine, l'enjeu vis-à-vis des eaux souterraines est important.

La zone d'étude ne recoupe aucun écoulement superficiel. Le cours d'eau le plus proche de la ZAC Centralité est le canal de Lens, situé à environ 1,5 km au Sud-Est.

Un réseau unitaire d'assainissement est présent sur l'ensemble du périmètre du projet.

Le projet porte l'ambition de mettre en place un réseau séparatif autant que de possible dans le cadre des nouvelles voiries ou réflexions de voiries de la ZAC Centralité (eaux pluviales / eaux usées).

A moyen terme, un traitement alternatif des eaux usées (petits lagunages, lits filtrants, ...) sera mis en place des secheurs opportuns afin de réduire les coûts d'entretien, de participer à améliorer la qualité de vie des administrés et favoriser l'emploi de moyens naturels de traitement.

L'infiltration des eaux pluviales permettra la recharge de la masse d'eau souterraine en des endroits judicieux pour limiter la pollution de la nappe souterraine par accumulation de polluants. Un traitement des eaux pluviales (hydrocarbures et autres polluants) sera réalisé en amont du rejet au milieu naturel souterrain.

Un système d'assainissement adapté sera mis en œuvre qui sera sans effet sur la nappe souterraine. Le projet n'entraînera pas une augmentation significative du volume d'eaux pluviales interceptées sur le secteur puisque la zone d'étude est déjà en grande partie artificialisée.

Climat

La création de la ZAC Centralité ne modifiera aucunement le climat.

Il est important de préciser que le projet intègre pleinement les modes de déplacements alternatifs à la voiture (création de piétons cyclables et larges trottoirs). Il permettra de faciliter la liaison entre l'Est et l'Ouest de la ville la réalisation de voies bus en site propre pour le futur BHNS en cours d'étude.

En outre, une trame verte systématique accompagnera chaque cheminement, constituant un réseau végétal de liaison et des espaces nouveaux offrant une alternance avec les nouveaux espaces construits. Ces plantations, prévues sous la forme de différents systèmes végétaux, pourront avoir un effet positif sur les îlots de chaleur urbains.

Milieu naturel

La zone d'étude abrite des enjeux faunistiques et floristiques modérés, en lien avec la nature anthropique des habitats en place et le contexte urbanisé de la zone.

Les impacts potentiels du projet sont liés :

- Aux déagements d'emprise et terrassements,
- Aux modifications des composantes environnementales (bruit, lumière, vibration),
- Aux rejets atmosphériques et aqueux,
- Aux pollutions accidentelles,
- A l'apport extérieur de terre et au remaniement des sols,
- A l'introduction d'espèces non locales et/ou patrimoniales,
- Aux risques de collision.

Incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet de la ZAC de la Centralité à Lens ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats naturels et des espèces présents sur la ZPS « Cinq tailles (Thumerles) » (FR3112002) et sur le SIC « Pelouses métalliques de la plaine de la Scarpe » (FR3100504).

L'incidence du projet sur ces sites Natura 2000 est nulle du fait de la nature du projet et de la zone d'étude, et de la distance le séparant des zones Natura 2000 considérées.

La zone d'étude abrite des enjeux faunistiques et floristiques modérés, en lien avec la nature anthropique des habitats en place et le contexte urbanisé de la zone.

L'amplitude des impacts et incidences du projet varie de « négligeable » à « moyen » en fonction des groupes, et ce dernier ne porte pas atteinte aux sites Natura 2000 à proximité et aux populations d'espèces associées. Les impacts les plus élevés sont à mettre en relation avec la destruction potentielle de gîtes occupés par des Chilopodes en phase travaux. Les impacts sur les autres groupes sont au maximum faibles.

4.3.2 Effets sur le patrimoine et le paysage

Patrimoine culturel et archéologiques

Le projet est concerné par plusieurs périmètres de protection de monuments historiques inscrits. L'environnement, dans l'esprit du Plan Directeur de l'équipe Desvigne-Portzamparc, dont les espaces publics des abords du Louvre-Lens sont un prototype. Le projet ne portera pas atteinte à la perception de ces monuments historiques.

Le projet est également concerné par le périmètre du bassin minier inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. La démarche de consultation de l'Architecte des Bâtiments de France sera engagée lors des phases de précision du projet. Des échanges ont déjà eu lieu sur les principes urbains et paysagers portés par l'équipe Desvigne-Portzamparc. En tout état de cause, les aménagements proposés prendront en compte la richesse du patrimoine de la zone d'étude et le milieu urbain dans lesquels ils s'insèrent. Les projets architecturaux du pont-rail et des bâtiments à construire seront retenus et étudiés avec un souci constant de l'intégration optimale dans l'environnement urbain.

Un site archéologique connu est recensé dans la zone d'étude sur le plan des obligations diverses. Il s'agit de la voie romaine Arras-Cassel.

Par ailleurs, l'ensemble du territoire communal est reconnu comme zone archéologique sensible. Le service régional de l'archéologie sera consulté préalablement consulté puis saisi par la Ville de Lens et les différents constructeurs lors des phases ultérieures du projet pour savoir si des fouilles sont nécessaires. Des premières saisies ont déjà été effectuées relativement aux projets du Quartier des Gares, sans prescriptions de fouilles.

Paysage

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité s'inscrit dans un paysage urbain, en centre-ville de la ville de Lens. L'équipe de concepteurs du projet (Michel Desvigne et Christian de Portzamparc) précisera la définition du projet en continuité avec les grands principes du Plan Directeur qui font la qualité des espaces publics des abords du Louvre-Lens.

La proximité des habitations, la valorisation des abords du stade Bollaert-Delelis, des abords du Louvre-Lens et des équipements publics et la construction du pont-rail a nécessité une approche urbaine et architecturale forte.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet présentent un impact sur le paysage initial. La réalisation du pont-rail et des bâtiments va en effet engendrer une modification des vues et des perceptions urbaines au niveau des différentes rues de la ZAC Centralité. Le projet urbain en cours de précision s'attachera à intégrer les constructions et aménagements dans leur environnement et avec les éléments remarquables du patrimoine culturel local.

Le projet n'impactera pas négativement la qualité paysagère du site. Il participera au contraire à une amélioration de la perception paysagère de la zone d'étude, la centralité lensoise, et à une révélation de la structure paysagère existante.

4.3.3 Effets sur le milieu humain

Habitat et le foncier

Le projet nécessite peu d'acquisition foncière et de démolition par voie d'expropriation – qui ne sont toutefois pas à exclure sur certains points durs après qu'aurait été épuisée la voie amiable, privilégiée de prime. Les terrains nécessaires à la réalisation du projet appartiennent pour la plupart à la ville de Lens, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, à des bailleurs sociaux ou à l'Établissement Public Foncier avec lequel la ville de Lens a engagé de longue date une action de maîtrise foncière.

Recommandations d'urbanisations

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité favorisera la mise en œuvre des grandes lignes d'action du Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens-Liévin et Héflin-Carvin.

Le projet de périmètre de la ZAC Centralité est concerné par des zones N, UA, UH, UL et UD. Les zones urbaines (U) du PLU sont des secteurs déjà urbanisés.

Les zones N sont des zones peu ou pas équipées à protéger en raison de la présence dominante des milieux et paysages naturels et de leur intérêt pour la qualité du cadre de vie des Lensois. Une de ces zones longe les emprises SNCF au niveau du futur pont-rail.

Des secteurs de la ZAC (le long de la voie SNCF), au sein desquels sont projetés des créations de voiries (pont-rail) et de bâtiments, sont classés en zone N n'est pas permise par le règlement de cette zone d'après le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lens, mais les réalisations des infrastructures y sont autorisées (l'ancien terrain de football « Tassebte » sera notamment concerné). Une évolution du PLU sera nécessaire pour la construction de bâtiment sur les abords du terrain Tassebte.

Concernant les rues existantes impactées par les travaux, les bouches d'égout seront remises à neuf et les tampons collecteurs seront remis à niveau.

En tout état de cause, le projet sera réalisé en concertation avec les divers organismes chargés de la gestion des réseaux.

Réseaux et structures

Les réseaux recensés sur les emprises des travaux ne seront pas impactés par la réalisation de l'opération. Plusieurs servitudes d'utilité publique et d'obligations diverses concernent la réalisation du projet : périmètres de protection de monuments historiques, communications téléphoniques et télégraphiques, protections de puits de mines, forages d'eau, emprise de chemin de fer, sites archéologiques, faille de Lens, alignements.

Des études de potentiel de développement en énergies renouvelables seront menées afin d'examiner notamment l'opportunité de déploiement de mode de production d'énergie qui pourraient entraîner l'extension de réseaux collectifs de chaleur sur tout ou partie des secteurs de la ZAC.

Activités et équipements

Le projet permettra de renforcer l'activité de la commune et de son centre-ville par la création d'une nouvelle offre (bureaux, logements, loisirs) et un paysage urbain de qualité, de créer de l'activité économique.



En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'impact négatif sur les activités présentes sur le secteur d'étude. L'aménagement du pont-rail au niveau des emprises SNCF permettra d'améliorer la desserte des activités existantes et de celles qui s'implanteront à proximité. Il permettra également un accès plus aisé aux grands équipements (Louvre-Lens et Stade Bollaert-Delelis).

Des équipements de proximité pourront amener à être réalisés dans le cadre du programme des équipements publics de la ZAC en fonction des besoins estimés des nouveaux habitants et de la capacité des équipements existants.

Déplacements

Le projet a notamment pour objectif d'améliorer la desserte des quartiers. Le pont-rail, très faible, permettra un accès facilité aux différents quartiers pour les usagers et réduira la coupure représentée par les voies SNCF entre l'Est et l'Ouest de la ville de Lens. Il permettra une meilleure liaison entre les équipements de la ville de Lens.

L'aménagement de la ZAC Centralité intégrera la problématique de la sécurisation des déplacements des différents usagers (véhicules motorisés, modes doux) grâce notamment à l'aménagement de larges trottoirs, de pistes ou voies cyclables sécurisées, de l'implantation de mobilier urbain adaptés notamment aux personnes à mobilité réduite, à des systèmes de plantations distinguant bien les espaces circulés-non circulés, à une signalisation efficace, à la mise en place d'espaces de circulation partagés ou apaisés munis des aménagements valables adaptés.

Le pont-rail réalisé à travers les emprises SNCF permettra notamment la création d'un indispensable nouveau point de traversées de voies ferrées par les futures lignes de bus à haut niveau de service.

Chaque opération de construction génère son stationnement conformément aux objectifs assignés par le Plan Local d'Urbanisme. Des solutions de stationnement foisonné et mutualisé pourront être mise en place. La réalisation du projet va entraîner une modification de la circulation sur les voies situées à proximité du projet.

Les effets sur la circulation sont globalement positifs puisque le pont-rail permet de réduire le trafic sur les voies du centre-ville de Lens (rue Emile Basty, pont Césarine, rue du 11 novembre, avenue Alfred Maes) où la densité de population est parmi la plus élevée.

L'augmentation du trafic sur les voies situées au sein de la zone d'étude est induite par la création de nouveaux logements (après démolition d'anciens ou non) et la construction de locaux d'activités (hôtels, bureaux, ...).

4.4 Effets du projet sur la santé publique

4.4.1. Effets du projet sur la qualité de l'air et la santé des populations

En phase chantier

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité comprend la réalisation d'aménagements routiers avec la création du pont-rail au niveau des emprises SNCF notamment.

La circulation des engins sur les pistes ainsi que les opérations de terrassement sont à l'origine de poussières pouvant affecter la qualité de l'air dans une bande de l'ordre de 100 m de part et d'autre des chaussées et entraîner un dépassement local de la végétation.

Les incidences du chantier sont limitées dans le temps mais peuvent entraîner une irritation des bronches et être à l'origine de signes d'agressivité en cas de nuisances durables.

En phase définitive

Une étude d'impact sur l'air et la santé a été réalisée selon les directives de la circulaire interministérielle DGS/SD 7 8 n°2005-273 du 25 février 2005. Cette étude complète est annexée à la présente étude d'impact.

L'aménagement de la ZAC Centralité entraîne des modifications de voies et des reports de trafic sur des axes adjacents.

L'aménagement de la ZAC Centralité et, notamment du nouveau barreau routier, entraîne une légère amélioration de la qualité de l'air à l'Ouest de la voie ferrée, dans le secteur Avenue Alfred Maes - Route d'Arras - Rue du Moulin, ainsi que dans le centre-ville, près du Boulevard Emile Basty. Au contraire, une légère augmentation des concentrations est rencontrée sur les abords du nouveau barreau et de ses accès (Rue Paul

Bert, Avenue Emile Reumaux, Avenue du 4 Septembre, Avenue Raouf Briquet) ainsi qu'au Nord de la gare SNCF barreau (4 à 9% pour le NO₂; 0,2 à 0,4% pour le benzène; 0,7 à 3% pour les PM10).

Globalement, l'indice Ipp³ augmente sur 95 % des zones habitées en raison de l'augmentation des concentrations en benzène. A l'image de ces concentrations, l'augmentation de l'IPP reste toutefois peu significative (moins de 1% pour 96% des zones subissant une augmentation d'entre elles). Au final, on constate que les augmentations les plus importantes sont localisées au niveau des zones de constructions projetées, compte tenu de la création de logements.

Au contraire, une diminution de l'indice IPP est observée dans les secteurs où la concentration en benzène baisse (secteur Avenue Alfred Maes - Route d'Arras - Rue du Moulin et le centre-ville, près du Boulevard Emile Basty). Le projet de la ZAC Centralité entraîne une augmentation des ratios de dangers sur 14 établissements sensibles. Ces augmentations restent toutefois négligeables (< 1% par rapport à la situation sans projet).

De manière générale, il ressort que l'exposition par inhalation génère un risque pour l'appareil respiratoire et le système cardiovasculaire. Ce risque a été calculé sur la base de modélisations de la dispersion des polluants routiers auxquelles ont été ajoutées les concentrations de fond des polluants modélisés. Au final, pour l'ensemble des sites sensibles, la concentration de fond participe pour au moins 98 %.

Pour rappel, les concentrations de fond ne résultent pas uniquement du projet mais de l'ensemble des sources de l'aire d'étude. Par conséquent le projet seul ne peut être incliné dans les dépassements de ratio de danger⁴. En ne considérant que les émissions du trafic routier, l'ensemble des ratios de danger sont inférieurs à 1.

4.4.2. Effets du projet sur le bruit et le cadre de vie

En phase chantier

La phase de chantier est à l'origine de nuisances phoniques plus ou moins fortes : bruit des camions alimentant le chantier et des engins de terrassement (moteur, sirènes de recul). On peut rapprocher également de ce type de nuisances les vibrations entraînées par le passage des poids lourds.

Ces nuisances, relativement limitées en durée, n'auront pas de conséquences dommageables sur la santé des riverains, dans la mesure où elles resteront dans le cadre réglementaire visant à protéger le voisinage. Le chantier entraînera une légère augmentation des expositions sonores au droit des axes empruntés. Cependant, la sensibilité à ce phénomène sera peu perceptible compte tenu du masquage de celui-ci par le bruit habituel dû aux circulations routières et ferroviaires dans la zone d'étude.

En phase définitive

La prévision de l'évolution des expositions sonores a fait l'objet d'une étude spécifique destinée à apprécier l'impact acoustique du projet.

La création d'un nouvel axe structurant franchissant les voies ferrées au droit du stade Bollaert-Delelis entraîne :
- de nouvelles nuisances au droit de bâtiments existants,
- une redistribution des trafics routiers et donc des nuisances acoustiques liées à ce trafic.

L'effet du projet est ainsi particulièrement sensible pour le bâti situé au droit de l'intersection du nouvel axe supportant le futur BHNS avec la rue Paul Bert. L'augmentation du niveau de bruit peut atteindre, au niveau du bâtiment le plus exposé, 4,2 dB(A) au rez-de-chaussée.

Sur l'ensemble des axes existants modélisés, les reports de trafics dus à l'aménagement de la ZAC ne modifient pas les niveaux de bruit de plus de 2 dB(A). Il ne s'agit pas d'une « modification significative d'infrastructures » au sens de la réglementation.

Les aménagements de la ZAC Centralité pourront également avoir un effet positif sur les niveaux de bruit observés pour les riverains actuels de la zone d'étude. Cela sera le cas lorsque les nouveaux bâtiments construits

³ Indice global d'exposition de la Population à la Pollution.

⁴ Le Ratio de Danger maximal est calculé à partir de la concentration maximale obtenue sur le site sensible. Dans le cas où le Ratio de Danger maximal est inférieur à 1, il est conclu que la population est théoriquement hors de toute possibilité d'apparition de danger. Lorsque celui-ci est supérieur ou égal à 1, un danger existe.

dans le cadre du projet viendront créer un masque acoustique, protégeant le bâti existant des sources d'émissions sonores auxquelles il est aujourd'hui exposé.

Nous pouvons ainsi citer en exemple le bâti de la rue de l'Indépendance qui sera partiellement protégé du bruit de l'avenue Maes et de la rue Georges Bermanos par l'implantation de nouveaux bâtiments dans le secteur Zins Garin. Les aménagements de voiries mis en place, notamment la création de zones 30, auront également un impact positif sur le bruit perçu par les riverains actuels du projet.

4.4.3 Effets du projet sur la pollution des eaux

En phase chantier

Aucun cours d'eau n'est situé au sein de la zone d'étude.

Les études de caractérisation des sols réalisées et à réaliser permettront de définir les plans de gestion à mettre en place pour chaque opération de construction ou de réalisation de voirie.

Le pont-rail tout comme les travaux nécessaires à sa réalisation ne sont pas de nature et d'ampleur à interférer avec les masses d'eaux souterraines.

Les sujétions classiques de préservation des milieux seront intégrées au cahier des charges des entreprises de travaux. Ainsi, les travaux n'auront pas d'impact sur les milieux liés à l'eau.

En phase définitive

Un système d'assainissement adapté sera mis en œuvre qui sera sans effet sur la nappe souterraine. Les eaux pluviales interceptées par les voiries du projet seront rejetées au milieu naturel après traitement. L'ensemble des principes d'assainissement, de gestion des eaux pluviales sera élaboré en lien étroit avec la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, son délégataire, et fera l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

4.4.4 Effets du projet sur la sécurité

En phase chantier

Les risques les plus importants seront liés à la mise en place du pont-rail pendant l'opération « coup de poing » qui durera 64 heures afin de limiter l'interruption du trafic ferroviaire.

La présence de curieux sur le chantier peut néanmoins constituer un facteur potentiel de risque d'accident. Les précautions de rigueur seront prises lors des travaux.

En phase définitive

Les caractéristiques de la ZAC Centralité et des nouvelles voiries créées ont été choisies afin de sécuriser les déplacements des différents types d'usagers, notamment les cyclistes et les piétons.

L'aménagement de la ZAC Centralité et des nouvelles voiries aura un impact positif sur la sécurité des usagers. En effet, un report d'une partie du trafic s'effectuera entre les voies du centre-ville de Lens et le nouveau franchissement permettant ainsi de réduire le risque d'accident sur les voies du centre-ville où la concentration de population est parmi les plus importantes.

La sécurité sera aussi améliorée pour les piétons et les cyclistes grâce aux cheminements spécifiques créés dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Centralité qui prévoit la mise en valeur des espaces publics.

Afin de limiter les risques pour les différents usagers, la signalisation adaptée sera mise en œuvre, tant en phase travaux qu'en phase définitive. Les traversées des piétons feront l'objet d'un aménagement adéquat, adapté à l'usage des lieux.

4.4.5 Effets du projet sur la pollution des sols

Les résultats des études de caractérisation de la qualité des sols réalisées ont révélés une contamination des sols en plusieurs endroits. Les études complémentaires à réaliser compléteront ces résultats et permettront d'adapter les chantiers aux contraintes du site et de gérer les terres extraites selon le degré de dangerosité qu'elles présentent pour l'environnement et la santé des populations.

Ainsi la réalisation du projet n'aura pas d'impact sur la santé des populations.

4.4.6 Evaluation des consommations énergétiques et des coûts collectifs

L'aménagement de la ZAC Centralité entraîne une augmentation des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'émission de gaz à effet de serre. Cette augmentation est principalement liée à l'augmentation de la population attendue. Toutefois, cette augmentation reste plus faible que celle qui serait observée avec la réalisation d'un aménagement équivalent en périphérie urbaine.

Le projet a un impact faible sur la qualité de l'air. Les dépassements de certaines valeurs sanitaires résultent essentiellement, non pas du projet, mais des concentrations ambiantes sur le secteur.

La modélisation réalisée n'a identifiée aucun dépassement des valeurs réglementaires au sein de la zone d'étude.

L'aménagement de la ZAC Centralité, qui densifie l'urbanisation, va dans le sens des directives nationales et européennes pour une diminution de la consommation énergétique. En effet un projet promouvant l'étalement urbain entraînerait une augmentation des émissions polluantes et de gaz à effet de serre en raison des distances parcourues plus importantes.

4.5 Effets sur l'urbanisation

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité aura une incidence sur l'urbanisation de la zone d'étude puisqu'il s'agit d'un projet d'intensification du tissu urbain existant.

4.6 Effets cumulés avec d'autres projets connus

Le projet de la ZAC Centralité constitue une unité fonctionnelle. Le pont-rail fait partie intégrante de cette unité fonctionnelle. Les opérations de construction et d'aménagement se dérouleront sur une période relativement longue.

D'après le fichier national des études d'impact, aucun des projets en cours de définition n'a fait l'objet d'une étude d'impact à proximité de la ZAC Centralité.

Aucun projet connu au sens de la législation n'est à considérer pour l'étude des effets cumulés avec le projet d'aménagement de la ZAC Centralité.

5 Compatibilité du projet avec les documents de planification

5.1 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

5.1.1 Le SCOT

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité favorisera la mise en œuvre des grandes lignes d'action du Schéma de Cohérence Territoriale des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin :

- Assurer l'objectif des 375 000 habitants dans un premier temps et ambitionner à moyen/long terme l'objectif de 400 000 habitants si le premier objectif est atteint ;
- Assurer l'augmentation des emplois permettant l'emploi de la population active sur le territoire ;
- Favoriser le développement et le haut qualitatif du territoire en particulier du cœur urbain et maîtriser l'étalement urbain au Nord et au Sud du territoire (transport, habitat, économie, commerce) ;
- Préserver le cadre de vie naturel et paysager du Nord et du Sud, accompagner l'aménagement et la densification de manière qualitative dans le cœur urbain ;
- Mettre en œuvre les politiques publiques de protection de l'environnement et d'amélioration de la santé des populations ;
- Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine ;
- Développer les modes de déplacements doux : vers un nouveau partage de l'espace public.



5.2 Compatibilité du projet avec les documents cadre

5.2.1 Le SDAGE Artois-Picardie

Les différentes dispositions à prendre en considération sur la zone d'étude afin de respecter les orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- Orientation 1 : Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux.
- Orientation 2 : 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)
- Orientation 13 : Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation

Un système d'assainissement adapté sera mis en œuvre qui sera sans effet sur la nappe souterraine, traitement. Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité s'inscrit donc dans les orientations du SDAGE Artois-Picardie.

5.2.2 Le SAGE Marque-Deûlle

Le SAGE Marque-Deûlle est en cours d'élaboration.

5.2.3 Le Schéma de Coherence Ecologique

La mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue régionale s'articule autour d'enjeux régionaux tels que :

- la protection des milieux naturels et le maintien de leurs qualités écologiques et biologiques,
- la restauration des surfaces de milieux naturels perdus,
- le renforcement ou la restauration des éléments de connexion entre les sites naturels,
- la définition de plans de conservation spécifiques,
- la définition des orientations par éco-paysage,
- l'amélioration et l'augmentation de l'offre d'aménités et de loisirs en cohérence avec les objectifs de conservation de la biodiversité.

La carte présentant l'état des lieux des milieux naturels par le bureau d'étude Biotope ne relève pas de biotopes de cœur de nature ni d'espace naturel potentiel sur la zone d'étude, à l'exception d'une partie du cavalier ferroviaire de la Boucic 18. Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité est compatible avec le SRCE du Nord-Pas-de-Calais puisqu'il ne porte pas atteinte aux corridors écologiques définis dans celle-ci.

5.2.4 Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie du Nord - Pas-de-Calais

Les objectifs définis par le SRCAE du Nord-Pas-de-Calais expriment la contribution de la région à l'atteinte des objectifs que la France s'est d'ores et déjà fixés en matière :

- De consommation énergétique,
- D'émissions de gaz à effet de serre (GES),
- De valorisation d'énergies renouvelables,
- De qualité de l'air.

Ainsi, les leviers d'action définis par le SRCAE sont :

- Résidentiel : Réhabilitation (tout ce qui a été construit après 1975), renouvellement des systèmes de chauffage, poursuite de l'amélioration ;
- Transports Voycgeurs : poursuite du développement des transports en commun, modes doux, agir sur les comportements, améliorer la technologie voiture ;
- Urbanisme : Eviter que la continuation des pratiques actuelles ne provoque des situations de crise par la création d'une dépendance trop importante à la voiture particulière ;
- Industrie : efficacité énergétique ;
- Puits carbone : plan forêt ;

Le projet est compatible avec les objectifs du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de la région Nord-Pas-de-Calais

- Favoriser l'interaction entre transport et urbanisme ;
- Mettre en valeur le patrimoine.
- Produire une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs ;
- Assurer un développement urbain cohérent et de qualité ;
- Conduire une politique foncière à la hauteur des besoins et des ambitions.

