



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le **18 JUIL. 2017**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création du Nouvel hôpital de Lens et ses accès - communes de Lens et Loos-en-Gohelle (62)

Réf : 2017-0114

Le projet de création du Nouvel hôpital de Lens situé sur les communes de Lens et Loos-en-Gohelle est soumis à étude d'impact au titre des rubriques :

- 36° [construction soumis à permis de construire de plus de 40 000 m² de surface au plancher],
- 9° a) [construction d'une hélisation],
- 6° b) [modification substantielle d'un échangeur d'autoroute],

du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt de la demande d'autorisation.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale, lequel porte sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP), dont l'étude d'impact datée d'avril 2017.

1. Présentation du projet

Situé au Nord de Lens et en grande partie sur le territoire de la commune de Loos-en-Gohelle, le projet s'implante à proximité immédiate de l'autoroute A21, et spécifiquement de l'échangeur n°9.

Le site d'implantation du projet est délimité :

- au Nord, par l'autoroute A21,
- à l'Est, par une zone d'habitations et l'échangeur n°9 A21/RD947,
- à l'Ouest, par un espace boisé et la rue Louise Michel,
- et, au Sud, par des terrains de sports, le cimetière de Lens et la rue Louise Michel, connectés à l'enveloppe urbaine de Lens.

Les terrains concernés représentent environ 32 hectares, de parcelles à usage agricole.

Le projet consiste en la construction du Nouvel hôpital de Lens en remplacement de l'établissement actuel en centre-ville de Lens. Au vu de l'obsolescence, tant fonctionnelle que constructive, de l'actuel hôpital, le projet présente de réels enjeux en termes de santé pour le Pas-de-Calais.

Le projet prévoit :

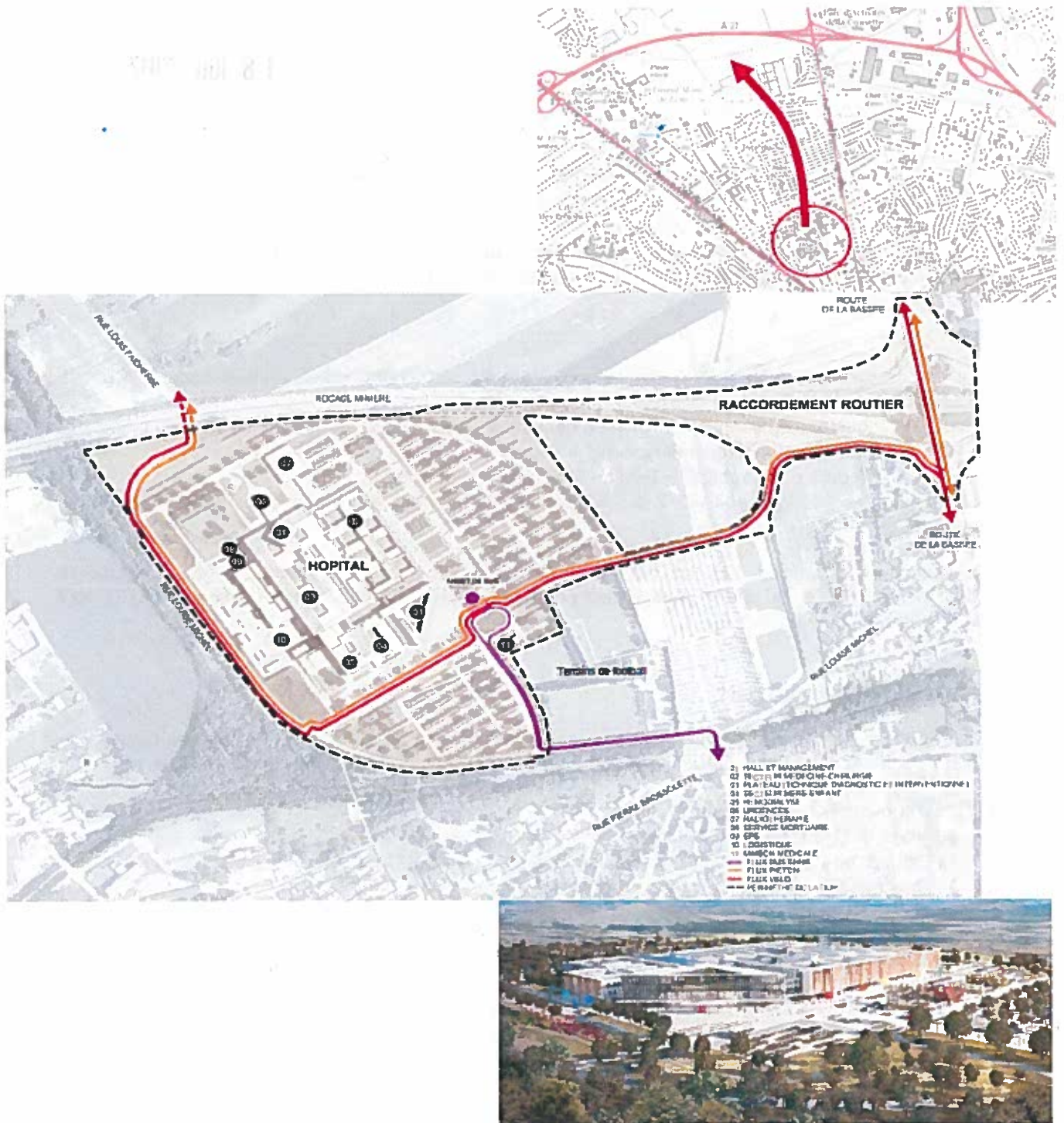
- la construction de l'hôpital et de ses annexes pour une surface au plancher totale de 70 000 m² répartis sur 5 niveaux (dont le sous-sol),
- une hélisation sur toiture,
- 2 000 places de stationnement réparties en plusieurs parkings (personnel, visiteurs, urgence et consultation),