5.1.2 Le PLU de la ville de Lens

Le projet de périmètre de la ZAC Centralité est concerné par des zones N, UA, UH, UL et UD. Les zones urbaines (U) du PLU sont des secteurs déjà urbanisés. Les zones N sont des zones peu ou pas équipées à protéger en raison de la présence dominante des milieux et paysages naturels et de leur intérêt pour la qualité du cadre de vie des Lensois. Une de ces zones longue les emprises SNCF au niveau du futur pont-rail.

Des secteurs de la ZAC (le long de la voie SNCF), au sein desquels sont projetés des créations de voies (pont-rail) et de bâtiments, sont classés en zone naturelle. La construction de bâtiments dans le cadre du programme de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lens, mais les réalisations des infrastructures y sont autorisées (l'ancien terrain de football « Tassetta » sera notamment concerné). Une évolution du PLU sera nécessaire pour la construction de bâtiment sur les abords du terrain Tassetta.

5.1.3 Le Plan de Déplacement urbain des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin

Le projet a notamment pour objectif d'améliorer la desserte des quartiers. Le pont-rail, très isible, permettra un accès facilité aux différents quartiers pour les usagers et réduira la coupure représentée par les voies SNCF entre l'Est et l'Ouest de la ville de Lens. Il permettra une meilleure liaison entre les équipements de la ville de Lens.

L'aménagement de la ZAC Centralité intégrera la problématique de la sécurisation des déplacements des différents usagers (véhicules motorisés, modes doux) grâce notamment à l'aménagement de larges trottoirs, de pistes ou voies cyclables sécurisées, de l'implantation de mobilier urbain adaptés notamment aux personnes à mobilité réduite, à des systèmes de plantations distinguant bien les espaces circuleux-non circuleux, à une signalisation efficace, à la mise en place d'espaces de circulation partagés ou apaisés munis des aménagements vrais adéquats.

Le pont-rail réalisé à travers les emprises SNCF permettra notamment la création d'un indispensable nouveau point de traversées de voies ferrées par les futures lignes de bus à haut niveau de service. Au-delà la modification du réseau de transport en commun à Haut Niveau de Service, à l'étude, sur la base du Plan de Déplacement Urbain arrêté, sera fortement intégrée à la conception du projet urbain dans un objectif de forte intermodalité TER-bus-bus à haut niveau de service-vélos, avec de nouveaux itinéraires et la création d'arrêts de bus au niveau du secteur d'étude.

Le projet permet d'améliorer sensiblement les cheminements piétons et cyclistes par rapport à la situation actuelle, de par la création d'itinéraires sécurisés et l'amélioration du cadre urbain et du confort des circulations douces. Des « zones 30 » et l'aménagement d'espaces publics permettant des déplacements doux sécurité et agréables ont déjà été réalisés au sein du projet de périmètre de la ZAC Centralité.

Le développement de l'auto-partage, la location de vélos et les transports à la demande pourra être favorisé dans le cadre du projet, en lien avec le Plan de Déplacement Urbain du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle.

5.1.4 Le Plan Local de l'Habitat des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin

Pour le cœur urbain, dont la commune de Lens fait partie, la construction neuve tout compris est portée à plus de 1.100 logements (contre environ 900 ces dernières années). Les projets ANRU y sont très présents, en particulier sur la CALL. L'effort sur les propriétaires occupants est également fort avec un objectif défini d'une hausse de 13 points à l'échelle du SCOT des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité s'inscrit donc dans les orientations du PLH puisqu'il permettra notamment de produire du logement grâce à la mobilisation du foncier disponible au cœur de la ville de Lens.

5.2.5 Compatibilité du projet avec les orientations du Grenelle de l'Environnement
La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 « Grenelle de l'environnement », a la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique.
Cette loi Grenelle I a été complétée en 2010 par la loi dite Grenelle II : loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 « Loi portant engagement national pour l'environnement », qui la décline plus concrètement.

A travers la loi Grenelle II, l'Etat se fixe un objectif majeur dans le domaine des transports : limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques notamment en organisant le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible.

Le projet d'aménagement de la ZAC Centralité est compatible avec le Grenelle et les objectifs du projet est en effet cohérent avec les engagements en termes de réduction des émissions des gaz à effet de serre et dans la promotion des transports alternatifs. Cette opération de densification par le renouvellement urbain permet de préserver des espaces naturels et agricoles en évitant l'étalement urbain.

5 Mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet

6.1 Mesures prévues en période de travaux

Dans le cadre du chantier de la ZAC Centralité, certaines mesures seront prises afin de préserver l'environnement en phase chantier :

- gestion et collecte des déchets,
- tri sélectif conformément à la réglementation (ordures ménagères, déchets dangereux solides, déchets dangereux liquides, déchets inertes, déchets non dangereux, papier/carton/bois, verre, ferraille) ;
- maintien d'un chantier propre du début à la fin,
- évitement des pollutions, notamment lors du nettoyage du matériel et de l'écoulement de l'eau aux égouts,
- etc.

6.1.1 Mesures en faveur du milieu physique et naturel en période de travaux

Les terrassements

Les études géotechniques n'ont pas mis en évidence de contrainte particulière pour la réalisation du projet. Les résultats des études de caractérisation de la qualité des sols réalisés ont révélés une contamination des sols en plusieurs endroits. Les études complémentaires à réaliser compléteront ces résultats et permettront d'adapter les chantiers aux contraintes du site et de gérer les terres extraites selon le degré de dangerosité qu'elles présentent pour l'environnement et la santé des populations.
Aucune autre mesure ne sera mise en place.

Les eaux souterraines et superficielles

Aucun cours d'eau ni aucun captage en eau potable n'est situé au sein de la zone d'étude.
Certaines précautions sont à mettre en place, en phase travaux, afin d'éviter tout risque de pollution.
En phase travaux, la limitation des abaissements aux eaux superficielles passe par le respect de prescriptions qui seront fixées par le Maître d'Ouvrage dans le cahier des charges des entreprises.
Le pont-rail tout comme les travaux nécessaires à sa réalisation ne sont pas de nature et d'ampleur à interférer avec les masses d'eaux souterraines.

Des fossés en terres pour l'évacuation des eaux pluviales seront réalisés sous les ouvrages jusqu'au point de rejet VEGOLIA dès le début du chantier du pont-rail.

Les précautions prises en phase travaux permettront d'éviter tout risque de pollution accidentelle. Dans ces conditions, l'impact du projet sera négligeable.

La qualité de l'air

Des recommandations seront incluses dans le cahier des charges des entreprises afin de respecter les préconisations d'un chantier à faibles nuisances.

Pour limiter les nuisances liées à l'envol de poussières, un arrosage du chantier devra être effectué, notamment si les travaux sont réalisés en période estivale.

Les transports de matériaux à l'aide de bennes bâchées éviteront la dispersion de poussières.

Pour chaque lot, les bases de chantier s'établiront autant que possible dans les emprises de l'lot ou à toute proximité de façon à limiter les déplacements d'engins motorisés générateurs d'émission de carbone, responsable de l'effet de serre.

6.1.2 Mesures en faveur du milieu naturel

Plusieurs mesures de réduction seront prises en phase chantier :

- Le respect des périodes de sensibilité liées aux cycles de vie,
- La vérification de l'absence de gîtes occupés en période hivernale,
- Le respect des préconisations pour limiter le développement des espèces exotiques envahissantes,
- L'adaptation de la charte végétale,
- Le suivi de chantier (écologique).

Les impacts résiduels sont essentiellement évalués comme « faibles », hormis pour les habitats des Chiroptères (gîtes), pour lesquels le risque de destruction est évalué comme « moyen ». Si ces destructions sont effectives, il conviendra alors de les compenser par la réalisation d'aménagements spécifiques en faveur de ces animaux au sein de la future ZAC. De plus, afin de limiter encore davantage les impacts du projet sur les milieux naturels et les espèces associées, quelques préconisations relatives à l'aménagement et à la gestion de la future ZAC pourront être suivies en vue d'améliorer la biodiversité du site :

- Le respect d'une charte environnementale,
- L'aménagement écologique des noues.

6.1.3 Mesures en faveur du milieu humain

La sécurité

Pour isoler le chantier des parcelles voisines ou de la circulation et sécuriser les personnes (ouvriers, usagers), des protections provisoires (clôtures, balises, ...) seront installées avant le début des travaux. Leur maintien en place devra être assuré avec une vigilance particulière.

Des mesures préventives seront également prises aux abords des chantiers avec la mise en place d'une signalisation adéquate, suffisamment en amont.

Les itinéraires des engins de chantier seront préalablement étudiés pour limiter au mieux tant les distances à parcourir que la gêne occasionnée sur les principaux axes routiers.

Les déchets

Les déchets seront évacués vers des dépôts définitifs choisis par l'entrepreneur. Les déchets banals (bois, cartons, papiers, ...) et les résidus métalliques seront collectés et récupérés, ainsi que les déchets du personnel.

Les déchets polluants (huiles de vidange, etc.) seront collectés dans des conteneurs étanches et évacués vers un site autorisé par une entreprise agréée.

Sur la ZAC Centralité, la problématique des déchets de chantiers sera directement liée à la problématique de la gestion des sols, en fonction de la qualité de ceux-ci et de leur usage.



LES ESPACES

Préalablement à l'exécution des travaux, les entreprises adresseront une Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) à chaque exploitant d'ouvrage concerné par les travaux, afin de déterminer les précautions nécessaires et les mesures transitoires à mettre en œuvre.

LES ACTIVITÉS

Une information préalable et continue lors du déroulement du chantier sera fournie aux autorités locales, aux riverains, aux usagers et aux commerçants sur l'organisation des travaux et la gêne engendrée aux différentes phases de ceux-ci.

Lors des travaux de construction du pont-rail au niveau des emprises SNCF notamment, un problème de desserte et d'accès à certaines activités pourra être observé. Les conséquences des travaux seront cependant limitées par la mise en place d'un schéma de circulation pendant la phase chantier déjà expérimenté pour les grands chantiers du Louvre-Lens et du stade Bollaert-Delelis, renvoyant rapidement les flux chantier vers les axes de grande capacité (A21, RN17, RD858), et par l'information des riverains.

LA CIRCULATION

La circulation sera maintenue autant que possible afin de minimiser la gêne des usagers. Des alternats de circulation pourront, parfois, s'avérer nécessaires.

Une information préalable sur l'organisation des travaux et la gêne engendrée aux différentes phases sera fournie aux autorités locales, aux riverains et aux usagers.

Un schéma de circulation sera mis en place pendant la phase chantier déjà expérimentée pour les grands chantiers du Louvre-Lens et du stade Bollaert-Delelis, renvoyant rapidement les flux chantier vers les axes de grande capacité (A21, RN17, RD858), et par l'information des riverains sera assurée par diverses actions de communication.

La construction du pont-rail au niveau des emprises SNCF aura également un impact sur la circulation des trains. Cependant, l'organisation du chantier établie par les équipes RFF-SNCF et imposée aux futures entreprises de travaux a permis de limiter cette interruption du trafic (durée totale de 84 heures).

LE BRUIT DE CHANTIER

Les nuisances sonores liées au projet seront principalement générées par le fonctionnement et le va-et-vient des engins de chantier.

- Les seules prescriptions actuelles en matière de bruit de chantier portent sur :
- la limitation des puissances d'émissions sonores de certains engins et matériels de chantier (pour les fabricants),
 - les règles d'utilisation et les horaires d'activité (pour les utilisateurs).

6.2 Mesures en phase définitive

6.2.1. Mesures en faveur du milieu physique

Le relief et la géologie

La mise en service du projet n'est donc pas de nature à impacter les sols de la zone d'étude. Le niveau général des terrains ne subira de modification substantielle. Aucune mesure particulière ne sera prise concernant la topographie du site.

Les eaux souterraines et superficielles

Le projet porte l'ambition de mettre en place un réseau séparatif autant que de possible dans le cadre des nouvelles voiries ou réflexions de voiries de la ZAC Centralité (eaux pluviales / eaux usées). L'infiltration des eaux pluviales permettra la recharge de la masse d'eau souterraine en des endroits judicieux pour limiter la pollution de la nappe souterraine par accumulation de polluants. Un traitement des eaux pluviales (hydrocarbures et autres polluants) sera réalisé en amont du rejet au milieu naturel souterrain.

En application du Code de l'Environnement et des différents décrets d'application instaurant la gestion globale quantitative et qualitative de l'eau, les aménagements hydrauliques projetés font l'objet d'un dossier au titre de la « loi sur l'eau ».

Aucune autre mesure n'est ainsi à mettre en œuvre.

Les critères de qualité de l'air et la santé

Le projet engendrera un trafic motorisé supplémentaire lié à l'installation de nouveaux logements et d'activités sur la zone d'étude.

Le projet a intégré la problématique des déplacements doux et alternatifs à la voirie particulière notamment par la création de larges trottoirs et de pistes cyclables. Ces aménagements seront réalisés en cohérence avec les projets inscrits dans le PDU.

Il permettra également de faciliter la liaison entre l'Est et l'Ouest de la ville en réduisant la coupure que constituent les emprises SNCF grâce à la réalisation du pont-rail. Ce pont-rail intègre la réalisation de voies bus en site propre pour le futur BI-INS en cours d'étude.

Le développement de l'auto-partage, la location de vélos et les transports à la demande pourra être favorisé dans le cadre du projet, en lien avec le Plan de Déplacement Urbain du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle. Ces aménagements permettront d'encourager le report modal vers les modes de transports alternatifs.

En outre, une trame verte systématique accompagnera chaque cheminement, constituant un réseau végétal de liaison et des espaces nouveaux offrant une alternance avec les nouveaux espaces construits. Ces plantations, prévues sous la forme de différents systèmes végétaux, pourront avoir un effet positif sur les îlots de chaleur urbain.

Aucune mesure particulière ne sera donc mise en œuvre sur ces thématiques.

6.2.2. Mesures en faveur du milieu naturel

Le projet n'aura pas d'impacts notables sur le milieu naturel en phase d'exploitation. Ceci est principalement dû à la mise en place en amont des mesures en phase chantier par le Maître d'Ouvrage.

- Les mesures en prises en phase définitive en faveur du milieu naturel sont :
- La mise en place de gîtes artificiels pour les chiroptères,
 - De limiter les nuisances pour la faune,
 - La gestion des zones humides créées,
 - L'entretien des zones arborées,
 - La conservation du bois mort,
 - La gestion différenciée des espaces verts,
 - La limitation voire suppression de produits phytosanitaires,
 - La lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

En conclusion, le projet a un impact faible sur les écosystèmes présents même s'il reste moyen pour les Chiroptères, en lien avec la destruction possible de gîtes lors de la démolition de bâtiments existants et l'abattage d'arbres au niveau du square Chochoy.

De plus, le projet ne porte pas atteinte aux zones Natura 2000 à proximité et aux populations des espèces associées.

6.2.3. Mesures en faveur du patrimoine

La conception du projet urbain privilégie l'insertion harmonieuse des constructions et infrastructures dans leur environnement, dans l'esprit du Plan Directeur de l'équipe Desvigne-Portzamparc, dont les espaces publics des abords du Louvre-Lens sont un prototype. Le projet ne portera pas atteinte à la perception de ces monuments historiques.

La démarche de consultation de l'Architecte des Bâtiments de France sera engagée lors des phases de précision du projet. Des échanges ont déjà eu lieu sur les principes urbains et paysagers portés par l'équipe Desvigne-Portzamparc.

Le service régional de l'archéologie sera consulté préalablement puis saisi par la Ville de Lens et les différents constructeurs lors des phases ultérieures du projet pour savoir si des fouilles sont nécessaires. Des

premières saisines ont déjà été effectuées relativement aux projets du Quartier des Gares, sans prescriptions de fouilles.

Le projet tiendra compte de la réglementation en matière d'archéologie préventive définie aux titres I et II du livre V du Code du Patrimoine et des procédures administratives et financières organisées par le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004.

Dans tous les cas, on rappellera que toute découverte fortuite de vestiges archéologiques doit être immédiatement signalée à la D.R.A.C. - Service Régional de l'Archéologie, conformément à l'article L.531-14 du Code du Patrimoine.

Aucune autre mesure ne sera mise en œuvre.

6.2.4 Mesures en faveur du paysage

Le projet n'impactera pas la qualité paysagère du site. Il participera au contraire à une amélioration de la perception paysagère de la zone d'étude.

L'équipe de concepteurs du projet (Michel Desvigne et Christian de Portzamparc) précèdera la définition du projet en continuité avec les grands principes du Plan Directeur qui font la qualité des espaces publics des abords du Louvre-Lens.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet présentent un impact sur le paysage initial. La réalisation du pont-rail et des bâtiments va en effet engendrer une modification des vues et des perceptions urbaines au niveau des différentes rues de la ZAC Centralité. Le projet urbain en cours de précision s'attachera à intégrer les constructions et aménagements dans leur environnement et avec les éléments remarquables du patrimoine culturel local.

6.2.5 Mesures en faveur du milieu humain

L'habitat et le foncier

Le projet nécessite peu d'acquisition foncière et de démolition par voie d'expropriation - qui ne sont toutefois pas nécessaires à la réalisation du projet. Apparemment pour la plupart à la ville de Lens, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, à des bailleurs sociaux ou à l'Établissement Public Foncier avec lequel la ville de Lens a engagé de longue date une action de maîtrise foncière.

Les documents d'urbanisme

Des secteurs de la ZAC (le long de la voie SNCF), au sein desquels sont projetés des créations de voiries (pont-rail) et de bâtiments, sont classés en zone naturelle. La construction de bâtiments dans le cadre du programme de Plan Local d'Urbanisme sur les secteurs situés en zone N n'est pas permise par le règlement de cette zone d'après le terrain de football « Tassette » sera notamment concerné). Une adaptation du PLU sera réalisée pour la construction de bâtiment sur les abords du terrain Tassette.

Les réseaux et services

Le projet n'aura aucun impact sur les réseaux et services recensés au sein de la zone d'étude, aucune mesure n'est donc envisagée. Des études de potentiel de développement en énergies renouvelables seront menées afin d'examiner notamment l'opportunité de déploiement de mode de production d'énergie qui pourraient entraîner l'extension de réseaux collectifs de chaleur sur tout ou partie des secteurs de la ZAC.

Les activités et les équipements

Le projet permettra de renforcer l'activité de la commune et de son centre-ville par la création d'une nouvelle offre (bureaux, logements, loisirs) et un paysage urbain de qualité, de créer de l'activité économique.

L'aménagement du pont-rail au niveau des emprises SNCF permettra d'améliorer la desserte des activités existantes et de celles qui s'implanteront à proximité. Il permettra également un accès plus aisé aux grands équipements (Louvre-Lens et Stade Bollaert-Delort).

Des équipements de proximité pourront amener à être réalisés dans le cadre du programme des équipements publics de la ZAC en fonction des besoins estimés des nouveaux habitants et de la capacité des équipements existants.

Les déplacements et le stationnement

L'aménagement de la ZAC Centralité intégrera la problématique de la sécurisation des déplacements des différents usagers.

Le pont-rail réalisé à travers les emprises SNCF permettra notamment la création de déplacements des différents points de traversées des voies ferrées par les futures lignes de bus à haut niveau de service. Au-delà, la modification du réseau de transport en commun du Syndicat mixte des Transports Artois-Cohelle et le déploiement de plusieurs lignes de Bus à Haut Niveau de Service, à l'étude, sur la base du Plan de Déplacement Urbain arrêté, sera fortement intégrée à la conception du projet urbain dans un objectif de forte intermodalité. Le TER-bus-Bus à Haut Niveau de Service-vélos, avec de nouveaux itinéraires et la création d'arrêts de bus au niveau du secteur d'étude.

Chaque opération de construction gèrera son stationnement conformément aux objectifs assignés par le Plan Local d'Urbanisme. Des solutions de stationnement foisonné et mutualisé pourront être mise en place. Aucune mesure particulière, autre que celles intégrées dans le projet lui-même, n'est proposée dans le cadre du projet du fait de l'absence d'impact négatif sur les déplacements et le stationnement.

La circulation

La réalisation du projet va entraîner une modification de la circulation sur les voies situées à proximité du projet. Les effets sur la circulation sont globalement positifs puisque le pont-rail permet de réduire le trafic sur les voies de centre-ville de Lens (rue Emile Bastly, pont Césarine, rue du 11 novembre, avenue Alfred Maes) où la densité de population est parmi la plus élevée.

L'augmentation du trafic sur les voies situées au sein de la zone d'étude est induite par la création de nouveaux logements (après démolition d'anciens ou non) et la construction de locaux d'activités (hôtels, bureaux, ...).

Les études de trafic réalisées permettant de dimensionner des aménagements viaires répondant aux besoins liés à l'augmentation de la population (nouveau franchissement des emprises SNCF notamment). Ces aménagements intégreront les circulations douces et les transports en commun (BHS en cours d'étude). Le projet participera notamment à la décongestion du secteur du pont Césarine et améliorera les conditions de circulation des différents usagers du secteur.

Des aménagements seront mis en place afin de modérer la circulation au niveau de la nouvelle voie créée au niveau de la friche Zhis-Garin. Le nouveau franchissement des emprises SNCF servira de support au Transport en Commun en Site Propre et laissera une place importante aux circulations douces (cf. « Présentation du projet »). Ainsi, aucune mesure n'est à mettre en œuvre.

Le bruit et le cadre de vie

Dans les permis de construire, et en fonction de l'exposition au bruit calculée, un isolement minimal des façades figurera dans les cahiers des charges de la construction des bâtiments, sous la forme suivante :

« La façade devra avoir un isolement au bruit DnAT de : ... dB(A) ».

Le degré d'isolement de façade DnAT sera au minimum de 30 dB(A) pour tous les bâtiments.

Des prescriptions d'isolement de façades ont été établies sur la base des modifications acoustiques réalisées. Celles-ci restent provisoires, les projets de bâtiments n'étant pas définis dans le détail. Elles seront à affiner dans le cadre des dépôts de permis de construire à établir pour chaque opération.

La qualité de l'air et les constructions économes

Le choix de l'implantation même du projet dans un site déjà urbanisé et très bien desservi par les transports en commun constitue en soi une mesure d'évitement des émissions qui seraient produites par le même développement sur un site aménagé en périphérie urbaine.

En effet, cet aménagement qui densifie l'urbanisation et dans le sens des directives nationales et européennes pour une diminution de la consommation énergétique jusqu'à un projet promouvant l'étalement urbain

(Implantation en milieu périurbain) entraînerait une augmentation des émissions polluantes et des gaz à effet de serre en raison des distances parcourues par les usagers du site plus importantes.
Par ailleurs, le projet, en valorisant l'espace public et en créant de nouvelles continuités pour les modes doux, participe au report modal de la voiture particulière vers les modes doux et les transports en commun.

La sécurité

L'aménagement de la ZAC centralité (qui comprend la réalisation du pont-rail au niveau des emprises SNCF) aura un impact positif sur la sécurité des usagers. La sécurité sera aussi améliorée pour les piétons et les cyclistes grâce aux cheminements spécifiques créés dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Centralité qui prévoit la mise en valeur des espaces publics.

Afin de limiter les risques pour les différents usagers, la signalisation adaptée sera mise en œuvre, tant en phase travaux qu'en phase définitive. Les traversées des piétons feront l'objet d'un aménagement adapté, adapté à l'usage des lieux.

Aucune mesure, autre que celles définies dans le cadre du projet, ne sera mise en œuvre.

6.3 Évaluation du coût des mesures

Les préoccupations environnementales ont fait partie intégrante des études relatives à l'aménagement de la ZAC Centralité.

Etant donné le stade d'avancement des différentes opérations de la ZAC, l'estimation totale des dépenses pour la réalisation du projet soumis à la mise à disposition du public n'est aujourd'hui pas connue.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à réduire au maximum les impacts associés au projet par des mesures adaptées au contexte local qui ne sont pas estimées à l'heure actuelle.

7 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer l'effet du projet sur l'environnement

Les effets du projet sur l'environnement urbain ou naturel ont été évalués par diverses méthodes faisant appel, suivant les thèmes étudiés, à des approches qualitatives ou quantitatives, à partir des constatations effectuées dans le cadre de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement.

L'analyse des effets sur l'environnement fut complexe du fait :
- De l'évolutivité de la programmation du projet urbain qui a tenu compte des différents enjeux identifiés lors de l'établissement de l'étude d'impact, laquelle s'inscrit dans une démarche itérative, un cycle annuel complet,
- De la longueur de la réalisation de l'étude d'impact, du fait de l'établissement d'une écologie sur un cycle annuel complet.

Globalement, et thème par thème, les méthodes et documents utilisés pour l'établissement de l'état initial de cette étude ont été les suivants :

Thèmes	Méthodes, documents, organismes consultés
Topographie	<ul style="list-style-type: none"> Carte IGN 1/25000 série bleue - Visite de terrain
Géologie	<ul style="list-style-type: none"> Carte géologique BRGM au 1/50000
Qualité des sols	<ul style="list-style-type: none"> Données BRGM et Agence de l'Eau
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> Sondages géotechniques réalisés sur la zone d'étude Études de pollution des sols en divers endroits de la zone d'étude
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> Carte IGN 1/25000 série bleue SDAGE Artois-Picardie et SAGE Marque-Delle Données Agence de l'Eau

Risques majeurs	<ul style="list-style-type: none"> Dossier départemental des Risques Majeurs du département du Pas-de-Calais (2004) Bases de données ICFE, BASOL et BASTAS Porter à connaissance réalisé par la DDTM en 2012
Climat	<ul style="list-style-type: none"> Données Météo France
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Étude sur les Issis de Chaleur Urbains réalisée par INGEROP
Milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> Données de l'ATMO Nord-Pas-de-Calais Mesures et modélisations de la qualité de l'air réalisées par INGEROP Visites de terrain Inventaire ZNIEFF, ZICO, réserves naturelles Étude écologique sur un cycle biologique complet réalisée par le bureau d'études RAJNETTE
Patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none"> Liste des monuments classés ou inscrits au titre des monuments historiques (Mérimée)
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> Plan du Patrimoine Architectural et Paysager de la ville de Lens Analyse paysagère réalisée par Michel Desvigne Paysagiste
Population, Emploi	<ul style="list-style-type: none"> Reportage photographique au sol
Activités	<ul style="list-style-type: none"> Recensement général de la population de l'INSEE (2009) Visites de terrain
Documents d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> SCoT, PLU et PLU de la commune de Lens Entretiens avec les services de la ville de Lens
Infrastructures, déplacements et circulation	<ul style="list-style-type: none"> Carte IGN 1/25000 série bleue POU de la ville de Lens (SMT Artois-Gohelle) Comptes et modélisations de trafics réalisés par INGEROP (2010)
Projets alentours	<ul style="list-style-type: none"> Dossier loi sur l'eau de modernisation du stade Bollaert Entretien avec les services de la Ville de Lens
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Classement des infrastructures bruyantes du Pas-de-Calais Cartographies de bruit européennes réalisées par les services de la CALL en 2009 Mesures de bruit et modélisations acoustiques réalisées par INGEROP

8 Appréciation des impacts du programme

Conformément à l'article 1 du décret n° 2011-2019, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.
L'appréciation des impacts du programme général des travaux, constitue une mesure de précaution destinée à vérifier la faisabilité, au regard de l'environnement, du projet et des opérations avec lesquelles il constitue un ensemble fonctionnel. Elle est moins fine que l'étude d'impact de l'opération soumise à la mise à disposition du public. Elle s'intéresse aux enjeux communs à l'ensemble du programme.

Le programme général des travaux est identique à l'opération proprement dite.



ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ
LENS CENTRALITE
DOSSIER DE CREATION

-
SEPTEMBRE 2015
-

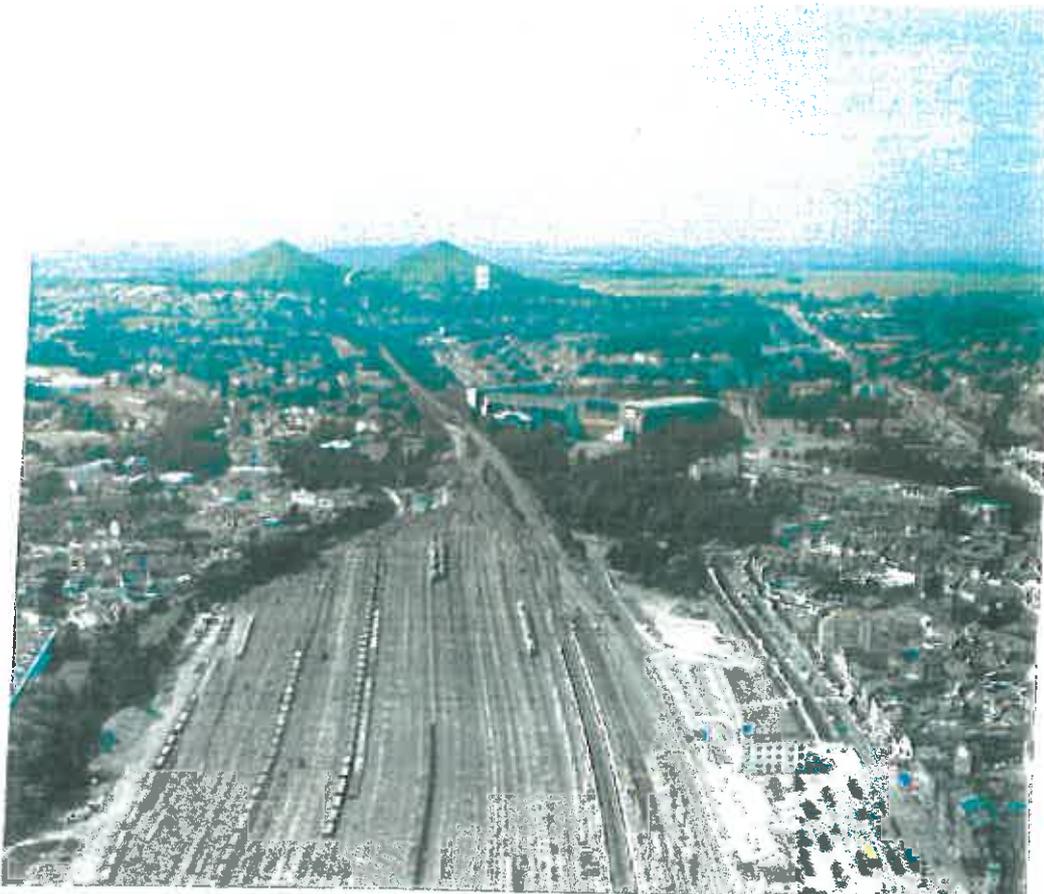


Table des matières

1	PROJET DE RAPPORT DE PRESENTATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE.....	5
1.1	OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	5
1.1.1	HISTORIQUE DU PROJET	5
1.1.2	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	9
1.1.3	DECLINAISON DU PROJET PAR SECTEUR.....	25
1.1.4	ACQUISITIONS FONCIERES	47
1.2	DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	48
1.2.1	LE MILIEU PHYSIQUE	48
1.2.2	LE MILIEU NATUREL	50
1.2.3	LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE	51
1.2.4	LE MILIEU HUMAIN.....	52
1.3	PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE	57
1.4	RAISONS POUR LESQUELLES, AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN, LE PROJET FAISANT L'OBJET DU DOSSIER DE CREATION A ETE RETENU	58
2	PLAN DE SITUATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE	63
3	PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE	1
4	ETUDE D'IMPACT ET ANNEXES A L'ETUDE D'IMPACT DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE.....	649
5	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	649
6	MEMOIRE EN REPONSE	649
7	REGIME DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT	649

La procédure de Zone d'Aménagement Concerté est régie par les articles L.311-1 à L.311-8 et R.311-1 à R.311-12 du Code de l'Urbanisme.

Le présent dossier de réalisation est réalisé conformément à l'article R.311-2 du Code de l'Urbanisme qui précise le contenu de ce dossier.

1 PROJET DE RAPPORT DE PRESENTATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

1.1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

1.1.1 HISTORIQUE DU PROJET

1.1.1.1 EURALENS ET LA CENTRALITE

En 2004, la décision conjointe du gouvernement et de la Région Nord - Pas-de-Calais d'installer le Louvre à Lens s'inscrit sur le territoire du Bassin Minier¹ dans une dynamique durable de développement. Ce choix intervient dans un contexte d'initiatives locales déjà fortes, telle que le travail de candidature du Bassin Minier au patrimoine mondial de l'Unesco.

Le Louvre arrive également comme une opportunité dans un territoire qui possède de nombreux atouts :

- une forte concentration de population dans le Bassin Minier, et en particulier dans l'agglomération Lens-Liévin,
- un paysage remarquable attestant de la présence de l'exploitation minière,
- des potentiels fonciers de régénération urbaine.

Le caractère anciennement industrialisé du territoire en fait par définition un terrain de projets privilégié, par le potentiel de transformation qu'il possède. L'arrivée du Louvre-Lens (première pierre le 4 Décembre 2009, inauguration le 4 Décembre 2012), et la labellisation du territoire parmi les sites du patrimoine mondial de l'Unesco (Juin 2012) sont les éléments décisifs d'une stratégie de développement culturel affirmée depuis longtemps par la Région Nord - Pas-de-Calais, et s'adressant ici au Bassin Minier.

A cela s'ajoute des atouts spécifiques : la qualité de l'environnement avec une proximité ville-nature remarquable, et les qualités patrimoniales des cités minières ; les autres facteurs d'impulsions territoriaux avec les nombreux projets de territoire (le site du 11/19, le stade Bollaert-Delelis, les cinq pôles d'excellences, etc.).

C'est dans ce contexte que se situe la démarche Euralens. Elle porte l'idée de développer le territoire du Bassin Minier. Ce projet s'articule autour de trois ambitions :

- créer une centralité physique et économique dans l'agglomération de Lens-Liévin qui s'inscrive en complémentarité par rapport à la métropole lilloise,
- construire une gouvernance territoriale unifiée,
- avoir une démarche exemplaire qui se diffuserait dans tout le Bassin Minier, à travers une labellisation « Euralens ».

¹ Le Bassin Minier du Nord - Pas-de-Calais est un territoire marqué économiquement, socialement, paysagèrement, écologiquement et culturellement par l'exploitation intensive de la houille présente dans son sous-sol. Il s'agit de la partie occidentale d'un gisement qui se prolonge au-delà de la frontière franco-belge le long du sillon Sambre-et-Meuse. Le bassin minier s'étend alors sur 1 200 km², soit 9,5 % de la superficie de la région, et accueille à la fin des années 1980 un million deux-cent mille habitants, soit 31 % de la population régionale. 100 000 km de galeries et 885 puits environ ont été entrepris en 300 ans d'histoire.

La demande de gouvernance s'est concrétisée dans la constitution en 2009 de l'association Euralens, composée de collectivités et d'acteurs économiques et sociaux tels que les villes de Lens, Liévin et Loos-en-Gohelle, les communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, le Conseil Général du Pas-de-Calais et la Région, la Chambre de Commerces et d'Industries ou encore l'association Culture Commune. Elle réunit aujourd'hui une cinquantaine de membres.

Il s'agit d'abord de développer une centralité culturelle et touristique s'appuyant sur l'ouverture en 2012 du Louvre-Lens, qui doit s'accompagner d'une « mise en tourisme » du territoire (développement de l'offre touristique, de l'hébergement, de la restauration, etc.), afin d'affirmer la place d'une telle économie dans la région. La tenue de matchs de l'Euro 2016 y contribuera également.

Au-delà, c'est plus largement que l'économie du territoire est amenée à se renouveler, dans une optique de montée en compétence et de création d'emploi, à l'image de la stratégie opérée dans la Ruhr (en Allemagne).

Ces dynamiques vont prendre appui sur une stratégie de développement qui vise à développer l'accessibilité et la visibilité du territoire, et notamment de la centralité de l'agglomération Lens-Liévin, et à conforter son caractère d'armature centrale du Bassin Minier.

Des grands projets de transports en commun y contribueront à large échelle :

- la mise en service par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle d'un Transport en Commun en Site Propre en 2018 (lignes de Bus à Haut Niveau de Service) ;
- puis la création d'un Réseau Express Grand Lille notamment entre Lens, l'aéroport de Lesquin et Lille (et Arras, Douai, et plus largement la métropole Lilloise) à l'horizon 2030. Le REGL vise à apporter une réponse de transport durable aux flux automobiles insoutenables à moyen terme transitant par l'autoroute A1 entre Lille et le bassin minier.

Souhaitant préciser la formation d'une centralité dans l'agglomération de Lens-Liévin, une partie des membres d'Euralens s'est constituée en groupement de commande (communes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle et la CALL). Ce groupement porte l'étude générale de la centralité du cœur d'agglomération Lens-Liévin, et a assuré les maîtrises d'ouvrage de l'accompagnement à l'arrivée du Louvre-Lens par l'aménagement de ses abords, en 2012.

1.1.1.2 LE PLAN DIRECTEUR CONÇU PAR L'EQUIPE DESVIGNE-PORTZAMPARC

Le Groupement de commandes, constitué des Villes de Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin a engagé au début de l'année 2010 une consultation pour désigner une équipe de concepteurs chargée d'élaborer un plan directeur pour le territoire central d'Euralens et de coordonner les projets d'aménagement urbains et paysagers inscrits dans ce périmètre d'environ 1 100 hectares.

Une commission réunie en jury s'est assemblée le 5 mars 2010. Elle a étudié les vingt-six dossiers de candidatures puis a établi une sélection de quatre groupements d'architectes-urbanistes et paysagistes de grande qualité, pilotes d'équipes d'ingénierie spécialisées dans le domaine des infrastructures, des déplacements et du développement durable :

- Michel Desvigne paysagiste mandataire associé à Christian de Portzamparc,
- Obras architecte-urbaniste mandataire associé au paysagiste Thierry Laverne,

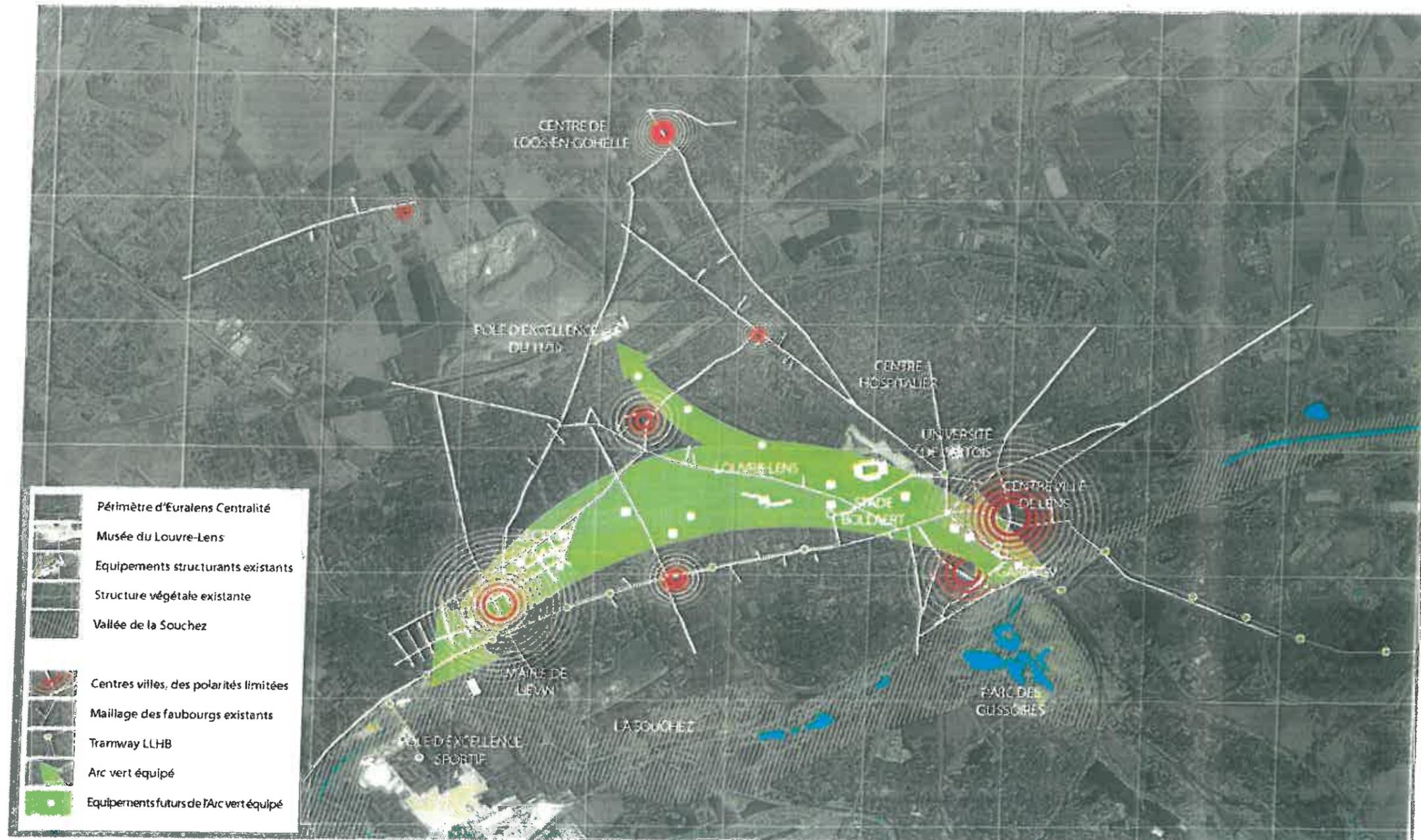
- Dominique Perrault architecte-urbaniste mandataire associé au paysagiste allemand Peter Drecker,
- TER paysagiste mandataire associé à l'agence d'architectes-urbanistes Saison-Menu.

Ces quatre équipes retenues ont été invitées à remettre une offre, dans le cadre d'une procédure négociée, pilotée par une commission technique assistée d'Une Fabrique de la Ville et réunissant services des collectivités, Mission Bassin Minier et Région Nord-Pas-de-Calais.

Un séminaire d'échange entre les quatre équipes et les acteurs du territoire a été organisé sur site le 22 Mars 2010. Les équipes ont restitué, suite à ce séminaire, une offre intermédiaire, présentée en réunion de négociation le 30 Avril 2010, réunion qui s'est accompagnée d'une nouvelle visite de site. Les quatre équipes ont ensuite remis leur offre finale.

Le 4 Juin 2010, le groupement de commandes liant Lens, Liévin et Loos-en-Gohelle et la Communauté d'Agglomération Lens-Liévin a, suite à cette procédure, désigné l'équipe menée par Michel Desvigne et Christian de Portzamparc attributaire de l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère Euralens Centralité (avec les bureaux d'études du groupe Artelia).

Cet accord-cadre confie la responsabilité de définir la stratégie urbaine et paysagère du territoire central d'Euralens (1 100 ha, le Plan Directeur qui fut approuvé par les élus du Groupement en Novembre 2011), d'assurer la maîtrise d'œuvre des premiers espaces publics de desserte du Louvre-Lens (livrés concomitamment à l'inauguration du Louvre-Lens en Décembre 2012) et d'autres espaces publics structurant du plan directeur (études en cours depuis 2012), et enfin d'assurer plusieurs études urbaines et paysagères liées à la mise en œuvre du Plan Directeur (études en cours depuis 2012).



INTENTIONS: Armature centrale paysagère équipée, centres villes restructurés et polarités intermédiaires affirmées.

L'arc vert équipé – Plan Directeur Euralens centralité, Novembre 2011, équipe Desvigne-Portzamparc.



1.1.1.3 LA ZAC CENTRALITE

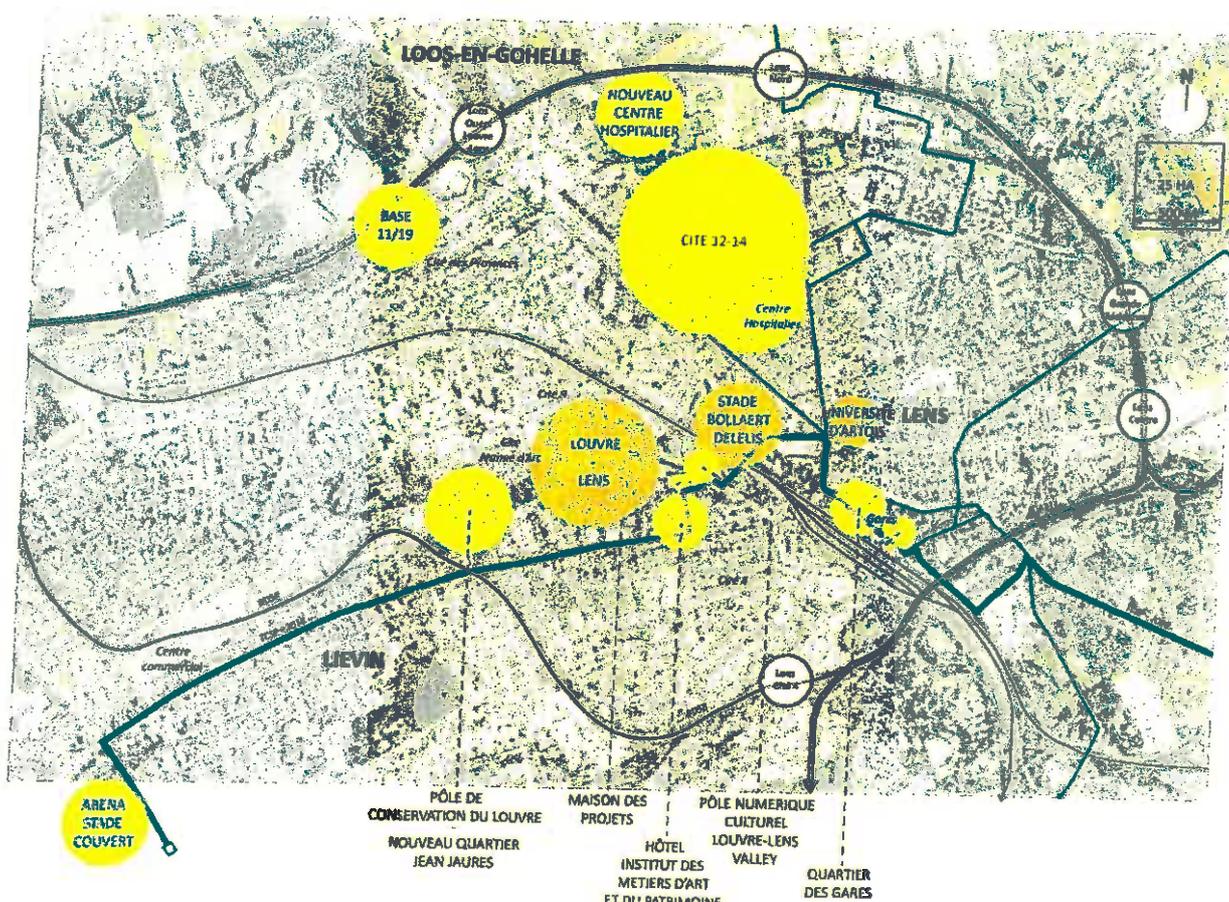
Le projet urbain pour la centralité Lenoise émerge de l'ambition de la Ville de Lens confortée par le travail de l'équipe Desvigne-Portzamparc.

Au regard de la complexité de l'opération en terme d'emprises foncières, d'infrastructures, d'enjeux programmatiques et financiers, la Ville de Lens a pris l'initiative d'engager la création d'une Zone d'Aménagement Concerté pour engager la réalisation du projet.

Les objectifs d'aménagement qui structurent le projet sont détaillés ci-après.

1.1.2 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le projet Lens Centralité est un projet d'aménagement et de développement global du territoire, avec l'ambition de développer son attractivité, et d'affirmer et de valoriser la centralité de Lens au cœur de l'agglomération.



La centralité d'agglomération, grands équipements et grands projets – source : Une Fabrique de la Ville.

Un secteur étudié attractif et stratégiquement situé entre le centre-ville commerçant et les différents grands équipements (musée, stade, université, gares), d'environ 70 hectares a ainsi été identifié :

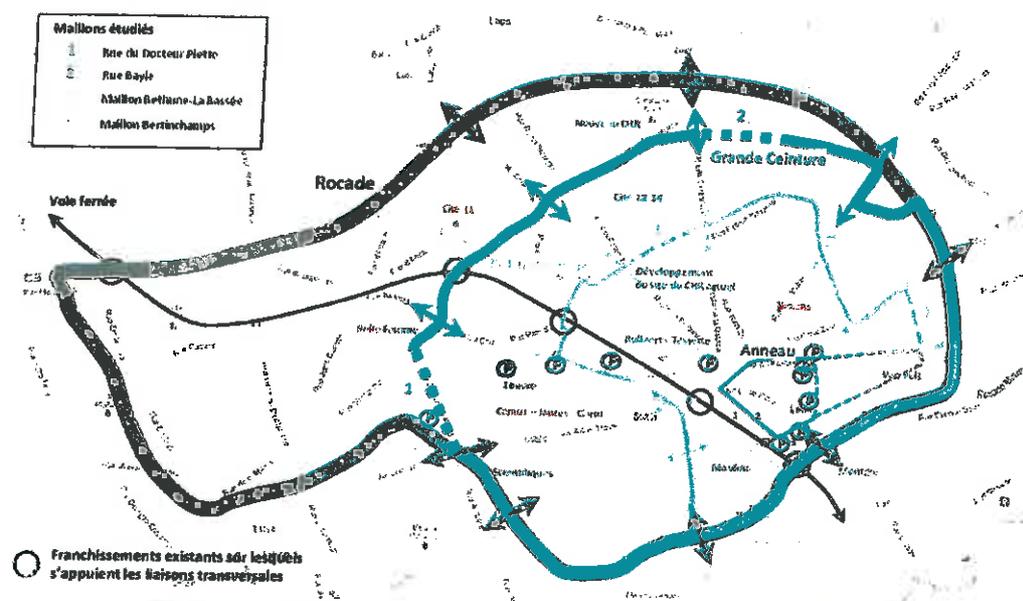
- quartier des gares,
- square Chochoy et les abords du stade Bollaert-Delelis,
- secteur Tassette, site composé par l'ancienne usine Zins et l'ancien vélodrome Maurice Garin, abords du Louvre-Lens le long de la rue Paul Bert et Georges Bernanos,
- îlot de la cité 9 délimité par les rues Bert, Parmentier, Montesquieu et Rochefoucauld.