- les dessertes en voiries et en réseaux divers dont les accès routiers externes notamment à partir de l'autoroute, un arrêt de bus, le dévoiement de la ligne haute tension Montcroisette-Vendin, des forages géothermiques...

20 hectares sont dédiés à l'ensemble de ces aménagements.

Les installations sont dimensionnées pour l'accueil journalier de 570 patients en chambre, de 850 visiteurs, de 220 urgences et de 2 800 employés.

Le 27 juin 2017, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme a été dispensée d'évaluation environnementale.



Source : dossier de DUP - avril 2017

2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Déposée en avril, elle anticipe le contenu réglementaire actuellement en vigueur.

Le résumé non technique est représentatif du projet et de ses enjeux. L'état initial du site dans toutes ses composantes, le projet global, ses impacts et les mesures prises en faveur de l'environnement sont appréhendés. La synthèse de ces informations sous forme de tableaux facilite la lecture du document et la compréhension du projet et de ses enjeux.

Un chapitre est consacré à la présentation des hypothèses envisagées et permet, par un argumentaire étayé, de justifier du choix retenu de création d'un hôpital neuf sur un nouveau site, au détriment d'une reconstruction ou d'une restructuration sur site actuel. Malgré l'absence d'étude portant sur la détermination de sites pouvant accueillir l'équipement dans l'enveloppe urbaine, le dossier spécifie qu'aucun autre terrain pouvant répondre aux attentes ou présentant les mêmes avantages que le site sélectionné n'a été identifié.

Quand bien même le site n'intègre pas de continuités écologiques d'intérêt régional, une étude faune-flore valant support de l'étude d'incidences Natura 2000 a été menée. Très complète, elle amène à l'évitement des impacts sur l'avifaune nicheuse par une adaptation du calendrier des travaux, à la plantation, sur des surfaces importantes, d'essences autochtones favorables à la biodiversité et au cadre de vie. Sans être un enjeu notable sur ce site, le volet "eau" est aussi bien traité.

Des scénarii à l'échelle de l'îlot - hypothèses de plan de masse, de volumétrie et d'orientation des bâtiments ou d'organisation du stationnement sur le site - auraient pu enrichir le dossier.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet concernent les déplacements, la qualité de l'air et les nuisances sonores ainsi que le paysage.

2.1. Déplacements

a) Trafic et usage de la voiture

Pour mémoire, le secteur est confronté à un trafic conséquent, les difficultés de circulation (rétention et ralentissement) se concentrant principalement au niveau des échangeurs n°8 et n°9 de l'autoroute A21 et des routes de la Bassée et de Béthune.

Le dossier reprend l'étude de trafic réalisée en 2016 qui a permis de mesurer le niveau du trafic autour du site, les difficultés de circulation existantes et les réserves de capacité aux giratoires.

Sur la base d'informations issues de l'enquête ménages/déplacements de 2006, des études relatives au plan de déplacements de l'hôpital de 2007-2008, des études sur la circulation et des données fournies par le centre hospitalier en 2016, l'étude d'impact présente une estimation du trafic généré par le projet à différents horizons.

Ainsi, l'établissement devrait générer, en hypothèse haute, un trafic d'environ 1 150 véhicules en heure de pointe du matin et 1 120 en heure de pointe du soir, les flux des déplacements étant, logiquement au regard du plan de circulation projeté, concentrés essentiellement à l'Est du site.