Le projet s'appuie sur la grande figure de l' « arc vert » définie par l'équipe Desvigne-Portzamparc, présentée ci-avant.



Figuration dans le grand paysage de la centralité – source : Une Fabrique de la Ville.

Ainsi que sur l'élaboration à l'échelle communale, en lien avec les dynamiques d'agglomération, d'un plan de circulation visant à améliorer les déplacements par tous les modes de transports.



Plan de circulation, schéma de synthèse – source : INGEROP.

La ZAC Centralité intègre notamment la réalisation d'un nouveau franchissement de la voie ferrée (pont-rail) permettant de relier l'Est de la commune à l'Ouest et ainsi de désengorger le Pont Césarine actuellement saturé en heures de pointes. Ce franchissement servira également de

support au tracé de Bus à Haut Niveau de Service projeté (Transport en Commun en Site Propre Lens-Liévin-Hénin-Beaumont-Carvin).

1.1.2.1 LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet vise ainsi à intensifier et développer le centre-ville, augmentant la population et les travailleurs, ou visiteurs, qui le fréquentent, en cohérence avec le déploiement d'une offre de transport en commun performante.

La mise en œuvre de cette centralité sera déclinée dans un programme global des constructions qui développera :

- bureaux pour les entreprises existantes ou futures,
- hôtellerie renforçant le potentiel touristique du territoire,
- commerces, services et activités renforçant le centre-ville,
- logements dans des typologies attractives, variées, adéquates à la demande ou novatrices,
- équipements publics.

La trame viaire et les espaces publics créés ou recomposés seront lisibles, structurants (ie. le percement d'un nouveau passage sous la voie ferrée et le parcours gare - centre-ville – Stade – Louvre-Lens) et de grande qualité paysagère (ie. les abords du stade Bollaert-Delelis).

Liant les nouvelles constructions, grands équipements et le tissu existant, ils seront particulièrement soignés, dans une écriture sobre et contemporaine, identifiable mais respectueuse du patrimoine et du « déjà-là ».

Ils permettront la viabilisation et l'aménagement de nouvelles emprises de renouvellement urbain, ils supporteront la création de quelques polarités accueillant des programmes attractifs le long du parcours structurants gare - centre-ville – stade – Louvre-Lens.

Les premières études liées au plan directeur Desvigne-Portzamparc ainsi qu'un travail avec les collectivités et organismes publics partenaires de la Ville de Lens ont permis d'identifier plusieurs sous-secteurs et d'élaborer un premier plan de vocation déclinant géographiquement les objectifs du projet (ci-après).

Les objectifs du projet, approuvés par le Conseil municipal le 20 septembre 2013, sont :

- assurer une continuité urbaine entre centre-ville commerçant et les autres polarités et grands équipements de la ville (le quartier des gares, le stade Bollaert - Delelis, l'université d'Artois – faculté Jean-Perrin, le Louvre-Lens, etc.),
- favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques et de loisirs complémentaires à celles du centre-ville, développer une offre de locaux tertiaires et de services,
- participer à la mise en œuvre du Plan de circulation de la Ville, notamment en réalisant une nouvelle percée des voies ferrées, entre le stade Bollaert-Delelis et le secteur du Louvre-Lens,
- favoriser le Transport en Commun en Site Propre Hénin-Beaumont – Lens – Liévin qui sera réalisé par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.
- développer une centralité culturelle visant notamment à transformer en profondeur l'image de la Ville de Lens,

- participer à la réhabilitation de la cité minière 9 (îlot Parmentier), située à proximité du musée et inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le projet vise ainsi à intensifier et développer le centre-ville, augmentant la population et les travailleurs, ou visiteurs, qui le fréquentent, en cohérence avec le déploiement d'une offre de transport en commun performante.

La mise en œuvre de cette centralité sera déclinée dans un programme global des constructions qui développera :

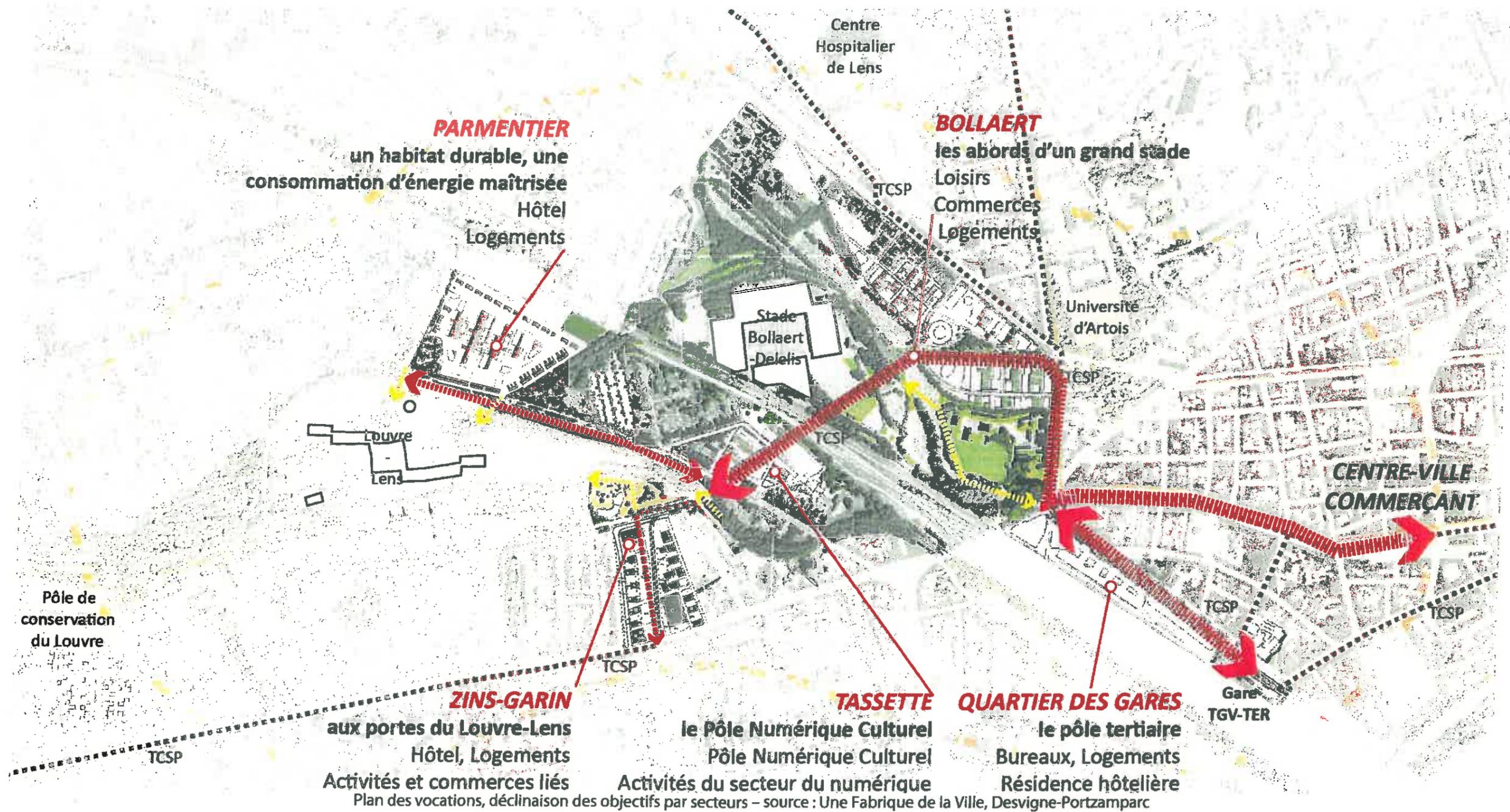
- bureaux pour les entreprises existantes ou futures,
- hôtellerie renforçant le potentiel touristique du territoire,
- commerces, services et activités renforçant le centre-ville,
- logements dans des typologies attractives, variées, adéquates à la demande ou novatrices,
- équipements publics.

La trame viaire et les espaces publics créés ou recomposés seront lisibles, structurants (ie. le percement d'un nouveau passage sous la voie ferrée et le parcours gare - centre-ville – Stade – Louvre-Lens) et de grande qualité paysagère (ie. les abords du stade Bollaert-Delelis).

Liant les nouvelles constructions, grands équipements et le tissu existant, ils seront particulièrement soignés, dans une écriture sobre et contemporaine, identifiable mais respectueuse du patrimoine et du « déjà-là ».

Ils permettront la viabilisation et l'aménagement de nouvelles emprises de renouvellement urbain, ils supporteront la création de quelques polarités accueillant des programmes attractifs le long du parcours structurants gare - centre-ville – stade – Louvre-Lens.

Les premières études liées au plan directeur Desvigne-Portzamparc ainsi qu'un travail avec les collectivités et organismes publics partenaires de la Ville de Lens ont permis d'identifier plusieurs sous-secteurs et d'élaborer un premier plan de vocation déclinant géographiquement les objectifs du projet (ci-après).



1.1.2.2 CENTRALITE ET VILLE DURABLE

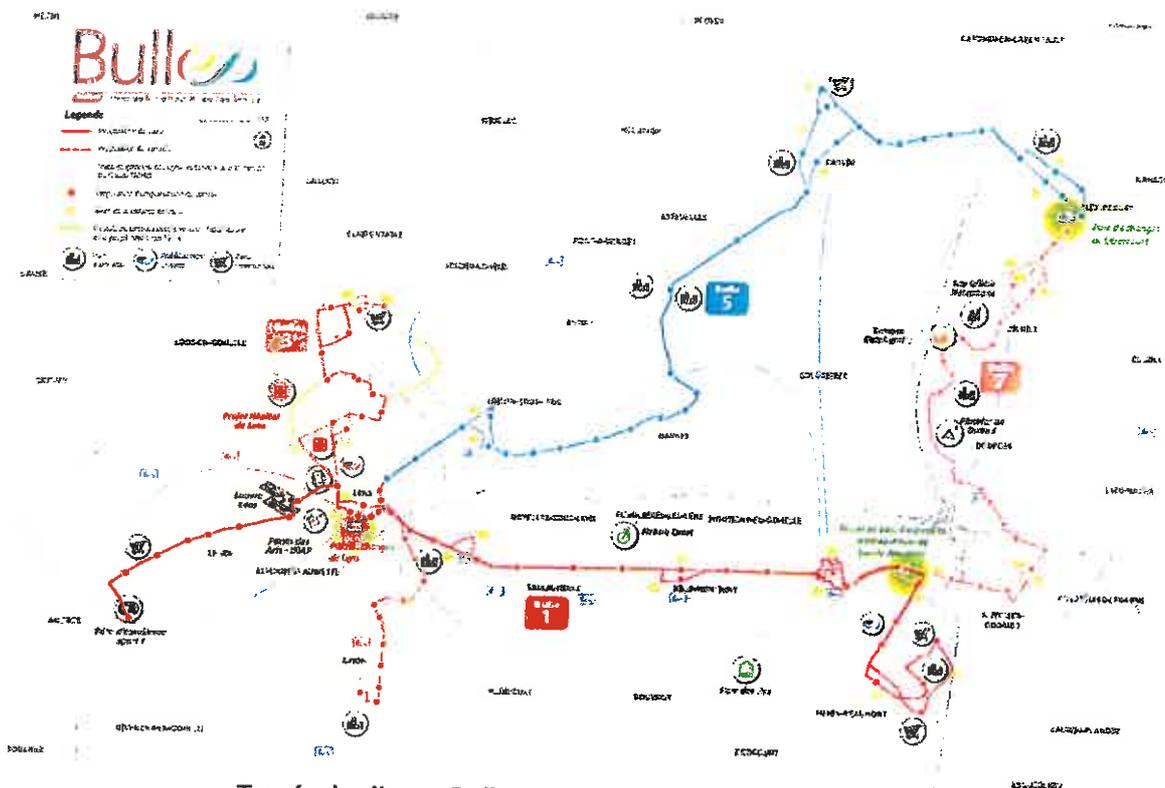
Le projet porte l'ambition de constituer dans la centralité une ville durable adaptée au contexte et aux potentialités locales.

1.1.2.2.1 Mobilité et déplacements

Le centre-ville de Lens bénéficie déjà d'une offre de transport variée : Trains Express Régionaux, Trains à Grande Vitesse, bus du réseau Tadao, vélos en location, taxis.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a élaboré le nouveau Plan de Déplacement Urbain qui concerne notamment le centre-ville de Lens et son fort potentiel pour le développement d'une véritable multi modalité. Le plan de circulation élaboré par la Ville de Lens s'intègre dans ce Plan à grande échelle.

Le projet de lignes de Transport en Commun en Site Propre « Bulles », retenant le principe de Bus à Haut Niveau de Service, en est l'armature. Le projet de la ZAC Centralité s'appuie de manière forte et cohérente sur le tracé de ces lignes de TCSP.



Tracés des lignes Bulles soumis à la concertation préalable
– source : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

Ainsi, à terme la commune de Lens et son centre-ville bénéficiera d'une véritable offre de transport multimodale, chaque partie du territoire communal sera localisée à environ 10 minutes de marche d'un arrêt.

Les aménagements d'infrastructures viaires, et au premier titre le nouveau percement sous la voie ferrée, favoriseront une circulation performante et adaptée des lignes Bulles (profils de voiries, carrefours, etc.).

Au-delà, les aménagements permettant les déplacements à pied et à vélo pour les trajets courts ou intercommunaux seront conservés, développés et sécurisés : de larges chemins cyclo-pédestres, le réaménagement de certains tracés de chemins cavaliers de mine (tel que réalisé entre le pont Césarine et la rue George Bernanos en 2012) participant de la mise en place de la boucle d'agglomération n°18, la réalisation de pistes et bandes cyclables en centre-ville.

Seront notamment développés les principes déjà mis en œuvre sur les espaces publics des abords du Louvre-Lens et d'autres grands équipements de la commune.

Par exemple, la mise à double-sens de la rue Elie Remault à l'été 2014, intégrant notamment dans le nouveau profil de rue d'une piste cyclable, aux pieds de la faculté Jean Perrin :



Rue Elie Remaux – source : Nord-Eclair.

Ou l'aménagement au cours de l'année 2012 de la rue Jean Létienne, créant un large trottoir de 4 m et réservant de manière anticipée l'espace nécessaire à la réalisation d'une voie pour le transport en commun en site propre (sous forme d'une bande enherbée):



Rue Jean Létienne – source : Michel Desvigne.

Des zones de circulation « zones 30 » ou « espace partagé » seront mis en place, tel que déjà expérimenté respectivement sur la rue Paul Bert et le long de l'avenue M-V. Foé, afin de garantir une circulation apaisée sur certains secteurs.



Rue Paul Bert – source : Michel Desvigne.

Notons aussi que le développement de l'offre de vélo à location portée par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, Biclô, pourra être favorisée dans les aménagements, étant déjà installée à proximité de la gare de Lens (35 vélos de ville, 13 vélos électriques).

Les pratiques de mobilité encore émergentes seront favorisées en lien avec le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (auto-partage, transports à la demande, etc.)

Le déploiement de bornes de recharges pour véhicules électriques, tel que déjà expérimenté sur le parking Dumortier aux abords du Louvre-Lens, pourra être étendu.

Mises en œuvre de manière combinée, ces aménagements permettront d'encourager le report modal vers les modes de transports alternatifs.

1.1.2.2.2 Gestion des eaux pluviales

1.1.2.2.2.1 Objectifs réglementaires

Le projet s'inscrit pleinement dans la politique de gestion de l'eau de la communauté d'agglomération de Lens-Liévin, son règlement d'assainissement (zone UT 4) et dans les orientations des documents supérieurs.

Les principes de gestion des eaux seront précisés et soumis à un Dossier d'Autorisation au titre la Loi sur l'eau pour la ZAC (et à des dossiers de déclaration ou d'autorisation pour les projets de constructions qui suivront).

Les objectifs visés par le projet sont, de manière synthétique :

- zéro rejet des eaux pluviales au réseau d'assainissement collectif pour les nouveaux aménagements ou constructions (modèles selon les crues décennales, trentennales, centennales), faisabilité de cet objectif devant être confirmée à chaque projet par les études géotechniques in situ.
- Un objectif prioritaire du SDAGE Artois-Picardie : masse d'eau souterraine en bon état pour 2015 ;
- la biodiversité aquatique représente un enjeu secondaire sur le territoire et pour le projet en contexte urbain – il n'y aura pas masse d'eau conséquente et permanente développée.

En premier lieu l'infiltration sera recherchée, avec surverse au réseau hydrographique superficiel, le rejet des effluents vers le réseau public n'étant autorisé qu'en dernier recours.. Les cas

d'impossibilité du « rejet 0 » (nappe superficielle, perméabilité du sol inférieure à 10^{-7} m/s, etc.) seront conditionnés à des contraintes géotechnique, hydrogéologique ou de qualité de sol fortes. Les rejets d'eaux pluviales sur l'UT 4 dont le territoire englobe le périmètre Euralens Centralité (Art. 27 du règlement d'assainissement de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin) sont soumis aux critères suivants :

- privilégier l'infiltration,
- opération de moins de 4 000 m² : surverse au réseau,
- opération de plus de 4 000 m² : surverse au réseau à 10 l/s/ha, en occurrence 10 ans,
- obligations Loi sur l'Eau : rejet vers l'extérieur à 3 l/s/ha en occurrence 20 ans.

1.1.2.2.2 Intentions

La gestion des eaux pluviales de la ZAC Centralité participera au développement et au renforcement de la trame paysagère (elle pourra aussi favoriser un rafraichissement naturel du milieu urbain en cas de phénomène caniculaires ponctuels).

La rétention des eaux sera assurée par des noues, bassins notamment sur les parkings associés à chaque place de stationnement et à chaque voirie dans le cadre des nouveaux projets, dans la mesure du possible. Les parkings seront végétalisés et des bassins de rétention des eaux seront prévus pour les parkings à usage exceptionnel.

Le parti général développé se rapproche des principes mise en œuvre sur les parkings Dumortier (création) et Bollaert (déconnection du réseau collectif d'une emprise de près de 600 places, infiltration après tamponnement) réalisés dans le cadre des aménagements des abords du Louvre-Lens :



Parking Dumortier – source : Michel Desvigne.



Parking Bollaert – source : Michel Desvigne.

L'infiltration des eaux pluviales permettra la recharge de la masse d'eau souterraine en des endroits judicieux pour limiter la pollution de la nappe souterraine par accumulation de polluants. Un traitement des eaux pluviales (hydrocarbures et autres polluants) sera réalisé en amont du rejet au milieu naturel souterrain.

De manière exploratoire, des citernes de récupération d'eaux pluviales accompagnant les équipements pour arrosage des espaces publics pourraient également être mise en place.

1.1.2.2.3 Gestion des eaux usées

Un réseau unitaire d'assainissement est présent sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les eaux usées de la ZAC Centralité sont reprises par la station d'épuration de Loison-sous-Lens. Sa capacité théorique de traitement est de 117 000 habitants, 33 millions de litres par jour, pour un volume journalier en moyenne de 15 millions de litres traité en réalité.

Le projet porte l'ambition de mettre en place un réseau séparatif autant que de possible dans le cadre des nouvelles voiries ou réfections de voiries de la ZAC Centralité (eaux pluviales / eaux usées).

De manière exploratoire, à moyen terme, un traitement alternatif des eaux usées (petits lagunages, lits filtrants, ...) pourrait être étudié sur certains secteurs opportuns.

La faisabilité de ces principes de projet sera étudiée en lien étroit avec la communauté d'agglomération de Lens-Liévin.

1.1.2.2.4 Structure paysagère et biodiversité

L'augmentation de la masse végétale en lien avec la masse constituée, afin de constituer une trame paysagère et un réseau végétal renforçant la centralité est un élément fort d'identification du projet, affirmé dans les principes de l'équipe Desvigne-Portzamparc.

Les plantations accompagneront ou anticipent systématiquement les lieux de mutation urbaine. La densité forte d'éléments végétaux constants changera le paysage du site et participera à la nouvelle identité, évolutive et moderne.

Ces principes ont déjà été expérimentés à l'occasion de la réalisation des espaces publics des abords du Louvre-Lens.



Square Chochoy – source : Michel Desvigne.



Parking Jaurès à Liévin – source : Michel Desvigne.

Les différents systèmes de plantation, associés à des traitements de sol propres à chaque espace, donneront une unité visuelle au paysage urbain : facteur principal de cohérence par l'emploi d'une palette typée constante, il induit le sentiment de la pérennité de l'aménagement tout en assurant dans le calepinage des lieux, dans le choix et l'organisation des matériaux, l'inscription du site dans la modernité.

Ces plantations, au port libre, s'adapteront aux contraintes telles que celles des accès, places de parking, les arrêts de bus, les aires de livraison, etc. et deviendront des éléments de création du nouveau paysage du site, permettant de nouvelles perspectives, des nouveaux dégagements visuels.

Les essences végétales seront locales et non allergènes, un soin particulier sera apporté à la conception d'une palette végétale développant une biodiversité positive et maîtrisée dont voici un extrait :

Espaces	Vocabulaire paysager associé
Rues Boulevards Avenues Chemins	
Places Placettes	
Parcs Squares Jardins Rues jardins	
Cavaliers Parkways	

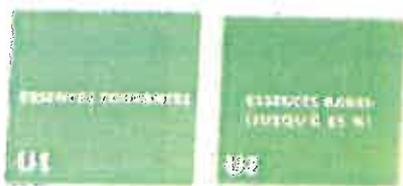
Systèmes paysagers et espaces – source : Cahier de Prescriptions Urbaines Architecturales et Paysagères, équipe Desvigne-Portzamparc, 2013.

① REGISTRE NATURALISTE



- Cavaliers
- Chemins
- Parcs
- Cordons boisés
- Masses boisées
- Plantations ponctuelles

② REGISTRE URBAIN



- Avenues
- Boulevards
- Places
- Placettes
- Rues
- Alignements
- Mails plantés
- Plantations ponctuelles

③ REGISTRE HORTICOLE



- Jardins
- Rues-jardins
- Squares
- Vergers

Principes de composition de la palette et espaces – source : Cahier de Prescriptions Urbaines Architecturales et Paysagères, équipe Desvigne-Portzamparc, 2013.

1.1.2.2.5 Gestion des déchets

Les objectifs à atteindre en matière de gestion des déchets dans le projet seront élaborés en lien avec la communauté d'agglomération de Lens-Liévin.

Les aménagements réalisés dans le cadre de la ZAC permettront de faciliter la gestion des déchets par un dimensionnement adéquat des espaces et systèmes de collecte déchets : maillage suffisant des points de collecte permettant le tri à la source, d'apport volontaire, prise en compte des contraintes techniques des véhicules de collecte, etc.

Plus particulièrement un maillage serré de points d'apports volontaires sera mis en place, et certains secteurs pourraient bénéficier d'une mise en place de bornes d'apport volontaires enterrées, améliorant la gestion des déchets sur voie publique.

En matière de gestion des espaces publics, la Ville de Lens garantira et assurera la propreté des espaces, et met déjà en œuvre des principes de réutilisation de ses déchets verts.

1.1.2.2.6 Gestion de l'énergie

A l'échelle régionale, la mise en œuvre des recommandations du master-plan Rifkin / Troisième Révolution Industrielle en matière notamment de gestion collective de l'énergie et d'appui sur les filières locales d'écoconstruction seront examinées.

Des études de potentiel en développement en énergie renouvelable seront menées afin d'examiner notamment l'opportunité de déploiement de mode de production d'énergie qui pourraient entraîner l'extension de réseaux collectifs de chaleur sur tout ou partie des secteurs de la ZAC.

La conception des espaces publics intégrera un objectif de sobriété énergétique, particulièrement pour les sources lumineuses de l'éclairage public (consommation, programmation de l'éclairage, performance, adaptation, etc.).

Le déploiement de bornes de recharges pour véhicules électriques, tel que déjà expérimenté sur le parking Dumortier aux abords du Louvre-Lens, pourra être étendu.

La définition de prescriptions d'objectifs de performance énergétique plus ambitieux que le strict réglementaire sera étudiée au cas-par-cas, en fonction de l'économie de chaque projet de bâtiment et des soutiens financiers identifiables, ainsi que du potentiel de déploiement d'un réseau collectif.

Le secteur de l'îlot Parmentier, qui sera réaménagé en partenariat étroit avec les bailleurs Maisons & Cités et SIA pourrait faire l'objet de rénovations et de constructions particulièrement ambitieuses. Ce secteur est d'autant plus intéressant pour ce faire qu'il se situe au cœur d'une cité minière, il serait ainsi un démonstrateur convaincant de la transformation possible de ces quartiers d'habitat nombreux dans le bassin minier.

Ponctuellement, des dispositifs expérimentaux en matière de production d'énergie pourront être élaborés à vertu de démonstration.

1.1.2.3 L'organisation responsable des chantiers de réalisation du projet

Les chantiers de réalisation du projet de la ZAC Centralité, et en particulier les chantiers de réalisation de son programme des équipements publics, entreront dans le cadre d'une organisation responsable.

1.1.2.3.1 Les clauses d'insertion

Des clauses d'insertion par le travail seront intégrées aux marchés publics de travaux, en lien notamment avec la mission locale pour l'insertion et l'emploi, garante du sérieux des structures d'insertion missionnée.

La mission locale a notamment pour mission :

- d'assister les entreprises candidates pendant la préparation de leur offre, en matière de dispositif d'insertion,
- de fournir la liste des opérateurs de l'insertion par l'activité économique susceptibles d'être concernés par les lots du marché,
- de proposer des personnes susceptibles de bénéficier des mesures d'insertion avec le concours des organismes spécialisés,
- de réaliser à partir de la date prévisionnelle de démarrage des prestations, des actions de formation professionnalisantes préalables à l'embauche, en lien avec les financeurs publics de la formation professionnelle tels que : la DIRRECTE, le Conseil Régional, le Conseil Général.

A titre d'exemple, la clause administrative suivante avait été utilisée pour les marchés publics de travaux liés à la réalisation des abords du Louvre-Lens, et qui pourra être réutilisée, améliorée :

« Pour le présent marché, les entreprises qui soumissionnent s'engagent à réaliser une action d'insertion de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières, conformément à l'article 14 du code des Marchés Publics.

Les personnes concernées par cette action seront des chômeurs de longue durée, des bénéficiaires des minima sociaux, des jeunes en difficultés d'insertion.

L'obligation de l'action d'insertion est la suivante : par tranche de 100 000 euros HT de travaux, au moins 80 heures de travail seront obligatoirement réservés à l'occasion de l'exécution du marché aux personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières. Le calcul du nombre d'heure d'insertion se calcul au prorata du coût HT.

Le non-respect de cet engagement constaté à chaque bilan trimestriel entraîne l'application d'une pénalité prévue à l'article au présent CCAP.

[...]

Il sera procédé au contrôle régulier de l'exécution des actions d'insertion pour lesquelles le prestataire s'est engagé.

A cet effet, le prestataire transmet au PLIE de Lens Liévin chaque trimestre tous les renseignements relatifs à la mise en œuvre de l'action. Cet envoi sera réalisé le 15 du mois suivant le mois échu. Les documents pourront également être remis lors d'une entrevue.

Le défaut caractérisé d'information entraîne l'application d'une pénalité prévue au présent CCAP.

En tout état de cause, le prestataire doit informer le maître d'ouvrage par courrier recommandé avec accusé de réception, s'il rencontre des difficultés pour assurer son engagement, notamment dans le cas où il y a incompatibilité incontestable entre les tâches à effectuer et la capacité du public d'insertion à les assumer.

Dans ce cas, le PLIE de Lens Liévin étudiera avec le prestataire, les moyens à mettre en œuvre pour parvenir aux objectifs.

En cas de manquement grave du prestataire à son engagement d'insertion, le maître d'ouvrage peut procéder à la résiliation du marché dans les conditions prévues au CCAG.»

Enfin, les entreprises devront justifier du respect de la réglementation en vigueur concernant l'insertion et l'égalité des chances (égalité professionnelle, Sécurité et Protection de la Santé, travailleurs handicapés, travail dissimulé, etc.).

1.1.2.3.2 Les cas particuliers des chantiers de rénovation de logements occupés
Plusieurs rénovations de logements dans le parc social existant des bailleurs Maisons&Cités et SIA pourront avoir lieu, ainsi qu'éventuellement des restructurations plus lourdes. Notamment dans le cadre de la transformation du secteur de l'îlot Parmentier.

Le cas échéant, la Ville de Lens accompagnera les bailleurs sociaux dans la mise en place des procédures spécifiques de prise en charge des locataires-habitants qu'ils portent, et dans la tenue de réunion d'information.

1.1.2.3.3 Les mesures environnementales lors de la phase chantier
Les mesures suivantes seront notamment prises afin de préserver l'environnement lors de la phase chantier :

- information des riverains, de services de secours, etc. concertée avec les services de la Ville de Lens,
- formation adéquate du personnel d'encadrement ainsi que des compagnons à l'œuvre,
- gestion et collecte des déchets,
- tri sélectif conformément à la réglementation (OM, déchets dangereux solides, déchets dangereux liquides, déchets inertes, déchets non dangereux, papier/carton/bois, verre, ferraille),
- respect la réglementation en terme de travaux bruyants,
- utilisation du matériel certifié,
- rigueur dans la propreté du chantier et surtout de ses abords durant toutes les phases des travaux,
- occupation de l'espace public strictement soumise à accord préalable,
- éviter les pollutions, notamment lors du nettoyage du matériel et de l'écoulement de l'eau aux égouts,
- limiter la consommation d'eau potable,
- limitation des émissions de poussières par temps sec et de boues par temps humides hors des emprises de chantier,
- protection des arbres à conserver et des plantations riveraines.

1.1.2.4 Les modalités de la concertation préalable et au-delà, la participation du public.

Par cette même délibération du conseil municipal du 20 septembre 2013, une démarche de concertation préalable a été engagée par la Ville de Lens.

Ainsi, pour informer, consulter et inviter le public à participer à l'élaboration du projet, la Ville de Lens :

- a mis à disposition du public un livret de présentation (alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études) et un registre destiné à recueillir les observations tout au long de la procédure de concertation
- a réalisé des affichages en mairie,
- a créé, et mettra à jour, une page consacrée à l'opération sur le site internet de la Ville,
- organise deux réunions publiques permettant le débat entre la commune, les habitants, les associations locales et autre personnes concernées,
- a organisé une exposition présentant les objectifs de l'opération à l'Hôtel de Ville.

Au terme de cette démarche, le Conseil Municipal tirera le bilan de la concertation par délibération afin d'arrêter le projet d'aménagement.

Au-delà de ces conditions strictement réglementaires, les modalités de participation du public le long de la vie du projet seront étudiées par la Ville de Lens, en s'appuyant notamment sur les différents « Conseils de Quartier » concernés.

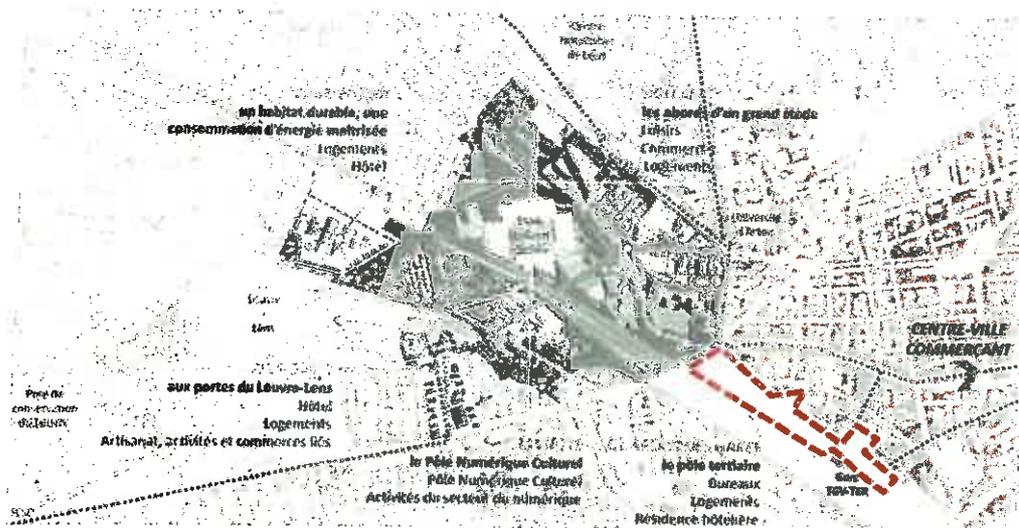
1.1.2.5 Chronologie et étapes prévisionnelles futures du projet

La transformation de Lens et l'émergence de sa nouvelle centralité est un projet de grande ampleur. Les constructions de bâtiments et d'espaces publics seront progressives, sur une période d'une vingtaine d'années. Une chronologie et les étapes prévisionnelles futures du projet peuvent être présentées ainsi :

- 2012 : Sur la base du Plan Directeur Euralens Centralité approuvé, les espaces publics des abords du Louvre-Lens, conçus par l'équipe Desvigne-Portzamparc, sont réalisés.
- 2013 : lancement des études pour mesurer les impacts du projet Lens Centralité en lien avec les principaux partenaires concernés.
- **Mi à Fin 2014** : Concertation avec le public en lien avec la concertation sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service du Syndicat Mixte des Transports (3 Décembre 2014), poursuite des études préalables, démarrage des chantiers de restructuration du stade et du premier bâtiment du Quartier des Gares.
- 2015 : Concertation préalable, Création de l'outil Zone d'Aménagement Concerté.
- 2016 : Livraison du premier bâtiment du Quartier des Gares, Ouverture d'un nouveau passage sous la voie ferrée aux pieds du stade, Inauguration du stade Bollaert-Delelis rénové et de ses abords, Championnat d'Europe de Football UEFA au printemps.
- 2018 : La réalisation des bâtiments du Quartier des Gares et des autres secteurs de la ZAC se poursuivent. De nouveaux espaces publics sont inaugurés. Les premières lignes du Transport en Commun en Site Propre entrent en service.
- 2025-2030 : Les constructions de bâtiments et de nouveaux espaces publics s'achèvent peu à peu dans le périmètre de la ZAC.

1.1.3 DECLINAISON DU PROJET PAR SECTEUR

1.1.3.1 Le quartier des gares, pôle tertiaire



Localisation du secteur du Quartier des Gares – source : Une Fabrique de la Ville.

Environ 35 000 m² de plancher de bureaux mais aussi de logements, une résidence hôtelière et des services (en rez-de-chaussée) vont être construits entre la rue Jean Létienne et la nouvelle rue Urbain Cassan (le long des voies ferrées).

Le chantier du premier bâtiment de bureau est en cours, et avance rapidement.

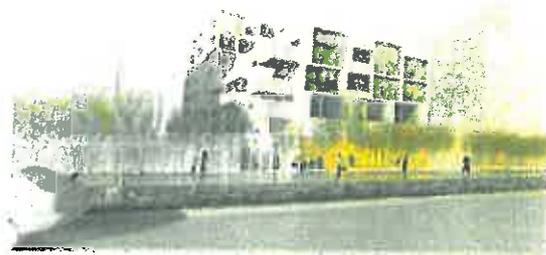
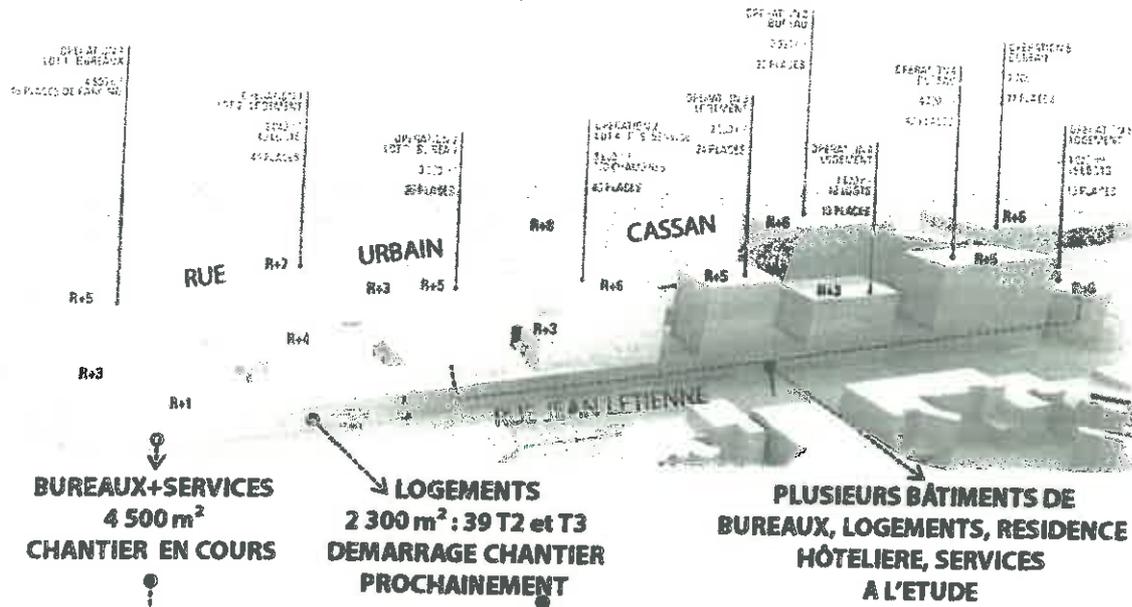
Les prochains chantiers se préparent.

La réalisation d'un hôtel et de logements sur le site de l'ancien cinéma Apollo est à l'étude.

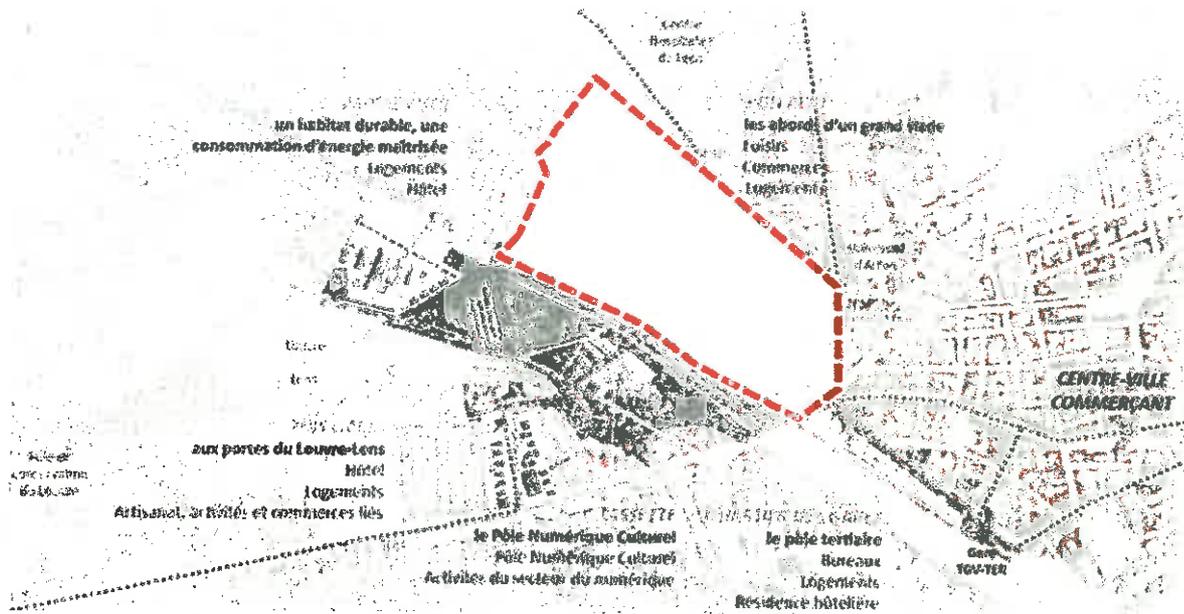
Promoteurs immobiliers : Nacarat, Groupe D Loger Habitat, Carré Constructeur, Kic et Eiffage Immobilier.

Architectes : Saison-Menu, Parmentier, Beal-Blanckaert, François Delhay, etc.

Ville de Lens – Dossier de Création de la Zone d'Aménagement Concerté Lens Centralité
Septembre 2015



Secteur du Quartier des Gares, vue générale et premières opérations – source : Une Fabrique de la Ville, Saison-Menu, Nacarat, Groupe D Loger Habitat, Carré Constructeur, Kic et Eiffage Immobilier, Association Euralens.

1.1.3.2 Le square Chochoy et les abords du stade Bollaert

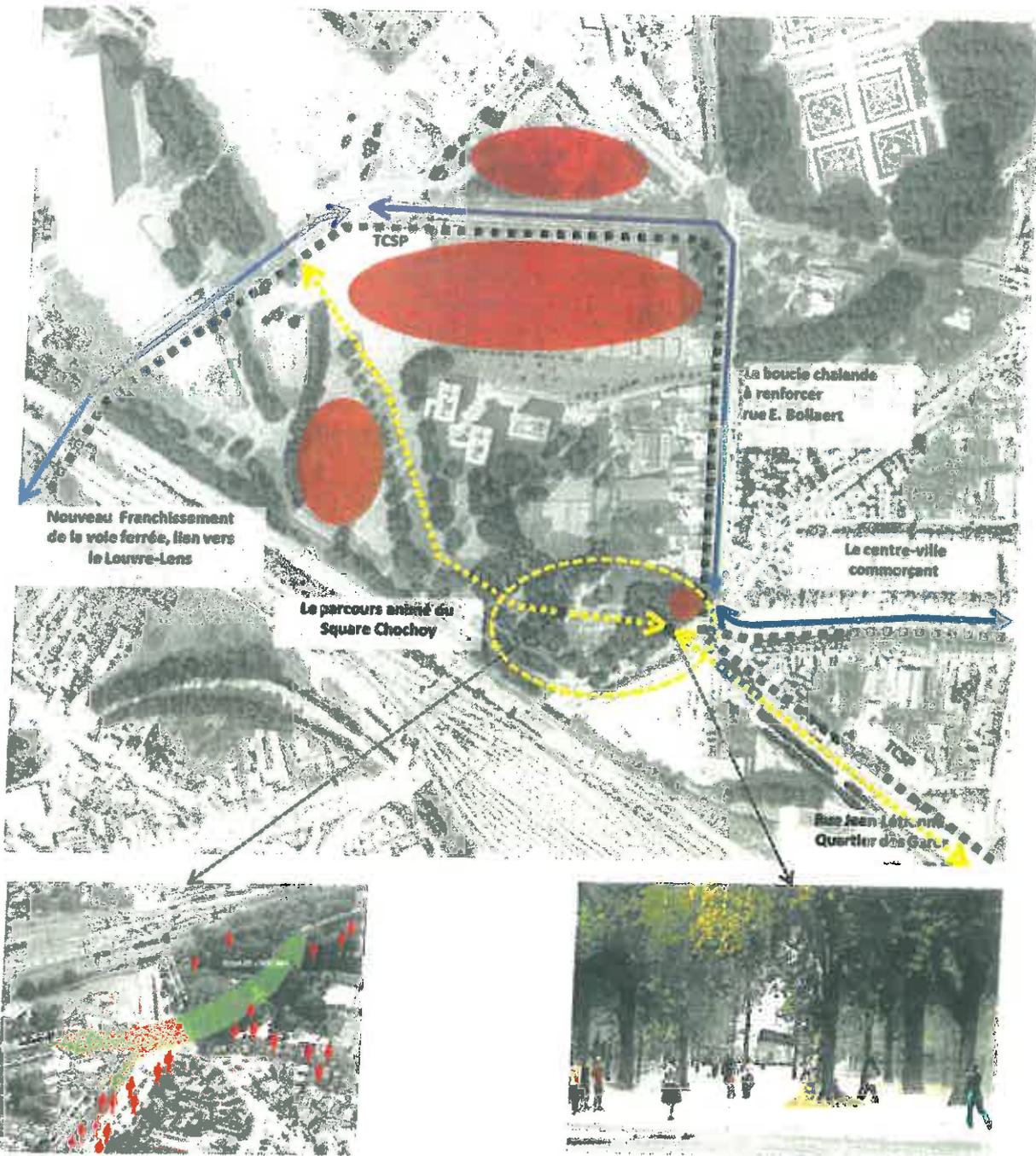
Localisation du secteur Chochoy-Bollaert – source : Une Fabrique de la Ville.

Le stade Bollaert-Delelis se transforme.

Son lien avec le centre-ville doit être repensé, amélioré et plus ouvert.

Le square Chochoy doit être réaménagé pour être plus agréable. Les commerces de la rue Edouard Bollaert doivent être renforcés, en lien avec ceux du boulevard Emile Basly.

Les bâtiments qui seront construits aux abords du stade accueilleront des programmes de loisirs, des commerces, et quelques logements.



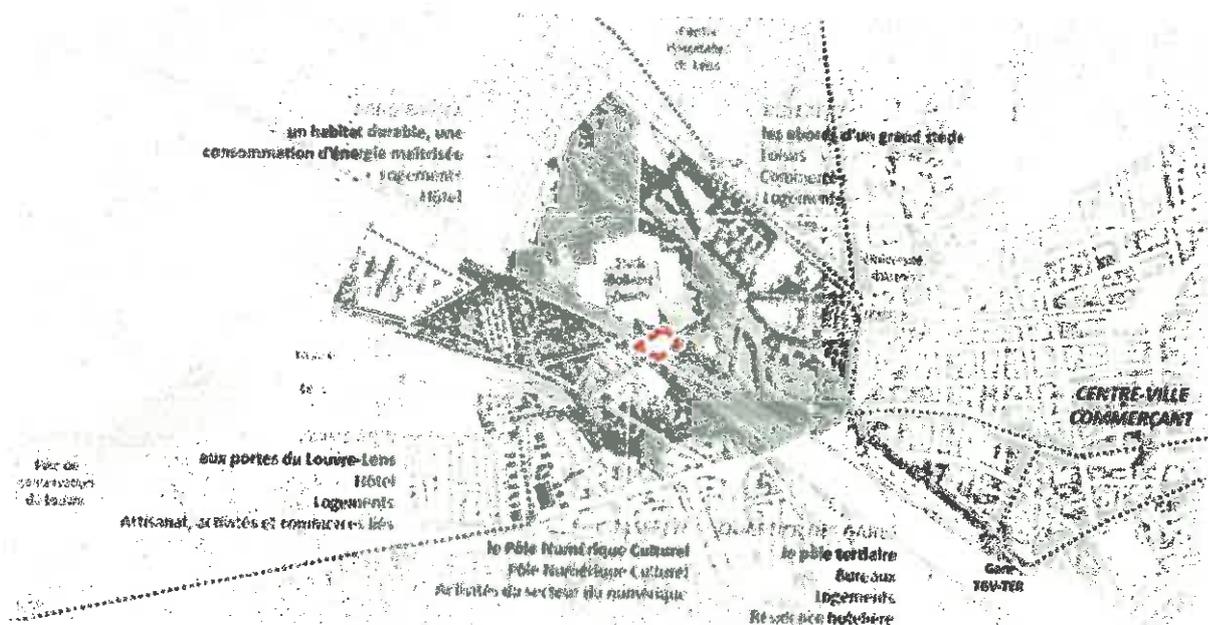
● implantations étudiées pour les nouvelles constructions

Secteur Chochoy-Bollaert, intentions – source : Une Fabrique de la Ville, équipe Desvigne-Portzamparc.

1.1.3.3

Le nouveau franchissement de la voie ferrée

1.1.3.3.1 Présentation générale simplifiée



Localisation du du franchissement – source : Une Fabrique de la Ville.

Le renforcement du lien entre les quartiers aux abords du Louvre-Lens, le stade et le centre-ville nécessite la création d'un nouveau franchissement de la voie ferrée – le passage sous le pont Césarine est insuffisant.

Ce nouveau franchissement est indispensable au passage dès 2018, du bus à haut niveau de service.

Partagé entre piétons, cyclistes, bus et voitures, ce passage fera 22 m de large (le pont Césarine fait 18 m de large).

Les travaux doivent débuter à l'automne 2015, pour être achevés au printemps 2016.

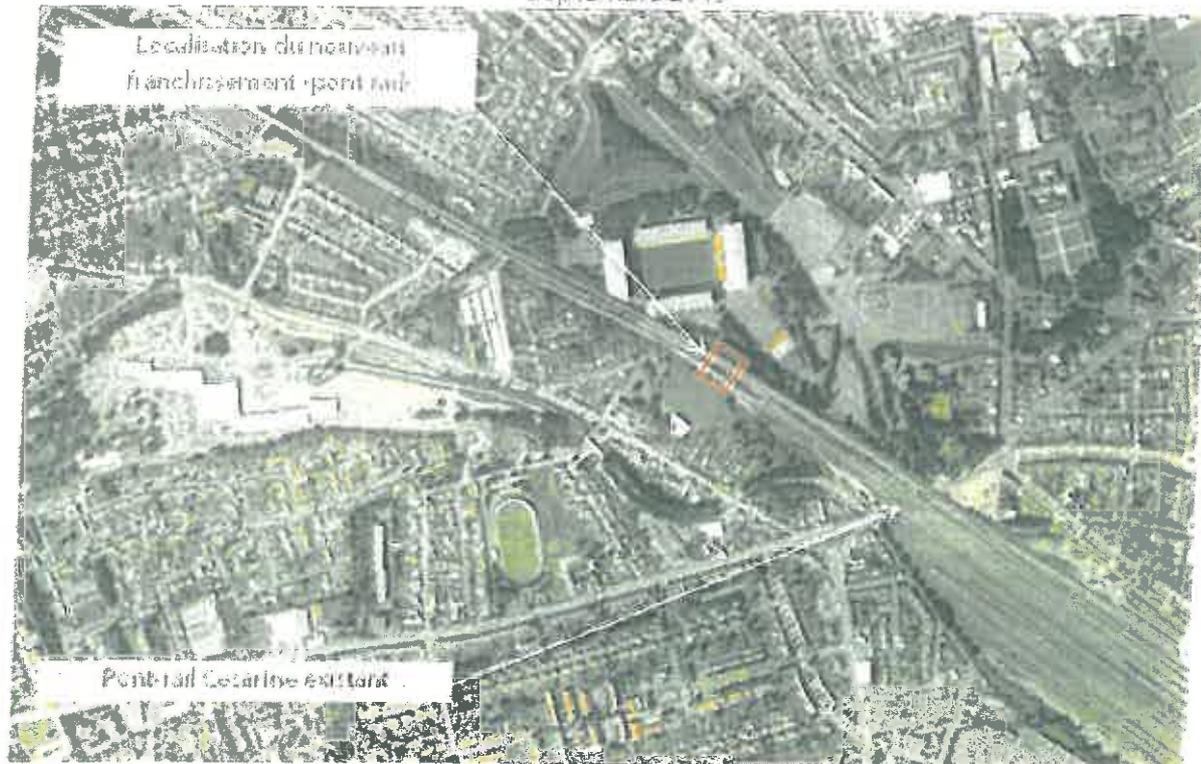
Les travaux seront réalisés par Réseau Ferré de France pour le compte de la Ville de Lens et du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, partenaires.