A partir de cette estimation du trafic généré, une projection à moyen et long termes du trafic est présentée. A l'horizon 2035, dans le cas d'une reconquête, opportune du fait de son implantation centrale, de l'ancien site hospitalier et sans action de limitation des flux routiers issus de l'urbanisation des environs de l'hôpital, les conditions de circulation dans le secteur du Nord de Lens seront très difficiles.

L'Autorité environnementale a bien noté l'engagement de la ville de Loos-en-Gohelle de tenir compte de l'étude de trafic pour encadrer l'urbanisation future autour du site du nouvel hôpital. Cette mesure, en quelque sorte compensatoire, est effectivement opportune et serait à généraliser sur les pourtours de l'autoroute A21 pour limiter les nuisances induites par l'usage de la voiture.

Sur le futur site hospitalier proprement dit, l'offre de stationnement de 2000 places, sur une emprise de 5 hectares, sera très supérieure à celle de l'hôpital actuel de 390 places, jugée très insuffisante et engendrant de multiples

nuisances dans le centre-ville de Lens. Toutefois, la nouvelle offre apparaît surdimensionnée et illustre un fonctionnement basé sur un mode d'accès privilégié en voiture.

Il serait intéressant de travailler sur l'optimisation de la place du stationnement dans l'optique d'une moindre artificialisation du site et d'un moindre trafic routier, par exemple :

- par une révision du plan de déplacement de l'établissement, favorisant en particulier le co-voiturage,
- par une gestion dynamique des parcs (système de mutualisation en horaires différenciés selon les prises de poste du personnel par exemple) ; à ce titre, des précisions sur l'organisation des temps de travail au sein de l'hôpital seraient opportunes ;
- par des mesures permettant la mutabilité des parcs au fur et à mesure du développement de l'offre de transports collectifs (voir ci-dessous).

b) Transports en commun et modes doux

La desserte actuelle du site est clairement insuffisante pour permettre une bonne accessibilité de l'établissement de santé en transport en commun.

Le projet prévoit la création d'un arrêt de bus. Il est présenté, en page 53, « ce que pourrait être » la desserte en transport en commun, à savoir la combinaison d'une déviation des lignes 33 et 40 à partir du Nord avec un passage par heure chacune et une nouvelle ligne à partir du Sud de fréquence 15 min en heure de pointe et 30 minutes en heures creuses.

Le projet de ligne dite « Bulle 3 » (Vendin-le-Viel/Lens/Avion) porté par le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, ou son équivalent en termes de niveaux de service aux heures d'embauches, pourrait utilement transiter par l'hôpital, son amplitude horaire (de 5h à 23h toute l'année) et sa fréquence de passage (toutes les 7 minutes en heures de pointe et toutes les 15 minutes en heures creuses) pouvant correspondre, en sus de ceux des usagers, aux besoins du personnel de l'hôpital qui travaille souvent en horaires décalés.

Le plan masse du projet a évolué et place l'entrée de l'hôpital plus près des habitations existantes, de manière à favoriser une mixité fonctionnelle et, de fait, une accessibilité par modes doux. De même, le projet prévoit la création d'une nouvelle voie douce le long du cavalier minier ainsi que des équipements pour vélo sur son site. Le temps de trajet à pied à partir des habitations les plus proches reste de 10 minutes et milite pour la mise en place d'itinéraires au plus court. La "porosité" piétonne aux abords du site serait aussi à travailler.

2.2. Nuisances sonores et qualité de l'air

Indépendamment du trafic généré par l'exploitation de l'hôpital, l'autoroute A21 et ses voies accès via les échangeurs n°8 et n°9 supportaient en 2015 un trafic moyen journalier d'environ 45 000 véhicules, synonyme d'émissions sonores et de polluants dans l'air, a priori peu compatibles avec un établissement dit "sensible".

Le dossier précise que l'autoroute est classée catégorie 1 des infrastructures bruyantes et que la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 300 mètres de part et d'autre de la voie.

Des mesures acoustiques réalisées en 2017 montrent que le site se trouve en zone d'ambiance sonore modérée. Les modélisations permettent d'appréhender les niveaux sonores prévisionnels impactant le bâtiment, en période diurne et nocturne. La partie Nord de l'hôpital est affectée par des niveaux non négligeables. Cette représentation met également en évidence l'efficacité architecturale du bâtiment qui permet de créer des petites cours intérieures.

L'ensemble du bâtiment fera l'objet d'une isolation acoustique afin d'assurer le confort des usagers. Le projet propose également une organisation raisonnée des espaces en regroupant les locaux techniques et les moins sensibles dans la partie nord du site, c'est-à-dire la zone la moins protégée du bruit.