Franchissement sous la voie ferrée, principales caractéristiques – source : Une Fabrique de la Ville, RFF-SNCF, Ville de Lens, SMT Artois-Gohelle.

1.1.3.2 Localisation de l'ouvrage

Le projet de la ZAC Centralité comprend la construction d'un pont-rail franchissant les voies ferrées au droit du stade Bollaert-Delelis, en lien avec le développement de lignes de transport en commun à Haut Niveau de Service. Il est destiné à supporter un trafic routier (véhicules individuels et transports en commun) en décharge de l'ouvrage Césarine au Sud-Est où des congestions sont observées aux heures de pointe, ainsi que la circulation de piétons et cyclistes.



Localisation du futur pont-rail.

Le pont-rail sera constitué de deux ouvrages d'art supportant les voies, liaisonnés au centre par des murs, puis terminés par des murs en ailes de part et d'autre.

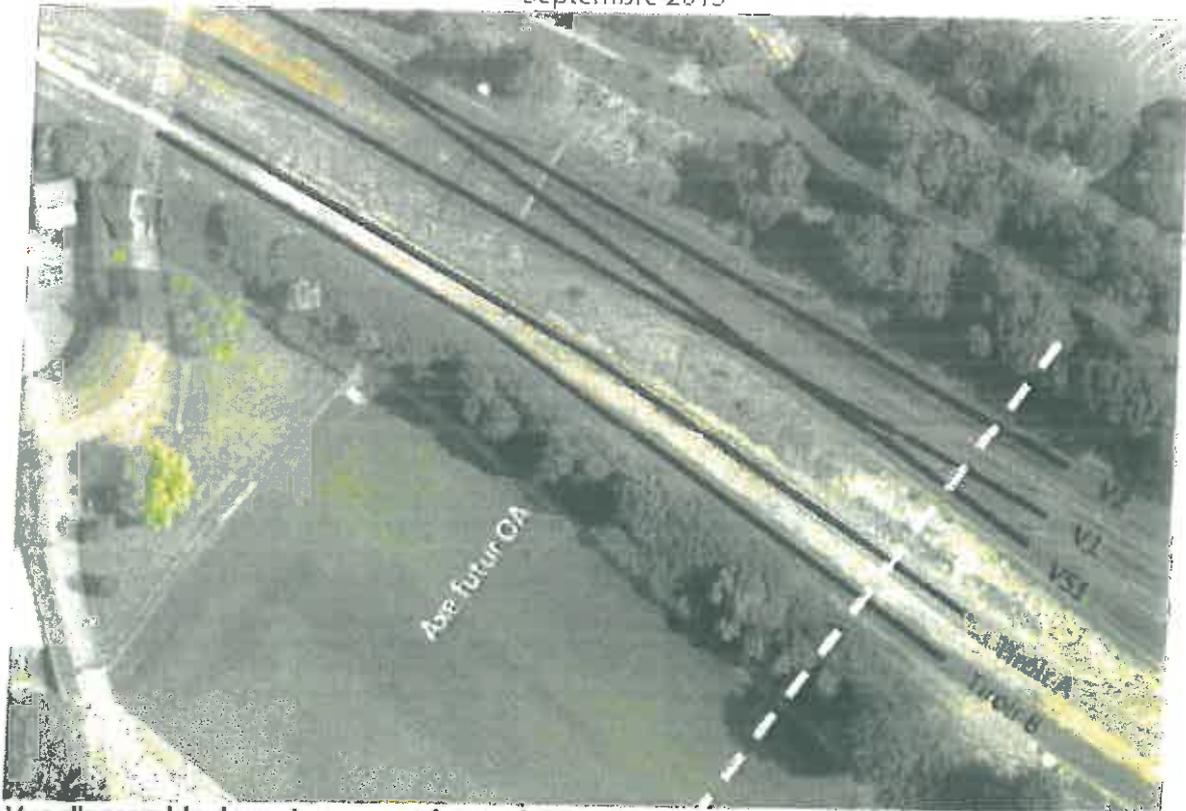
Le futur ouvrage sera situé sur la ligne ferroviaire Arras – Dunkerque n° 301 000, au point kilométrique PK 212+149.

Au droit du futur ouvrage, la plateforme ferroviaire est en remblai, présentant :

- une hauteur d'environ 6m côté Stade Bollaert-Delelis,
- une hauteur d'environ 7m côté centre d'entraînement.

Cette plateforme supporte 5 voies réparties comme suit :

- 2 voies principales (V1 et V2),
- 3 voies de service :
 - o La voie VS1, qui cisaille la voie V1 au droit du futur ouvrage pour rejoindre la voie V2 côté Béthune,
 - o le Tiroir A,
 - o le Tiroir B.



Vue d'ensemble des voies supportées par la plateforme au droit du futur ouvrage – source RFF-SNCF.

1.1.3.3.3 Connaissance des sols

Le projet n'est pas réalisé sur un site ou sur des sols recensés dans les bases de données BASIAS et BASOL.

Des investigations sont en cours comprenant 7 carottages à 5 m de profondeur, 2 carottages à 12 m de profondeur, une analyse en laboratoire (24 analyses type ISDI, 24 analyses de recherches des 12 métaux lourds). Un rapport environnemental complet sera livré permettant d'adapter si nécessaires les principes de terrassement et de gestion des terres.

Ces investigations font suite à une mission géotechnique type G1 n'ayant pas relevé de problématique géotechnique particulière.

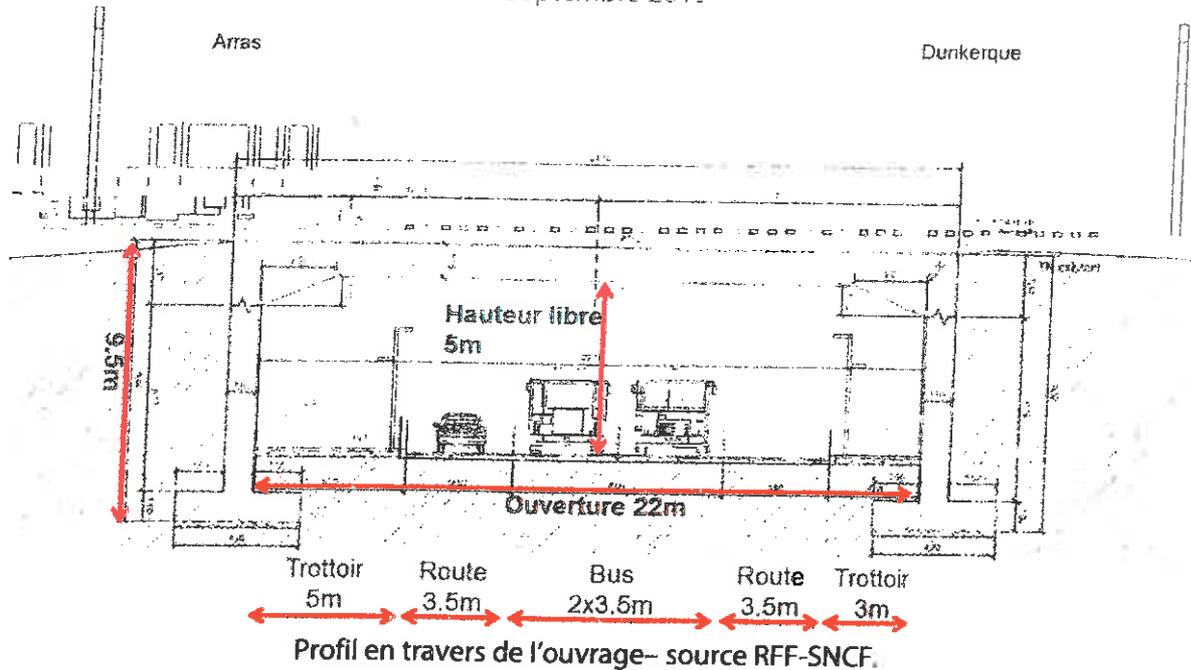
1.1.3.3.4 Description de l'ouvrage

1.1.3.3.4.1 Profil de voirie et du passage sous les ouvrages

La largeur de la future chaussée est de 22 m. Elle sera composée de la façon suivante :

- 2 voies principales de 3.5 m chacune.
- 2 voies Bus de 3.5 m chacune.
- 2 trottoirs, un de 3 m de large et un autre de 5 m.

La hauteur libre à dégager sous l'ouvrage est de 5 m.



Vue architecturale du franchissement – source RFF-SNCF.

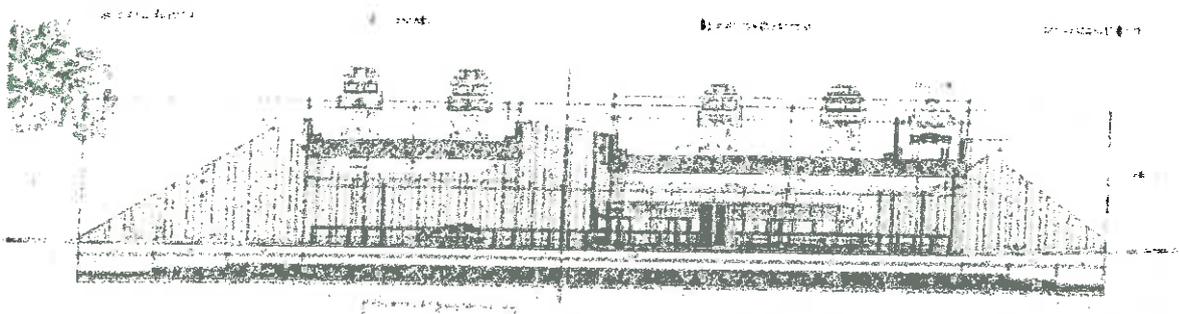
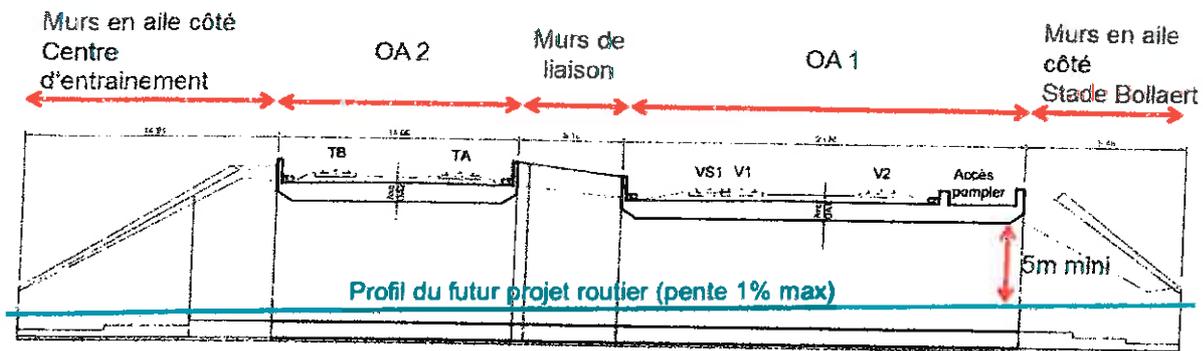
1.1.3.3.4.2 Généralités sur les ouvrages

La solution retenue pour le franchissement des 5 voies ferroviaires consistera en la réalisation de deux portiques indépendants. Ces ouvrages seront liaisonnés au centre par des murs, puis terminés par des murs en ailes de part et d'autre.

Le premier portique (appelé par la suite OA 1) sera situé côté stade Bollaert-Delelis et permettra le franchissement des deux voies principales (V1 et V2), de la voie de service VS1 ainsi que de l'accès pompier. Il présentera des murs en ailes (murs M1 et M2), qui seront préfabriqués en même temps que le portique et en seront solidaire.

Le second portique (appelé par la suite OA 2) sera situé côté terrain Tassette et permettra le franchissement des deux voies tiroirs (A et B). Il présentera également des murs en ailes (murs M7 et M8), qui seront préfabriqués en partie en même temps que le portique et en seront solidaire. En revanche, les extrémités de ces murs seront coulées en place et auront un fonctionnement structurel indépendant de cet OA 2.

L'ensemble des ouvrages sera fondé à la côte 28.70 NGF, c'est-à-dire sur la craie altérée ou fracturée, et au-dessus du niveau de la nappe.



Coupe longitudinale Ouest – source RFF-SNCF.

L'ouvrage supportera le trafic ferroviaire lié à la ligne LGV Arras-Dunkerque et à la ligne TER Lens-Béthune, ainsi qu'un trafic plus ponctuel sur les voies de service, relatifs à l'entretien et au contrôle des voies. L'accès aux voies ferroviaires depuis l'ouvrage sera bloqué par une clôture de 3 m de hauteur.

Le pont-rail sera exploité dans les mêmes conditions que les autres ouvrages du réseau ferroviaire, avec maintenance et contrôle régulier.

1.1.3.3.4.3 Superstructures et équipements

Systeme d'étanchéité sous la plateforme ferroviaire et la voie pompier

Le complexe d'étanchéité de 3 cm d'épaisseur, disposé sur le tablier, est constitué des éléments suivants :

- une chape souple en bitume polymère armé (0,5 cm),
- une contre chape lourde en asphalte gravillonné (2,5 cm).

La contre chape des relevés d'étanchéité sera réalisée en mortier de ciment ou en béton fin, armé d'un grillage ordinaire soudé.

Caniveaux à câbles et à eaux

Des caniveaux à eau et à câbles seront mis en œuvre sur le futur. Les eaux des tabliers seront évacuées côté Lens vers des avaloirs (deux pour l'OA 1 et deux pour l'OA 2).

Descentes d'eau de l'ouvrage

Les descentes d'eau ont un diamètre de 140 mm. Des réservations sont ménagées dans les traverses pour permettre leur passage. Elles descendent le long des piédroits à l'intérieur de réservations prévues à cet effet, et sont masquées par une grille de protection.

La dimension de ces réservations est de 300mm x 800mm. Celles-ci servent également à loger des éclairages.

Nappes drainantes

Le drainage à l'arrière des murs est assuré par la mise en place de nappes drainantes. L'eau sera ainsi récupérée en partie basse par un collecteur de drainage, reposant sur une assise constituée d'agglomérés de béton. Les eaux seront rejetées par l'intermédiaire de barbacanes de 100 mm de diamètre extérieur, espacées de 2,00m environ.

Raccordement des eaux pluviales

Dans le phasage du projet d'ensemble, les ouvrages d'art doivent être créés avant la mise en œuvre de la voirie nouvelle et de son système d'assainissement qui interviendra dans un second temps (contrainte de créneaux de travaux SNCF).

Le raccordement des eaux pluviales a donc été envisagé à deux échéances : un raccordement au réseau existant en phase provisoire et un raccordement au nouveau système d'assainissement de la nouvelle voirie en phase définitive.

Les eaux de drainage issues des tabliers et de l'arrière des piédroits (voir paragraphes précédents) seront ainsi raccordées en phase provisoire au réseau Veolia, situé coté centre d'entraînement, par le biais de deux fossés en terre.

Garde-corps - Corniches

Les corniches seront fixées par rails de fixation sur les relevés en béton.

Des garde-corps sont prévus dans le cadre du projet.

Equipements de protection de part et d'autre de la voie pompier

Côté plateforme ferroviaire :

Un muret de séparation mis en place entre les voies principales et la voie pompier servira de support pour un ensemble BLE de 3m de hauteur (Barrière Métallique surmontée d'un écran de retenue de chargement).

Côté opposé à la plateforme ferroviaire :

Le muret en bordure de l'OA 1 aura une hauteur de 1m, et jouera le rôle de dispositif de protection afin d'éviter la chute des véhicules sur les voiries en contrebas.

1.1.3.3.4.4 Traitement des talus

Une couverture végétale pérenne et continue sera mise en œuvre sur les talus.

1.1.3.3.4.5 Architecture

Insertion des ouvrages



Images d'insertion des ouvrages aux abords du stade Bollaert-Delelis – source RFF-SNCF.

Culées

Le parement extérieur des culées recevra une finition béton matricé (côté passage uniquement).

Les culées étant au contact des terres, des dispositions sont prises pour éviter que les bétons matricés ne soient marqués par la présence d'humidité dans les talus.

Murs de soutènement

En prolongement des culées, les murs de maintien des terres sortent du dessous des ouvrages. Ces voiles reçoivent le même parement de béton matricé que celui appliqué aux culées.

Drainage

Le long des voiles de soutènement, côté talus, un drainage est organisé. Il permet de recevoir les eaux de pluies de ruissellement du talus.

Le dispositif permet une protection étanche entre la terre et le mur de soutènement, évitant la migration des eaux sur le parement matricé intérieur du passage.

Le matériau retenu est l'acier (S 235 soudé, galvanisé, laqué RAL 7016 sablé, visserie inox), déjà utilisé pour les mains courantes de l'ensemble du projet urbain. Ce matériau répond aux divers usages souhaités, et ne nécessite pas d'entretien. Il est généralisé à tous les aménagements du stade.

Béton

Au sol, le projet propose la mise en œuvre d'un sol uniformisé, en enrobé.

Aux endroits où l'épaisseur du matériau est perceptible, celle-ci est matérialisée par la mise en œuvre d'une bordure préfabriquée (rives passage piéton).

Afin d'obtenir un traitement qualitatif des bétons des ouvrages d'art, une finition de type béton matricé est proposée pour les faces visibles des culées et des voiles en prolongement servant pour le maintien des terres.

Cette « peau » de qualité sera complétée par le dispositif d'éclairage provenant des réservations verticales et horizontales du bardage métallique des rives, qui révélera de nuit, les effets des parements.

Lumière

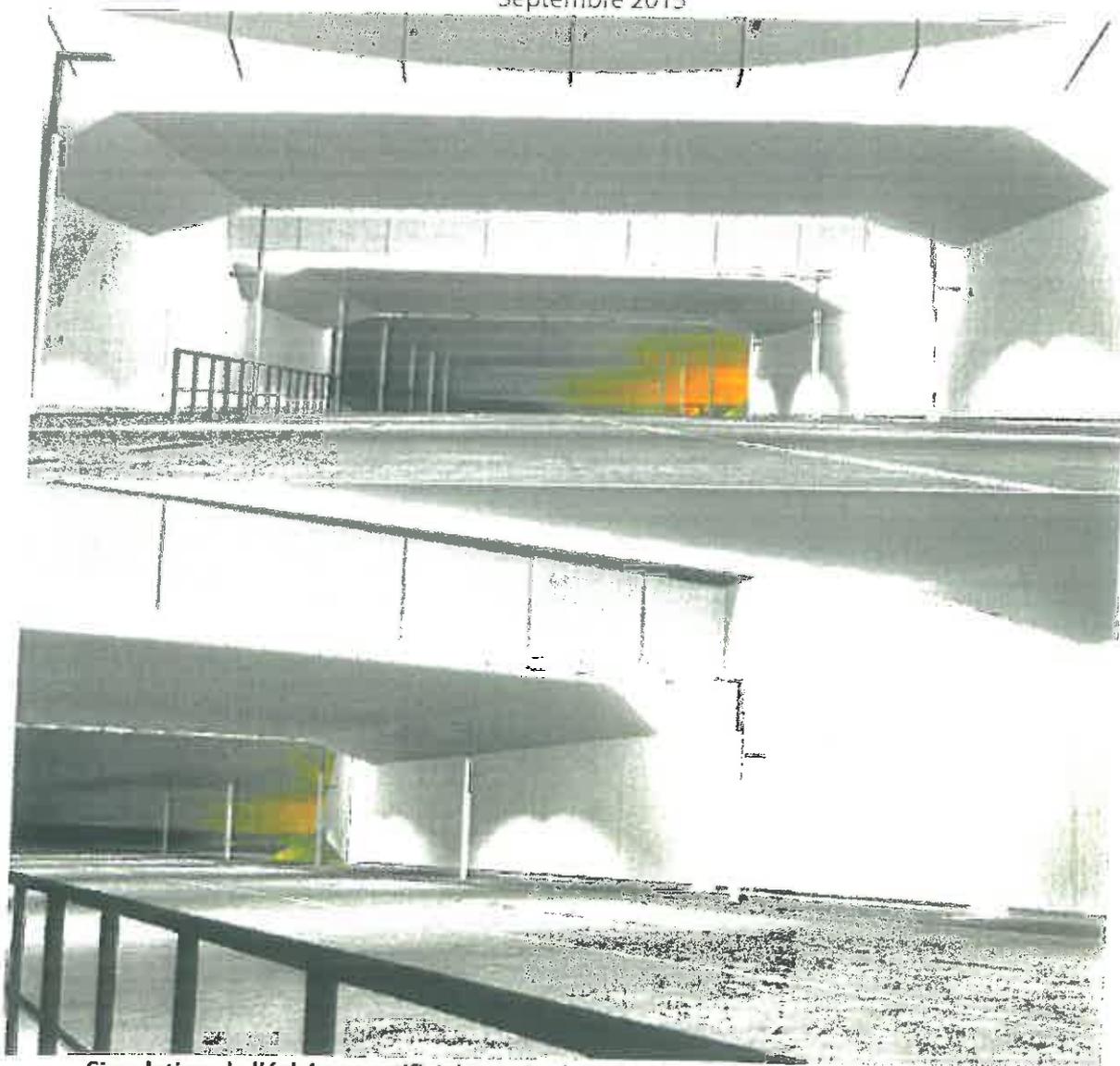
La lumière est présente sous deux aspects au droit du futur ouvrage :

- la lumière naturelle : mise en place d'un puits de lumière.
Les largeurs sont plus importantes que les profondeurs des passages, la lumière de jour est donc toujours bien présente.



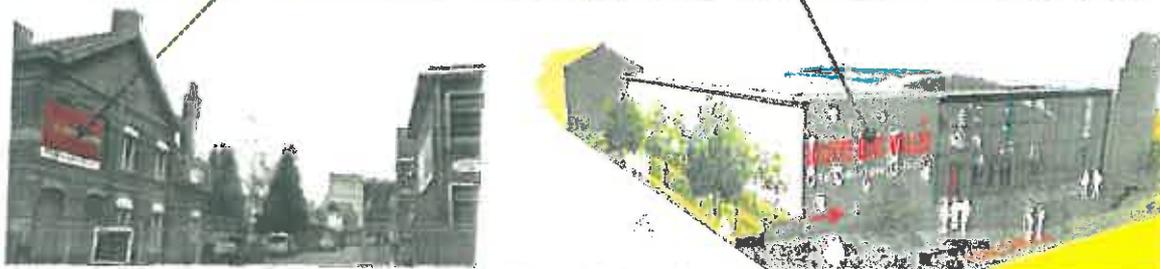
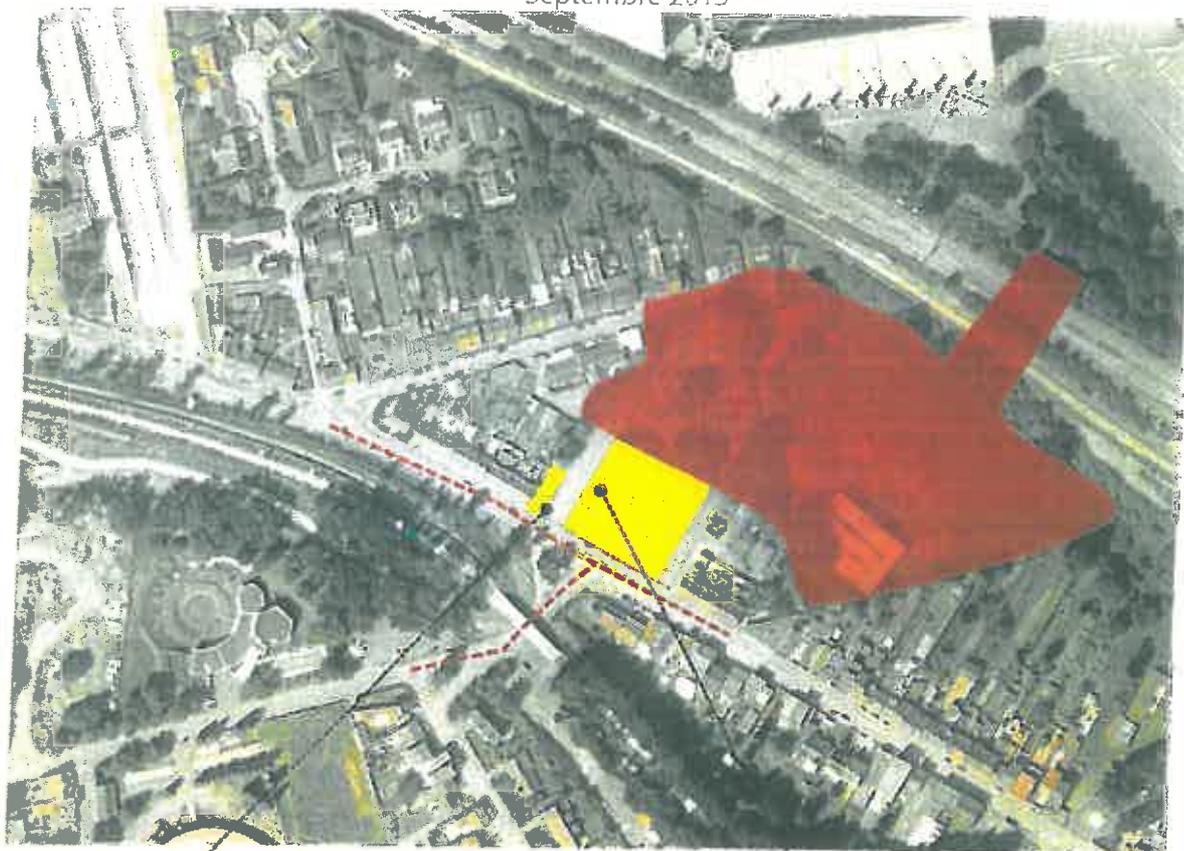
Lumière naturelle au sein des ouvrages projetés – source RFF-SNCF.

- La lumière artificielle : mise en place d'un système d'éclairage (source à préciser).
L'éclairage artificiel permet de répondre aux exigences de sécurité en accompagnant les différents flux mais il permet également de magnifier les matériaux et leur mise en œuvre.



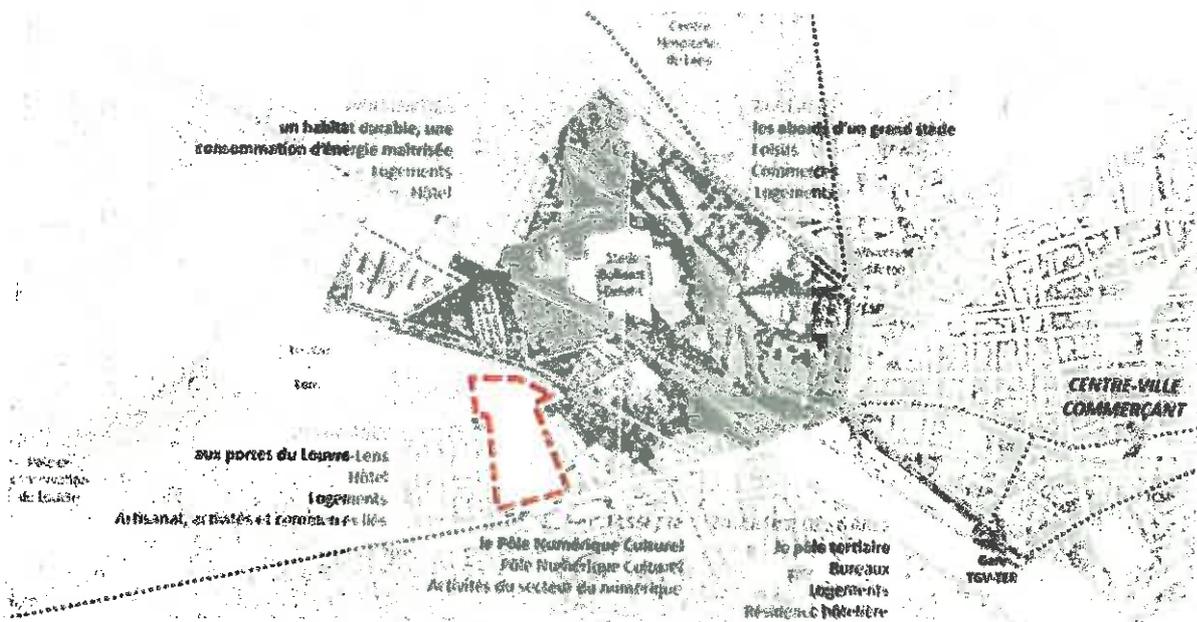
Simulation de l'éclairage artificiel au sein des ouvrages projetés – source RFF-SNCF.

1.1.3.4



Secteur Tassette, intentions, le Pôle Numérique Culturel projet en cours – source : Une Fabrique de la Ville, Louvre-Lens Valley, Cheloutti&Associés.

1.1.3.5 Zins-Garin, aux portes du Louvre-Lens



Localisation du secteur Zins-Garin – source : Une Fabrique de la Ville.

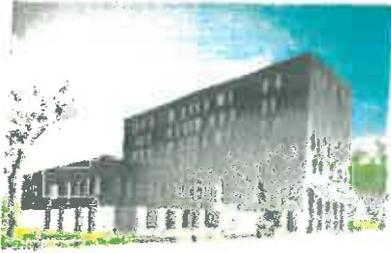
Aux portes du Louvre-Lens, le site de l'ancien vélodrome Garin et de l'usine Zins accueillera un hôtel réalisé par le promoteur Open Golf Club-Urbaxim et l'architecte Moatti & Rivière.

De l'autre côté de la rue Georges Bernanos, l'ancien centre culturel Albert Camus est à nouveau rénové pour devenir la « Maison des Projets » destinées aux touristes et aux habitants : elle présentera les démarches « Mineurs du Monde » et « Chemin de mémoire », l'Association Euralens ainsi que les musées régionaux.

Le cœur du projet sera parcouru par le Bus à Haut Niveau de Service, et l'espace public central, de qualité.

La création d'une nouvelle offre de logements, difficilement disponible ailleurs sur Lens, est étudiée.

Des locaux d'artisanat ou de services pourront aussi être implantés.



L'HÔTEL - 90 CHAMBRES

**LA MAISONS DES PROJETS
EN CHANTIER**



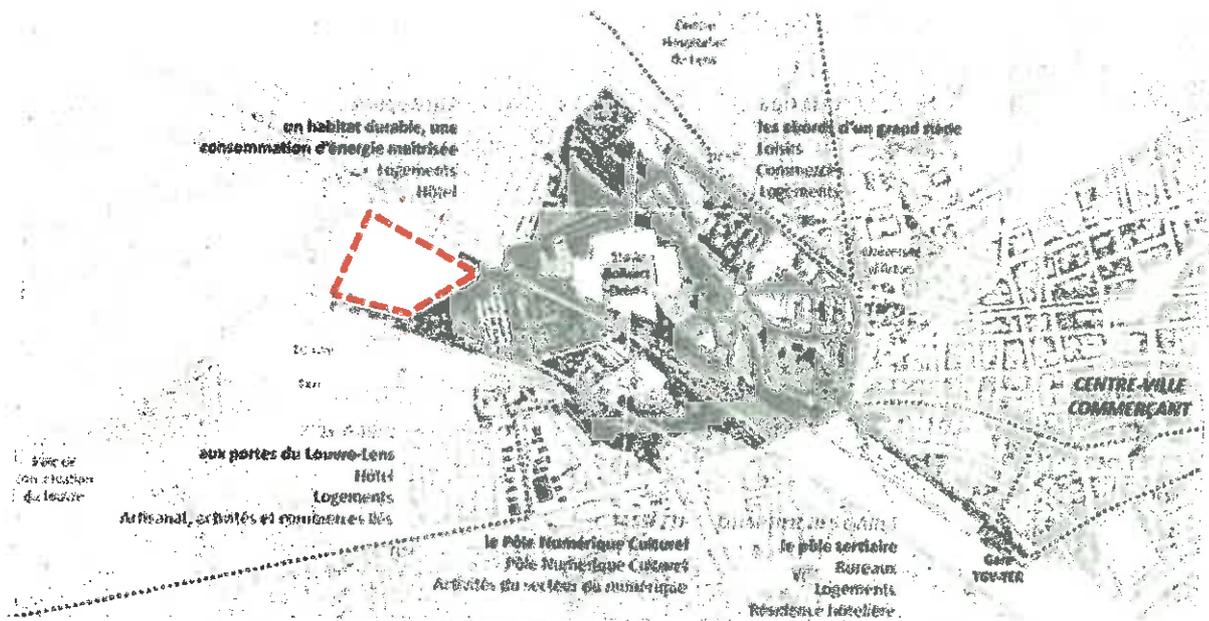
**Un espace public
liant les deux
premiers
programmes du
quartier et le
Louvre-Lens**

**Développer une
nouvelle offre de
logement et
d'équipement,
de locaux
d'artisanat et de
services**

**Le passage du bus à haut niveau
de service au cœur de l'opération,
un espace public de qualité.**

Secteur Zins-Garin, intentions, projets en cours – source : Une Fabrique de la Ville, équipe Desvigne-Portzamparc, Association Euralens, Open Golf Club, Urbaxim, Moatti&Rivière, Région Nord-Pas-de-Calais.

1.1.3.6 L'îlot Parmentier, un habitat durable, une consommation d'énergie maîtrisée



Localisation du secteur îlot Parmentier – source : Une Fabrique de la Ville.

Le projet de transformation de l'îlot Parmentier, au cœur de la cité 9 est mené en partenariat étroit avec les bailleurs Maisons & Cités et SIA.

Le projet d'hôtel porté par Maisons & Cités avance. Il a été conçu par l'agence d'architecture Maes.

Les habitants et notamment les locataires en place seront étroitement associés.

L'objectif est d'expérimenter et de mettre en œuvre un principe de transformation des cités minières en quartiers de logements économes en énergie et offrant une grande qualité de vie et d'usage pour leurs habitants.

On parlera de transformation urbaine et paysagère et de « transition énergétique » des cités minières, de leurs logements. A l'échelle régionale, ce projet s'inscrit dans la démarche dite de « Troisième Révolution Industrielle ».



Un hôtel va être créé sur la base de la restructuration des logements rue Paul Bert.

La concertation et les études sur la transformation du cœur et des rives de l'îlot Parmentier sont en cours (bailleurs Maisons & Cités et SIA).

Secteur îlot Parmentier, intentions, projets en cours – source : Une Fabrique de la Ville, Maisons & Cités, SIA, Maes architectes.

1.1.4 ACQUISITIONS FONCIERES

Les emprises nécessaires pour la réalisation du projet d'aménagement de la ZAC Centralité sont globalement maîtrisées par la Ville de Lens et ses partenaires (communauté d'agglomération de Lens-Liévin, bailleurs sociaux), ou en cours d'acquisition par l'Etablissement Public Foncier du Nord-Pas-de-Calais avec lequel la Ville de Lens a engagé de longue date une action de maîtrise foncière, grâce à des conventions qui couvrent largement le secteur.

Les emprises du projet vouées à la construction de bâtiments sont composées pour les plus grands tènements de friches de centre-ville (l'ancienne cour marchande de la gare de Lens ainsi que l'îlot Pruvost, et l'ancien garage Lallain pour le Quartier des Gares, l'ancienne usine Zins et l'ancien vélodrome Garin pour le secteur Zins-Garin).

Le projet régénèrera ainsi des emprises de friches urbaines disponibles en centre-ville et qui seront desservies par un transport en commun performant dès 2018.

Ces emprises sont maîtrisées en quasi-totalité par la Ville de Lens ou l'EPF, et les principaux travaux de démolition ont été mise en œuvre de 2007 à 2012 dans le cadre d'une mise en sécurité et état des sites acquis (cour marchande, ancien garage Lallain, usine Zins, vélodrome Garin).



Emprise de l'ancien garage Lallain maîtrisée par l'EPF – démolition en cours (Juin 2012) puis après mise en état et pré-verdissement (Juin 2014) – source : Ville de Lens.

L'aménagement d'une nouvelle trame viaire en lien avec l'existante, ou en la recomposant, se fera sur la base des emprises disponibles et d'acquisitions foncières prioritaires pour les axes particulièrement structurants, en premier lieu ceux qui accueilleront le transport en commun en site propre.

Dans le cadre du projet, des actions de mise en état, pré-verdissement ou proto-aménagement après démolition pourront être mises en œuvre pour permettre une gestion fine de la libération du foncier qui devient ainsi immédiatement valorisé par le paysage.

1.2 DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1.2.1 LE MILIEU PHYSIQUE

1.2.1.1 Le relief, la géologie et la pollution des sols

La ville de Lens est située sur la plaine de la Gohelle, vaste étendue ouverte, limitée à l'Est par les contreforts de l'Artois.

Le site est en milieu urbain, sa topographie est relativement plane et peu accidentée. Quelques faibles dénivelés existent cependant. Urbanisation, relief et paysage sont encore caractérisés par l'héritage de l'époque de l'exploitation minière : anciennes fosses d'extractions, cités minières, anciens cavaliers de mines.



Vue du centre-ville de Lens (Juillet 2014) – source : Ville de Lens.

Plusieurs ouvrages de franchissement d'infrastructures anciens ou aménagés pour l'amélioration de l'accessibilité au Louvre-Lens viennent rompre ce relief plat.



Vue d'hélicoptère de Lens (Juin 2013) – source : Association Euralens.

Les sols sont constitués essentiellement d'alluvions modernes et de limons de lavage recouvrant la craie blanche. Des sondages géotechniques réalisés en plusieurs endroits ont permis de caractériser la nature des sols.

Aucun site pollué n'est recensé sur la zone d'étude. Néanmoins, au vu du contexte dans lequel s'implante le projet (activités industrielles importantes dans le passé), des études de pollution des sols et de définition des plans de gestion ont été menés et d'autres seront réalisées lors des phases ultérieures du projet en lien avec les constructions envisagées.

Au-delà, le sous-sol de Lens comme l'ensemble du bassin minier est marqué par la persistance de certains anciens ouvrages d'exploitation (puits de mines, galeries, etc.) générateurs de certains aléas. Ces derniers sont bien connus, situés, recensés et caractérisés grâce au travail du BRGM et de l'INERIS, et ne concerne que très peu le site.

1.2.1.2 Les eaux souterraines et superficielles

Le site est majoritairement situé en zone de forte à très forte vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution.

Un sondage au piézomètre a mesuré une profondeur de nappe à 7,1 m le 26 mai 2011 en partie Est de la rue Paul Bert. Un niveau d'eau a également été relevé au droit d'un sondage à 13 m de profondeur. Un piézomètre fixe est situé dans la zone d'étude, sur le site de l'ancienne fosse n°4 de Lens. En moyenne, le niveau de la nappe sur 10 ans (1997-2007) est normal à inférieur à la normale, à une profondeur de 18 m.

Les coefficients de perméabilité mesurés à divers endroits de la zone d'étude sont supérieurs à 10^{-7} m/s aux profondeurs testées, ce qui correspond à un sol permettant l'infiltration.



Au cœur du site, l'exemple des parkings du stade Bollaert-Delelis : une moitié de l'emprise bénéficie depuis 2012 d'un traitement des eaux pluviales par infiltration – source : Michel Desvigne Paysagiste.

Le site ne recoupe aucun écoulement superficiel. Le cours d'eau le plus proche est le canal de Lens, situé à environ 1,5 km.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie, valable pour la période 2010-2015, fait apparaître que le site est compris dans une aire d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable. Toutefois, précisément aucun captage d'eau potable n'est recensé sur la zone d'étude

1.2.1.3 Les risques majeurs

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

La commune de Lens possède aussi un Plan de Prévention des risques Naturels (PPRn) depuis octobre 2001 en raison des nombreux arrêtés de catastrophes naturelles pris pour inondation par ruissellement et coulées de boue et inondation par remontée de nappes. Il n'a pas été élaboré pour le moment. Le site est majoritairement classé en zone de sensibilité moyenne, mais en partie concerné par un risque élevé de remontées de nappes phréatiques.

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 au gaz concentrés au droit des puits de mine, d'autant plus que sur Lens, ces puits sont localisés en zone urbaine. Risques toutefois bien connus, et peu significatif sur le site.

Aucune ICPE n'est située au sein de la zone d'étude.

1.2.1.4 Le climat et la qualité de l'air

Un recensement des secteurs du site les plus sensibles à l'apparition d'îlots de chaleur urbains² a été effectué. Les secteurs identifiés comme étant les plus vulnérables à l'apparition d'îlots de chaleur urbain sont localisés au Nord et à l'Est de la gare (centre-ville dense de Lens) et aux abords du stade Bollaert-Delelis dans une moindre mesure.

Les mesures au niveau des stations de mesures automatiques indice ATMO (Réseau National des Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air) respectent les objectifs de qualité définis nationalement.

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été réalisée du 12 au 27 mai 2014. La concentration de fond la plus faible est observée à l'Est du site du Louvre-Lens à l'écart du réseau routier. A l'inverse, la concentration la plus élevée est observée sur le parking du Stade Bollaert.

1.2.2 LE MILIEU NATUREL

Aucune contrainte particulière liée au milieu naturel n'est observée sur la zone d'étude, qui est dépourvue de milieux sensibles (absence de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) et présente de faibles potentialités écologiques.

Les sites Natura 2000 les plus proches de la zone d'étude se situent à plus de 12km de la ZAC et correspondent à des milieux spécifiques sans rapport avec le site urbain de la ZAC. Compte-tenu de leur éloignement et de la nature des aménagements, les sites Natura 2000 ne constituent pas une contrainte pour le projet.

Une étude écologique sur un cycle biologique complet a été réalisée entre le 23 avril et le 17 décembre 2014 par le bureau d'étude Rainette. Cette étude est annexée au dossier d'étude d'impact.

² L'îlot de chaleur urbain (ICU) désigne la différence de température près du sol entre les zones urbanisées et leurs alentours. Cette différence s'observe nettement sur le plan spatial.

Sur le plan temporel, cette différence de température est plus forte la nuit que le jour. Elle tend à augmenter en début de soirée pour se stabiliser pendant les heures de nuit.

L'aire d'étude, située en pleine ville de Lens, abrite une diversité floristique moyenne puisque lors des prospections, 140 taxons ont été observés, parmi lesquels aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a été observée.

Cette diversité moyenne s'explique par la présence d'habitats très peu diversifiés et très homogènes. De plus, les actions anthropiques régulières menées sur le site (tontes des espaces verts, nettoyage des parterres de fleurs) engendrent une banalisation de la flore et des habitats, très peu favorable à la présence d'espèces d'intérêt patrimonial, hormis dans les zones de friches laissées à l'abandon.

Les fonctions écologiques des haies et des fourrés, ainsi que la richesse floristique des zones de friches, confèrent à ces habitats les intérêts floristiques et écologiques les plus élevés du site.

A cause de l'artificialisation des milieux et de leur gestion intensive (tontes régulières), les autres habitats (alignements d'arbres, jardin public, pelouses urbaines, parterres de fleurs, zones goudronnées) présentent des valeurs patrimoniales faibles, voire très faibles.

De manière générale, les secteurs de l'Allée Foé, du Cavalier, du Parc public, et dans une moindre mesure de la gare, de l'ensemble stade Bollaert et du Nord-Est de la cité 9, sont les plus intéressants du point de vue écologique. A l'inverse, le quartier Paul Bert et le secteur Zins Garin présentent des enjeux limités (faibles, voire très faibles).

1.2.3 LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

1.2.3.1 Le patrimoine culturel

Un site archéologique connu est recensé dans la zone d'étude sur le plan des obligations diverses. Il s'agit de la voie romaine Arras-Cassel.

Par ailleurs, l'ensemble du territoire communal est reconnu comme zone archéologique sensible.

On observe plusieurs monuments historiques inscrits au sein ou à proximité immédiate de la zone d'étude.

Le Bassin Minier a été classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012. L'ensemble Paysager Minier Remarquable Lens/Loos-en-Gohelle/Loison-sous-Lens concerne le site du projet.

1.2.3.2 Le paysage

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, le contraste entre le paysage urbain de la plaine marqué par l'activité minière puis industrielle et les collines rurales de l'Artois fait l'originalité du territoire.

Au cœur du site, on citera par exemple les anciens cavaliers de mines entre les rue Maes, Paul Bert et Bernanos, qui ont été réaménagé en 2012 dans le cadre des travaux d'accueil du Louvre-Lens :



Vue d'un ancien cavalier de mine réaménagé en 2012 – source : Michel Desvigne Paysagiste.

Le site est aussi marqué par la présence d'infrastructures de transport : autoroute, routes nationales, lignes de chemin de fer, qui, si elles sont porteuses de développement économique, créent un effet de rupture et des coupures dans certains tissus urbains. Le paysage de la ville de Lens porte encore les stigmates de l'histoire économique minière et industrielle du territoire.

Le site est constitué notamment de grandes emprises de parking et surfaces artificialisées et particulièrement aux abords du stade Bollaert-Delelis qui constitue un repère important dans cette structure urbaine au bâti relativement peu élevé. On y retrouve également d'importantes emprises ferroviaires.

La densité d'habitation est assez importante au sein du site. Les petites maisons de « ville » mitoyenne constituent la majeure partie du bâti. On y trouve néanmoins quelques immeubles d'habitations plus élevés.

Quelques perspectives sur le paysage lointain sont également visibles depuis certaines rues du site, notamment vers les terrils monumentaux.

1.2.4 LE MILIEU HUMAIN

1.2.4.1 La population

De 1999 à 2009, la population de Lens a connu une diminution de population, tout comme la Communauté d'Agglomération mais à l'inverse du département du Pas-de-Calais. Cette tendance est notamment une des répercussions de la crise de l'« après-mine » qu'a connue le bassin minier et qui a encore des répercussions aujourd'hui sur la population.

1.2.4.2 Les activités

Le site est au centre-ville de Lens, il regroupe de nombreux commerces, services de proximité et services administratifs.

Un grand nombre de commerces et autres activités sont situés sur la rue Alfred Maës qui constitue un axe principal de la commune de Lens et relie le centre-ville de Lens au centre-ville de Liévin ainsi qu'au niveau de la rue Jean Letienne et de la rue Bollaert.

Au sein de la zone d'étude, le boulevard Emile Basly constitue également un pôle de commerces et services important.



Vue du centre-ville de Lens (boulevard Emile Basly, Février 2015) -- source : Ville de Lens.

La population de la commune de Lens connaît un important taux de chômage, toutefois le cœur urbain du bassin minier crée de l'emploi – un travail de fond a ainsi été engagé sur la formation afin d'améliorer l'employabilité de la population, d'améliorer leurs chances d'accès aux offres d'emploi du territoire.

1.2.4.3 Le cadre urbain et équipements

La moitié du parc de logements est constitué d'une part de logements sociaux (représentant 29,3 % du parc en 2003) et de logements miniers (représentant 27,3 % du parc en 2002).

La présence des ayants droits (occupation gratuite) est encore très importante sur Lens et notamment chez les plus de 60 ans. La proportion de locataires est également plus importante que dans l'arrondissement et la région.

Les richesses urbaines et architecturales de l'habitat minier sont multiples : les corons et les barreaux, les cités pavillonnaires, les cités-jardins et les logements modernes.

Etant située en centre-ville, la zone d'étude comprend beaucoup d'équipements culturels et de loisirs, d'établissements scolaires, de services publics et d'administrations.

Le Stade Bollaert-Delelis, la sous-préfecture, la chambre de commerce et d'industrie, l'université d'Artois et le Louvre-Lens sont compris dans le site, ou à proximité immédiate.



Vue d'hélicoptère du Louvre-Lens et du secteur Parmentier – source : Association Euralens.

1.2.4.4 Les réseaux et servitudes

Des réseaux d'électricité, de gaz, de télécom, d'adduction d'eau potable et d'assainissement sont présents au sein du site. Plusieurs transformateurs électriques sont également présents.

1.2.4.5 Le foncier

Résultat de l'histoire de l'exploitation minière, la majeure partie des emprises de la ZAC Centralité est constituée de terrains appartenant à la ville de Lens, à la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, à des bailleurs sociaux ou à l'Etablissement Public Foncier. Les emprises ferroviaires appartiennent à Réseaux Ferrés de France.

1.2.4.6 Les déplacements

A l'image de l'urbanisation, le réseau de voirie est marqué par sa complexité et son manque de lisibilité, dus à sa multifonctionnalité et à ses nombreuses discontinuités.

Les études de déplacements réalisées sur la commune de Lens font apparaître une inadéquation entre l'offre et la demande. La ville de Lens est caractérisée par un réseau en étoile convergeant vers le carrefour Bollaert (espace entre le Pont Césarine et le triangle Bollaert-Delelis/11 novembre/Reumaux). Ses pénétrantes convergent toutes vers un carrefour problématique qui sera, à moyen terme, traversé par les lignes Bulles du TCSP du Syndicat Mixte Artois-Gohelle. Sur ce réseau structurant, ce sont quotidiennement près de 100 000 véhicules qui entrent ou qui sortent de Lens.

Le territoire communal est traversé par deux infrastructures linéaires consommatrices d'espace et d'emprise :

- le réseau autoroutier coupant Lens de ses communes périphériques,

- le réseau ferroviaire (vers Arras, Douai et Béthune), en remblai sur une partie de son linéaire, séparant la ville en deux et limitant les interfaces entre l'Ouest de la commune et le centre-ville.

La gare de Lens, qui est desservie par de nombreux TER et TGV est au cœur du site.



Vue d'hélicoptère de la gare de Lens (Juillet 2013) – source : Association Euralens.