En la matière, il conviendra de respecter, au stade du dépôt de permis de construire, les préconisations de l'Organisation mondiale de la santé. Les mesures de suivi des niveaux sonores intérieurs et extérieurs (espaces de récréation des patients, chambres avec ouvrants) sont effectivement à programmer et ce d'autant que la dispersion de trafic pourrait notamment augmenter sensiblement la circulation sur la rue Louise Michel (au Sud).

Concernant la qualité de l'air, l'étude ne montre, mesures à l'appui, aucun dépassement des valeurs limites des polluants NO2 et BTEX sur le site. La pollution en poussières fines (PM 10 et PM 2,5), également d'origine automobiles, est analysée. Elle n'est toutefois pas vérifiée sur le site. A l'instar des mesures prévues sur le bruit, un suivi des concentrations de ces trois polluants dans le temps est conseillé.

Par ailleurs, en lien avec l'amélioration de la qualité de l'air et la limitation des gaz à effets de serre, le projet s'engage à une exemplarité en termes de performance énergétique des constructions.

2.3. Insertion paysagère et architecturale

L'étude prend en compte les éléments patrimoniaux, en particulier le patrimoine mondial Unesco. En pages 66 et 141, figure un extrait de l'étude "paysages miniers" de 2015. La présence du cavalier, en marge du périmètre de DUP, mériterait d'être autant étudiée que la vue sur ou depuis les terrils. In fine, il y aura absence de co-visibilité entre le projet et les terrils.

Le parti pris paysager met en avant la présence du végétal ; quasiment 8 hectares sont dédiés aux espaces verts. Toutefois, cette logique ne va pas jusqu'au bout puisque le projet artificialise 5 hectares pour le stationnement. Ainsi, l'espace dédié au parking sud, parce qu'il est proche du cavalier, des habitations et des terrains de sport, aurait pu faire l'objet d'une réflexion plus à la hauteur de l'ambition environnementale du projet. En créant par exemple un "petit parc" de l'hôpital, à vocation sportive ou de détente. De cette façon, dans une vision plus large, le projet aurait apporté une plus-value au cadre de vie des riverains.

3. Conclusions

Le projet de création du Nouvel hôpital de Lens s'inscrit dans une démarche d'amélioration de l'offre de soins au bénéfice de 650 000 habitants du bassin minier.

Cet établissement a vocation à se substituer à l'hôpital actuel, idéalement situé en centre-ville de Lens mais très vétuste.

Etant donnée son implantation sur une enclave de terres agricoles et naturelles entre l'enveloppe urbaine de l'agglomération de Lens, l'autoroute A21 et ses échangeurs, l'enjeu du projet réside en sa capacité à prendre en considération les nuisances liées au trafic routier et à se connecter aux services et aux quartiers d'habitations de l'agglomération.

L'étude d'impact, étayée sur l'ensemble des composantes environnementales et sanitaires et traçant le processus itératif de définition du projet et de la réduction de ses impacts, est de grande qualité.

Le projet intègre un ensemble de mesures favorables à l'environnement : paysagement, isolation sonore, performance énergétique des constructions, orientation de l'établissement vers les quartiers de Lens, etc.

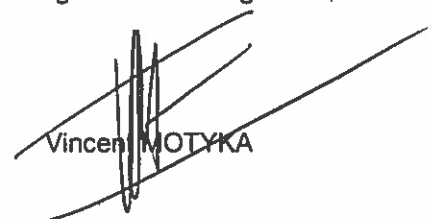
L'Autorité environnement recommande de poursuivre cette démarche en :

- concrétisant une desserte de l'établissement dès sa mise en service par un transport collectif compétitif par rapport à la voiture individuelle tant pour le personnel que pour les usagers,
- réduisant l'offre de stationnement au profit d'une optimisation foncière, d'un moindre trafic et du cadre de vie,
- restant vigilant sur la prise en considération des nuisances (bruit et qualité de l'air), tant en émission qu'en exposition.

Par ailleurs, le présent projet aura pour conséquence d'augmenter significativement les déplacements automobiles. L'Autorité environnementale appelle l'attention sur le risque d'engorgement du réseau routier dans ce secteur et notamment de l'autoroute A21 si des mesures de limitation de l'urbanisation et ne sont pas adoptées au regard de l'importance des zones AU et 2AU figurant dans les documents d'urbanisme actuels.

Enfin, la libération de l'hôpital actuel consistera une opportunité foncière urbaine. Sa reconversion mérite d'être anticipée dans une perspective de dynamisation du centre-ville.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement,


Vincen MOTYKA