Les cheminements piétons dans le centre-ville sont de bonne qualité puisque quasiment tous les trottoirs ont une largeur supérieure à 1,30 m, minimum préconisé par la réglementation en faveur des Personnes à Mobilité Réduite.

Les aménagements cyclables sont quasi inexistant dans le centre de Lens, en dehors des aménagements d'espaces publics récents. Pourtant en périphérie, le réseau existe et attend d'être maillé au cœur de Lens.

Il n'existe aucune infrastructure en site propre pour les transports en commun sur le territoire communal (excepté les accès directs à la gare routière, la rue Elie Remault et le quartier ANRU Grande Résidence).

Le quartier de la gare est le nœud principal du réseau de transports en commun du Syndicat Mixte des Transports. La zone d'étude est desservie par un grand nombre de ligne de bus.

L'étude de trafics spécifique réalisée, annexée au dossier d'étude d'impact, a permis notamment d'établir un diagnostic de la situation actuelle.

Des phénomènes de congestion localisée sont constatés autour de certains carrefours. En heures de pointe, des difficultés apparaissent sur les principales pénétrantes : la route de Béthune, la Route de la Bassée et la Route d'Arras sont les axes les plus congestionnés. Les voies en entrée du

carrefour Bollaert connaissent des situations de congestion, en particulier le Pont Césarine et le boulevard Basly.

1.2.4.7 Le bruit

Plusieurs voies bruyantes sont recensées dans la zone d'étude et dans le périmètre de la ZAC Centralité.

Des mesures de bruit ont été réalisées par le maître d'ouvrage permettant de caractériser l'ambiance sonore actuelle en différents endroits de la ZAC Centralité. L'accalmie nocturne mesurée en Mai 2014, correspondant à la différence entre le LAeq (6h-22h) et le LAeq (22h-6h), est supérieure à 5 dB(A). L'indicateur diurne LAeq (6h-22h) est donc représentatif de la gêne global du site.

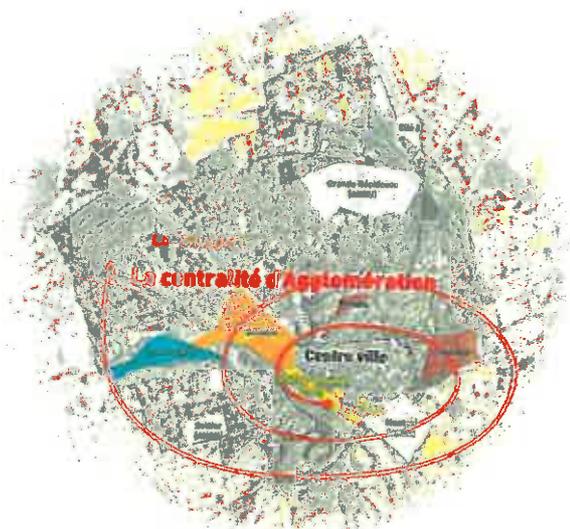
1.3 PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

Le projet de programme global prévisionnel des constructions de la Zone d'Aménagement Concerté est le suivant :

Programme	Constructibilités en m² de surface de plancher nouvellement créée au sein du périmètre de ZAC
Logements	68 000 m ² environ
Bureaux	37 500 m ² environ
Activités, commerces, hôtellerie	36 500 m ² environ
Equipements publics	8 000 m ² environ Ce programme devant être plus particulièrement précisé au regard de l'estimation des besoins existants et créés par les nouveaux logements.
TOTAL	150 000 m² environ

1.4 RAISONS POUR LESQUELLES, AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN, LE PROJET FAISANT L'OBJET DU DOSSIER DE CREATION A ETE RETENU

Le projet d'aménagement et de développement durable du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lens (approuvé le 12 Mai 2006, dernièrement modifié le 23 Juin 2011) se fondait sur quatre grands axes stratégiques : construire la dimension métropolitaine de Lens, mettre en valeur les différents quartiers et leurs richesses, perpétuer la qualité des espaces remarquables de la commune, affirmer une dimension environnementale dans les projets.



Une centralité d'agglomération – source : Ville de Lens, Territoires Sites et Cités.

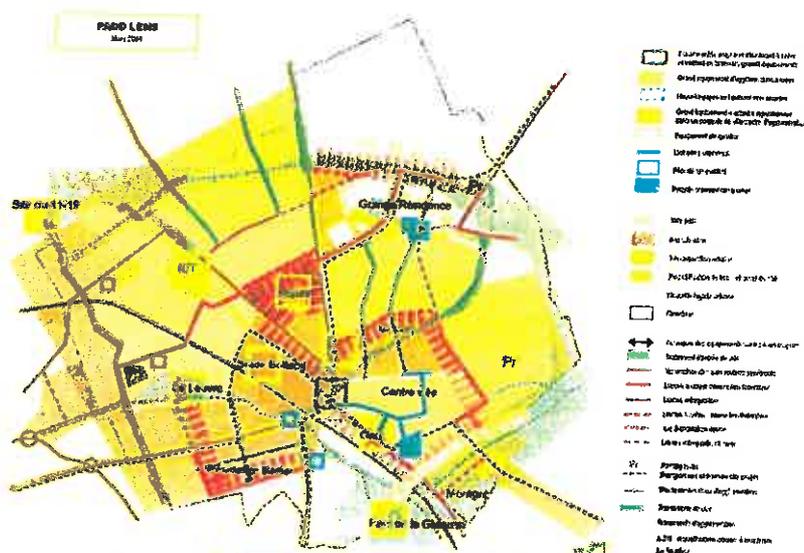
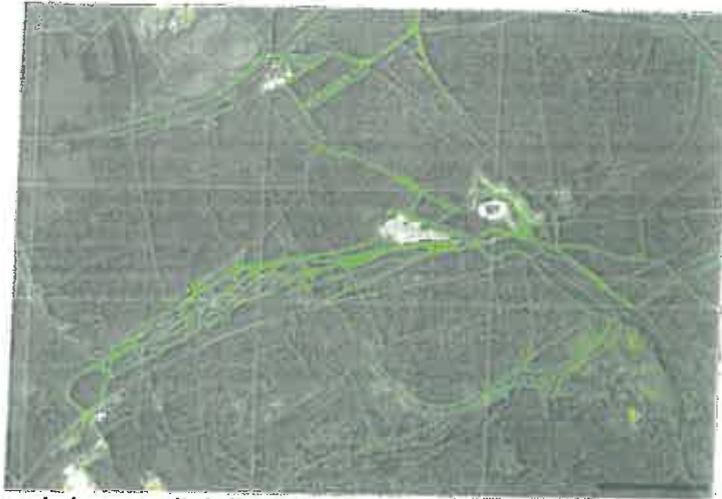


Schéma de synthèse du PADD – source : Ville de Lens, Territoires Sites et Cités.

La construction de la dimension métropolitaine de Lens se fonde sur un renforcement de l'image et de l'attractivité réelle de Lens comme ville-centre de l'agglomération, et comme polarité régionale :

trame paysagère définie par l'équipe Desvigne-Portzamparc, qui s'appuie de manière fondamentale sur les continuités existantes, héritées de l'activité minière, et sur l'insertion des grands équipements, se constitue peu à peu :



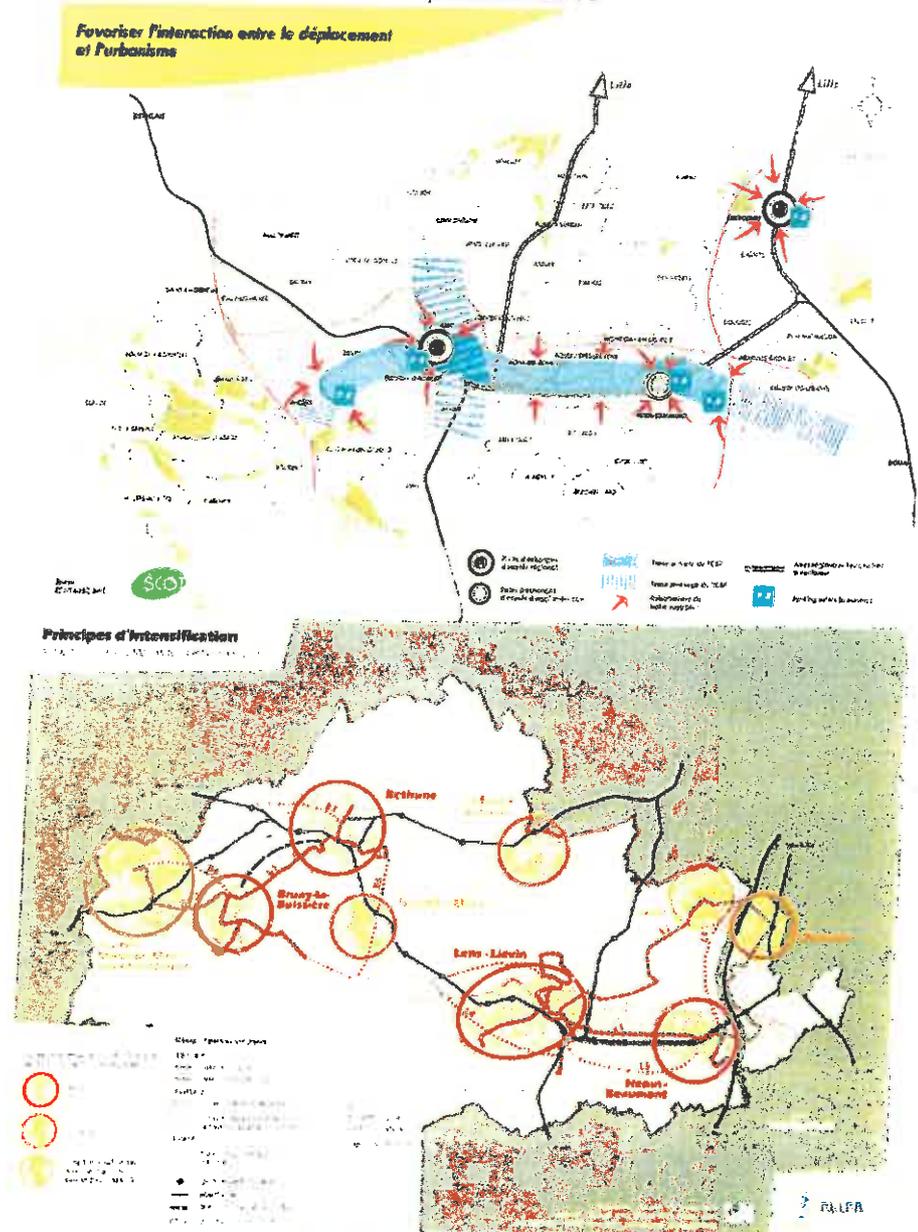
L'écheveau paysager de la centralité d'agglomération, plan directeur – source : équipe Desvigne-Portzamparc.



Un plan directeur pour la centralité d'agglomération – source : équipe Desvigne-Portzamparc.

Le développement d'une nouvelle offre de logement s'inscrit en complète cohérence avec les objectifs du programme local de l'habitat des communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin qui, dans sa dernière version adoptée le 15 Décembre 2014, attribuait à la commune de Lens un objectif de construction de 1 146 à 1 988 logements sur la période courant de 2014 à 2020 (augmentation forte du rythme de production, rythme le plus élevé des communes des deux intercommunalités).

Notons que le développement de cette nouvelle offre de logement se fera en densification au sein de la sphère d'influence du réseau de transport en commun en site propre, telle que le requièrent le SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin et le Plan de Déplacement Urbains 2014-2024 du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle en cours d'élaboration.



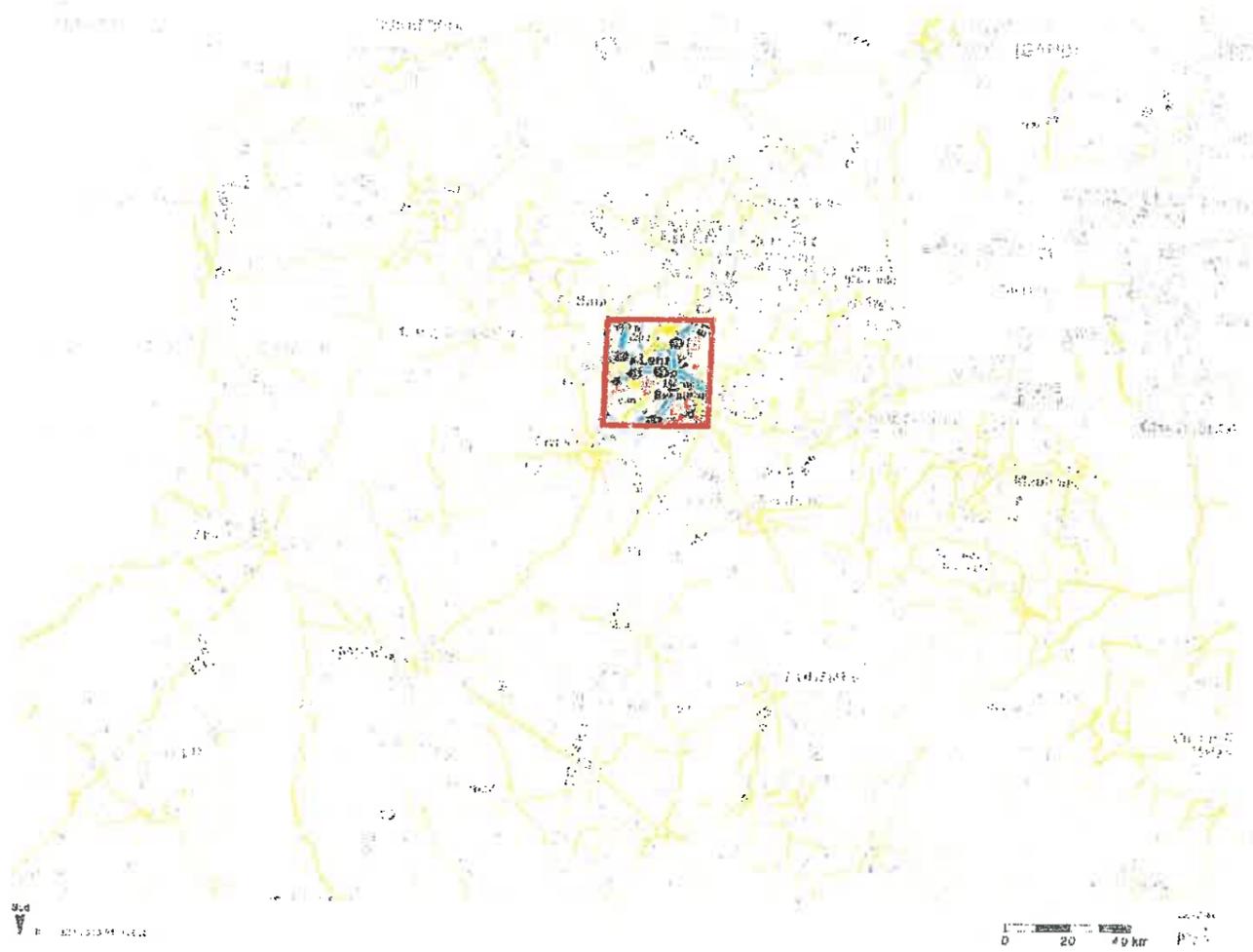
La cohérence urbanisme-transport, Lens comme point d'intensité majeur – source : SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin, SMT Artois-Gohelle, AULAB.

Considérant l'ensemble du programme prévisionnel global de construction du projet de ZAC, le choix d'un développement urbain structurant en accompagnement du déploiement du réseau de bus à haut niveau de service est crucial pour améliorer la compétitivité des transports en commun et remédier à l'étalement urbain, l'usage massif de l'automobile et le délaissement des transports en commun qui caractérisent le territoire. Le projet de ZAC participe ainsi pleinement de la réalisation des objectifs du Plan de Déplacement Urbains.

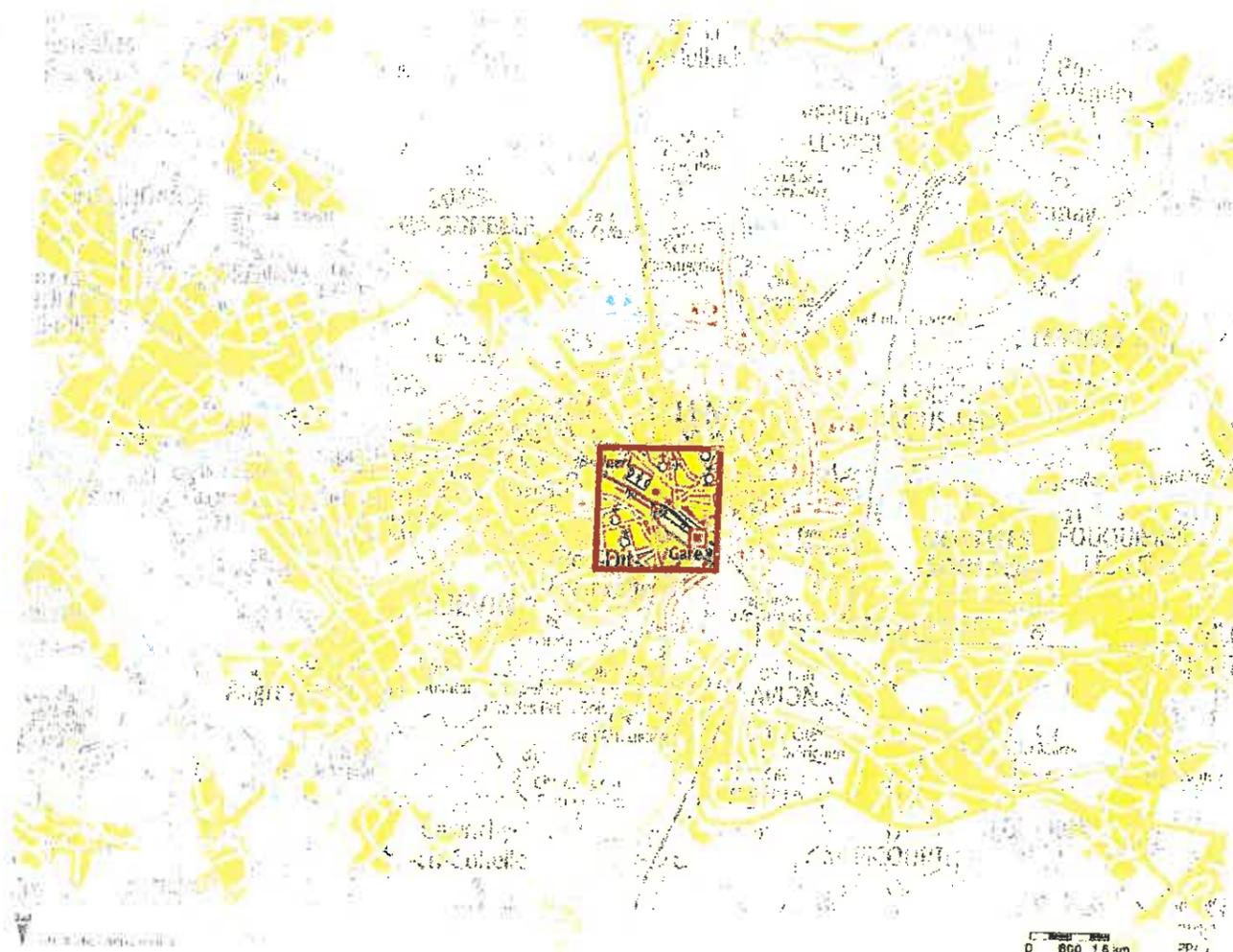
Ainsi, les objectifs du projet de la Zone d'Aménagement Concerté Lens Centralité s'inscrivent très directement dans la réalisation des grands axes stratégiques du Plan Local d'Urbanisme :

- assurer une continuité urbaine entre le centre-ville commerçant et les autres polarités et grands équipements de la ville,
- favoriser l'accueil de nouvelles activités économiques et de loisirs complémentaires à ceux du centre-ville,

2 PLAN DE SITUATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

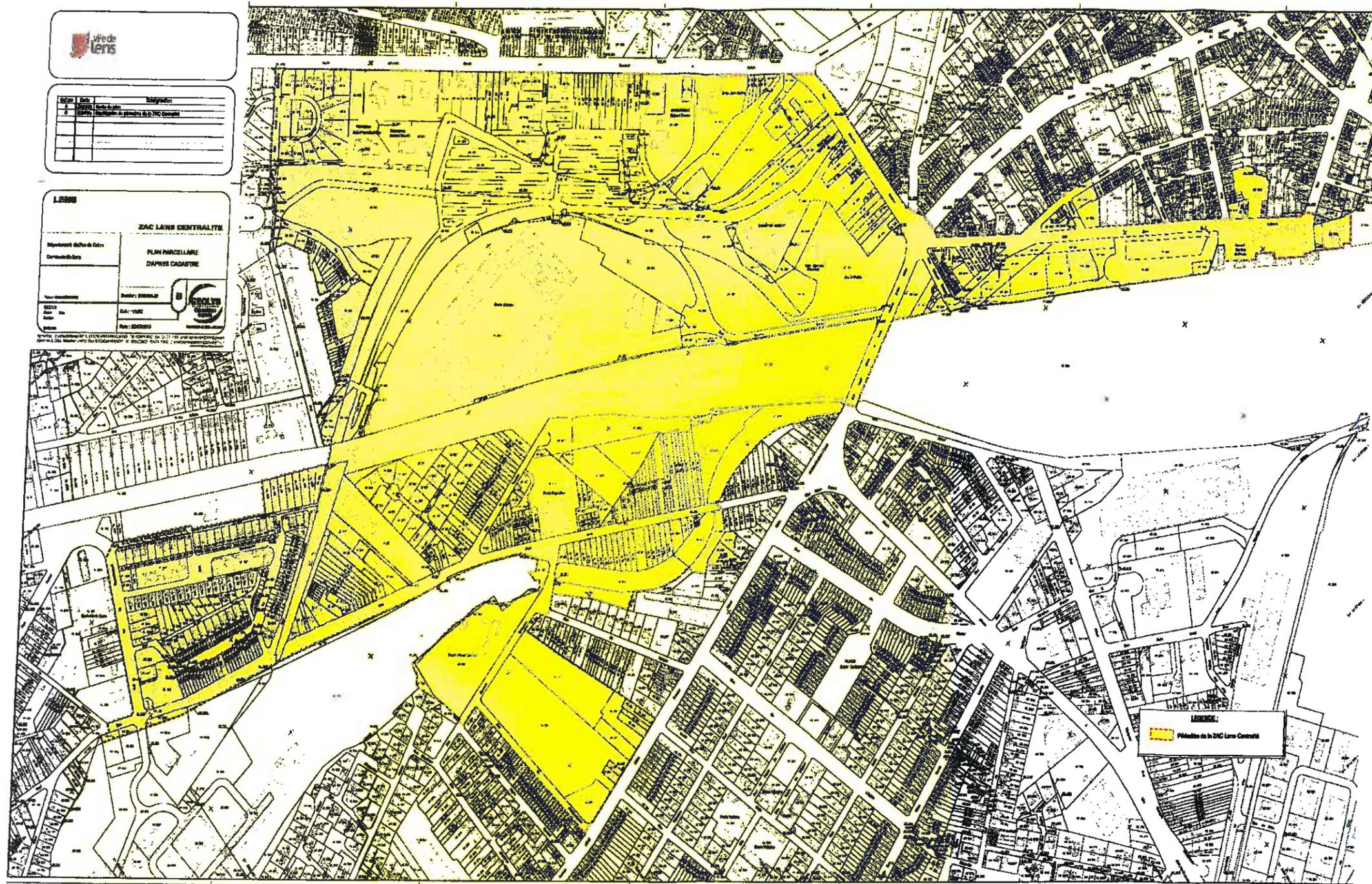


Le cœur urbain du bassin minier et Lens au sein du nord-ouest de la France – fond : PPIGE Nord-Pas-de-Calais



Le site de la Zone d'Aménagement Concerté à Lens au cœur de l'agglomération Lens-Liévin, au centre-ville de la commune – fond : PPIGE Nord-Pas-de-Calais

3 PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ



Plan de délimitation du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté – Geolys

4 ETUDE D'IMPACT ET ANNEXES A L'ETUDE D'IMPACT DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

Document mis à disposition lors la séance, et porté à la connaissance des membres du conseil municipal avant la délibération (consultation des documents possible dans les locaux de la Mairie situés au 83 avenue Van Pelt, aux jours et heures ouvrables de la mairie, ou par téléchargement sur le site internet de la ville).

5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Document mis à disposition lors la séance, et porté à la connaissance des membres du conseil municipal avant la délibération (consultation des documents possible dans les locaux de la Mairie situés au 83 avenue Van Pelt, aux jours et heures ouvrables de la mairie, ou par téléchargement sur le site internet de la ville).

6 MEMOIRE EN REPONSE

Document mis à disposition lors la séance, et porté à la connaissance des membres du conseil municipal avant la délibération (consultation des documents possible dans les locaux de la Mairie situés au 83 avenue Van Pelt, aux jours et heures ouvrables de la mairie, ou par téléchargement sur le site internet de la ville).

7 REGIME DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

Conformément à l'article R.331-6 du Code de l'Urbanisme, la taxe d'aménagement n'est pas exigible au sein du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté.