



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement du lotissement « Domaine des Bruyères »
sur la commune de Liévin (62)
Étude d'impact de mars 2026**

n°MRAe 016681/A P

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 16 juin 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement du lotissement « Domaine des Bruyères » à Liévin, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Gilles Croquette, Philippe Druon, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Sarah Pischitta et Martine Ramel.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du Code de l'environnement, le dossier a été transmis à la MRAe le 21 avril 2026, par la mairie de Liévin, pour avis.

En application de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 27 avril 2026 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer le projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du Code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du Code de l'environnement).

Avis

I. Présentation du projet

Le projet présenté par Flandre Opale Habitat, concerne l'aménagement d'un lotissement, appelé le « Domaine des Bruyères », sur une superficie de 55 295 m² de terres agricoles situées au sud de la commune de Liévin et de son centre-ville dans le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais.



Carte de localisation du projet (résumé non technique page 5)

Ce lotissement, situé en limite sud de la commune de Liévin, est délimité :

- à l'est par la cité des Petits Bois et sa rue Jean-Baptiste Corot avec dans son prolongement la rue Antoine Watteau. Cette cité pavillonnaire, limitrophe au projet, est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Au-delà de cette cité à l'est, s'étend le val de Souchez avec son parc ;
- au sud par la cité des Petits Bois, puis des terres agricoles à l'état de prairies bocagères et le terroir de Pinchonvalles fortement arboré inscrit également au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- à l'ouest par un lotissement pavillonnaire avec un parc boisé et un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes « Les Jardins de Liévin » bordé au sud par le bois de Givenchy ;
- au nord par un foyer d'accueil médicalisé « Le Terroir Vert », avec ensuite le passage de la véloroute N°5 du bassin minier puis la cité pavillonnaire de l'Abattoir. Un peu plus au nord, la rivière « La Souchez » longe le terroir et la cité des Garennes, inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les principales caractéristiques du lotissement sont :

- 143 logements, dont des logements sociaux, de quatre typologies différentes répartis en :
 - 22 lots libres de constructeurs pour le logement individuel soit un total de 22 logements ;
 - 12 macro-lots dont :
 - 10 pour du logement semi-collectif pour un total de 49 logements ;
 - 1 pour du logement collectif pour un total de 35 logements ;
 - 1 pour une résidence pour seniors pour un total de 37 logements ;
- une surface de plancher maximale pour les logements de 18 780 m² ;
- une voirie de 900 mètres linéaires au total à créer ;
- de 47 à 49 places de stationnement pour le public en enrobé imperméable ;
- 120 places de stationnement privées en enrobé imperméable ;
- 2 aires de stationnement pour les vélos ;
- un réseau d'assainissement séparatif relié au réseau d'assainissement unitaire public existant avec traitement des eaux usées à la station d'épuration de Lens Loison-sous-Lens ;
- un réseau de collecte des eaux pluviales avec notamment un bassin de rétention ainsi que des noues paysagères le long des voiries. Ce réseau est relié via ce bassin au réseau d'assainissement unitaire public existant avec un rejet à débit limité. Les ouvrages sont dimensionnés pour collecter une pluie de retour de 100 ans ;
- des espaces verts avec notamment des arbres et une bande paysagère le long de la voirie.

- la voiture individuelle ;
- un bilan carbone exhaustif doit être réalisé, intégrant tous les postes d'émission de carbone (perte de stockage de carbone associé à l'artificialisation des sols, construction, exploitation, transport (y compris pour les habitants)) et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent être proposées pour concevoir un projet avec une empreinte carbone la plus faible possible, considérant la politique nationale fixée en matière d'objectif de neutralité carbone. Différents scénarios doivent être étudiés et pour le site retenu, des variantes devraient également être étudiées pour réduire l'impact environnemental du projet sur le climat. Par exemple, le bilan carbone peut considérer différents scénarios/variantes en matière de sobriété foncière (niveau de densité retenu, implantation sur un site déjà artificialisé...) ;
- le projet vise une densité inférieure à 25 logements par hectare alors que le projet de SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin arrêté fixe un objectif de 35 logements par hectare. Le projet doit rechercher une sobriété foncière en cohérence avec les objectifs du projet de SCoT.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'étude d'impact a été réalisée par URBYCOM (étude d'impact page 275).

La lisibilité de certaines figures doit être améliorée (figures 13 et 14 par exemple page 65, plan de masse et sa légende page 175, tableau de synthèse des émissions de CO₂ du projet page 190...).

L'autorité environnementale recommande de revoir la qualité des figures et tableaux insérés dans le dossier et de s'assurer de leur lisibilité sur des supports standards (écran ou impression).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé de 46 pages.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique à la suite des compléments apportés à l'étude d'impact.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'examen de la compatibilité du projet avec les plans-programmes est présenté dans l'étude d'impact de la page 256 à la page 274.

Le projet s'implante en zone 1AU du plan local d'urbanisme de Liévin approuvé en 2019, zone à urbaniser à court terme, à vocation mixte. L'étude d'impact indique (page 168) que l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur permet l'installation d'une zone d'habitations mais le secteur ne fait pas l'objet d'une OAP.

Concernant la compatibilité avec le SCoT, l'étude d'impact se base sur le SCoT approuvé en 2008

alors qu'une version révisée a été approuvée le 30 juin 2025². Liévin, en tant que pôle urbain structurant, doit se fixer un objectif de densité minimale moyenne de 35 logements par hectare. Cet objectif, issu de la prescription n°11 du document d'orientation et d'objectifs (DOO), concerne les PLU(i) et les projets d'aménagements. Il ressort des dispositions des articles L.142-1 et R.141-2 du Code de l'urbanisme que le projet de lotissement, avec une surface plancher de plus de 5 000 m² (18 780 m²), doit être compatible avec le DOO du SCoT.

L'opération comprend 143 logements pour une surface d'opération de 55 144 m² soit une densité brute de 26,86 logements par hectare. L'étude d'impact mentionne (page 256) que l'objectif du SCoT est d'atteindre les 30 logements par hectare (densité du SCoT de 2008 et non du SCoT en vigueur) et considère que cette densité est atteinte en déduisant les surfaces non constructibles (emprise du talus maintenu au titre de la préservation de la biodiversité et 1 910 m² pour l'aménagement d'un bassin de tamponnement des eaux pluviales).

L'étude d'impact indique que le syndicat mixte du SCoT a validé le plan d'aménagement (page 256) mais il n'a pas été identifié dans le dossier de document émanant du syndicat mixte validant le projet et sa densité.

L'autorité environnementale recommande de revoir la démonstration de la compatibilité du projet avec le SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin en vigueur, notamment concernant l'objectif de densité de 35 logements par hectare.

Les impacts cumulés avec les autres projets connus sont traités en page 255 de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Aucun site alternatif n'est étudié : une recherche des friches disponibles à l'échelle communale a été réalisée à partir de l'inventaire national Cartofriches³. Les quatre friches disponibles dans le secteur font déjà l'objet de projets (cf. page 135).

Concernant les variantes du projet, l'étude d'impact présente (pages 168 à 172) un historique du projet avec l'avant-projet comportant 109 logements puis le second plan de projet avec 132 logements. Aucune variante du projet de 143 logements finalement retenue n'est présentée. Ces évolutions du nombre de logements sont la conséquence de l'étude d'optimisation de la densité des constructions (annexe 5). Il ressort de cette étude que le projet serait passé à 143 logements pour répondre au SCoT (page 16 de l'étude d'optimisation).

Les raisons qui ont motivé ce projet ne sont pas présentées dans l'étude d'impact, tout comme les justifications des choix retenus pour concevoir un projet de moindre impact environnemental.

La démarche d'évaluation environnementale n'a pas été suffisamment menée puisqu'aucune variante permettant de modérer notamment la consommation d'espace, le trafic induit ou les émissions de gaz à effet de serre et donc les impacts de l'urbanisation sur les milieux n'a été étudiée.

² <https://scot-llhc.fr/la-revision-du-nouveau-scot-ete-adoptee-le-30-juin-2025>

³ <https://cartofriches.cerema.fr/cartofriches/>

L'autorité environnementale recommande de reprendre la justification du projet par l'analyse de variantes, afin de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis vis-à-vis des enjeux de préserver l'environnement et la santé (maîtrise de la consommation foncière, trafic, émissions de gaz à effet de serre).

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espaces

Le projet consomme 55 295 m² de terres agricoles dans une zone qui constitue une extension urbaine.

Le recours plus important à des formes urbaines plus denses comme des petits collectifs ou de l'habitat intermédiaire, permettrait de densifier le projet sur une emprise moindre et pourrait permettre d'éviter la destruction d'espaces favorables à la biodiversité (voir II.4.3 Milieux naturels)

L'autorité environnementale recommande de réduire l'artificialisation engendrée par le projet en privilégiant les formes urbaines plus denses comme des petits collectifs ou de l'habitat intermédiaire et en étudiant en conséquence la possibilité d'éviter des secteurs présentant des enjeux de biodiversité.

II.4.2 Paysage et patrimoine

La zone de projet est classée en zone tampon et la cité minière voisine du projet est classée à l'UNESCO (page 162 de l'étude d'impact). L'enjeu relatif au Bien UNESCO est jugé comme modéré (page 163) et l'impact est jugé négligeable (p.222) sans qu'aucune mesure n'ait été étudiée ou mise en œuvre, et sans éléments pour étayer cette affirmation.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de l'insertion paysagère du projet vis-à-vis de la cité minière voisine classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, et de prendre les mesures éventuellement nécessaires pour assurer la transition des formes urbaines et ne pas porter atteinte au Bien.

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante sur 55 295 m² de terres agricoles cultivées dont 9 300 m² de prairies au sud-est. Des haies et des arbres sont présents en périphérie.

Le projet est limitrophe à l'ouest et au sud de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 « Terril 75 d'Avion (de Pinchonvalles) » (n°310007231). Cette zone comprend notamment le terril de Pinchonvalles, en surplomb de l'opération, fortement arboré intégré au sein

d'un corridor écologique terrils, des forêts dont le bois de Givenchy formant un corridor arboré et des terres agricoles à l'état de prairies bocagères.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

Une étude de caractérisation de zones humides a été réalisée et permet de conclure au caractère non humide de l'emprise du projet (page 50 de l'étude d'impact).

A l'appui de l'étude d'impact, une étude écologique faune, flore et habitats de février 2025 a été transmise.

Cette étude retient des enjeux écologiques allant de nuls à modérés selon les taxons présents sur l'emprise du projet. La flore recensée sur le site est majoritairement très commune dans la région. Aucune espèce ne présente un intérêt patrimonial. Deux espèces exotiques envahissantes ont été identifiées.

Les habitats sont communs dans la région, et sont sous influence agricole (monoculture, labour, prairie fourragère améliorée et fertilisée). Ils présentent des enjeux nuls à modérés.

Les oiseaux sont caractéristiques des zones forestières et des zones semi-ouvertes. Au total 26 espèces protégées nationalement dont 11 espèces d'intérêt ont été recensées sur le site d'étude et dans ses alentours immédiats. Ces espèces vont utiliser de manière régulière le site d'étude, pour l'alimentation ou la reproduction. La plupart des espèces d'intérêt exploitent, toutefois, principalement les alentours.

L'entomofaune⁴ du site est typique de celle retrouvée dans les zones herbacées mésophiles. Néanmoins, une coccinelle assez rare dans la région a été recensée : la Coccinelle de la Bryone. Aucune espèce d'amphibien ni aucune espèce de reptile n'a été recensée. Les habitats ne sont pas favorables à ces groupes.

Enfin, cinq mammifères ont été recensés, dont le Hérisson d'Europe qui est protégé au niveau national.

Aucun inventaire n'a été réalisé pour les chauves-souris, néanmoins le site présente des potentialités de zones de chasse et de transit modérés.

La prairie de fauche de 5 671 m² présente un niveau d'impact brut fort (page 202).

Les mesures d'évitement et de réduction sont détaillées (page 224 et suivantes). Elles concernent notamment :

- ME2 : évitement de l'alignement d'arbres ;
- ME6 : absence de recours aux phytosanitaires ;
- MR2 : phasage des travaux en évitant les périodes de reproduction et d'hibernation ;
- MR4 : prise en compte des espèces exotiques envahissantes pour prévenir leur colonisation sur le site ou à l'extérieur ;
- MR6 : gestion écologique des espaces verts du projet.

Enfin des mesures d'accompagnement sont prévues (page 251 et suivantes) mais la plupart relèvent de recommandations (par exemple la mesure A5 sur l'aménagement de gîtes pour la faune, laissée à l'initiative des particuliers ou lotisseurs) ou ne sont pas suffisamment détaillées pour garantir leur mise en œuvre (par exemple, la mesure A1 sur la mise en place de toitures et façades végétalisées).

Il est considéré que la mesure MR6 permet d'obtenir un impact résiduel modéré sur la prairie en restaurant des espaces enherbés. La mesure ME2 relative à l'évitement de l'alignement d'arbres aurait pu intégrer la prairie de fauche qui va être détruite par le projet, considérant la

4 Insectes et les autres arthropodes tels que les araignées, les crustacés ou les mille-pattes.

complémentarité entre la prairie et les espaces boisés.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer davantage la préservation de la biodiversité dans le projet en revoyant l'organisation spatiale du lotissement afin de rechercher l'évitement de la prairie de fauche.

II.4.4 Déplacements et émissions de gaz à effet de serre

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon l'Insee, sur la commune de Liévin, en 2022, 85,7 % des trajets pour se rendre au travail sont effectués en voiture, camion ou fourgonnette contre 4,3 % en transports en commun et 1,2 % à vélo.

Le site du projet n'est pas directement desservi par les transports en commun. L'arrêt de bus Tadao le plus proche est situé à environ 550 mètres à pied. Ce bus ne dessert que la commune de Liévin avec une fréquence faible de 1 bus par heure. La ligne de bus à haut niveau de service la plus proche est à environ 1,5 kilomètre à pied avec l'arrêt « Liévin université » terminus de la ligne B1 qui relie la commune de Liévin à la commune de Noyelles-Godault. La gare de Liévin est à 3,3 kilomètres à pied.

Par ailleurs, le site du projet est à proximité de grands axes routiers. Les autoroutes A21 et A26 sont à environ cinq kilomètres, la nationale N17 est à environ trois kilomètres et les départementales D51, D58 et D937 sont à moins de cinq kilomètres.

Enfin, une piste cyclable longe le site du projet au niveau de la rue Ingres. Il s'agit de la véloroute du bassin minier inscrite au schéma régional des véloroutes voies vertes.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des déplacements et des émissions de gaz à effet de serre

L'analyse de l'accessibilité du projet met en évidence une localisation globalement insérée dans un tissu urbain déjà structuré et relativement bien connecté aux infrastructures routières structurantes (A21, A26, RN17 et RD58 à proximité). Cette configuration, combinée à un maillage viaire local existant, facilite objectivement l'accès automobile et tend à conforter une logique de déplacements majoritairement routiers. Cette tendance est d'autant plus marquée que les données de mobilité à l'échelle communale confirment une forte dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail (près de 86 %), ce qui constitue un indicateur défavorable au report modal.

Si le site bénéficie d'une desserte en transports collectifs via une ligne de bus Tadao et d'une proximité relative avec les gares de Liévin et Lens, ces équipements demeurent situés à des distances qui limitent leur attractivité quotidienne pour une partie des usagers, en particulier en l'absence de rabattements efficaces et d'aménagements structurants favorisant l'intermodalité. La présence de l'Eurovéloroute en bordure de site constitue un atout potentiel pour les mobilités actives, mais son intégration fonctionnelle au projet et sa capacité réelle à concurrencer l'usage de la voiture ne sont pas garanties. Cette infrastructure ne mène pas à des commerces proches. Il n'est pas précisé si cette véloroute permettrait par exemple d'accéder de manière sécurisée aux gares ferroviaires de Liévin ou Lens, situées à moins de 5,5 kilomètres du projet, ou si des pistes cyclables sécurisées existent.

Le projet apparaît susceptible de générer une augmentation des flux automobiles, avec un risque de consolidation d'un modèle de mobilité fortement dépendant de la voiture individuelle. Les aménagements piétons et la desserte locale, bien que présents, ne semblent pas de nature à inverser significativement cette tendance sans mesures complémentaires plus ambitieuses en faveur du report modal.

Bien que l'étude d'impact soit datée de 2026, elle ne fait pas état de la gratuité du réseau de bus depuis le 1^{er} janvier 2026⁵ qui pourrait participer à l'évolution des comportements individuels. Les fréquences de bus seraient également augmentées.

Un bilan des émissions de gaz à effet de serre a été réalisé. Il met en évidence que les principaux postes émissifs du projet sont liés à la mobilité des futurs habitants et aux produits de construction. Toutefois, l'analyse des émissions associées aux déplacements apparaît relativement limitée, le document précisant que les estimations reposent sur des données statistiques spatialisées et non sur des hypothèses directement liées aux caractéristiques du projet et à son insertion territoriale. Cette approche tend à réduire la portée de l'analyse.

Dans ce contexte, le développement de 143 logements est susceptible d'engendrer une augmentation significative des déplacements motorisés et des émissions associées. Si le dossier évoque plusieurs pistes permettant de favoriser des mobilités moins carbonées (bornes de recharge électrique, promotion du covoiturage, aménagements cyclables et stationnements vélos), ces mesures demeurent pour partie générales et leur niveau de mise en œuvre effective n'est pas suffisamment détaillé pour apprécier leur contribution réelle à la réduction des émissions. En particulier, les équipements prévus pour le vélo apparaissent relativement limités au regard de l'ampleur de l'opération (2 aires de 8 places chacune et un local commun pour les logements semi-individuels).

De plus, la conclusion selon laquelle le quartier serait compatible avec la trajectoire nationale bas carbone à partir de 2031 repose principalement sur l'hypothèse d'une réduction progressive des émissions des habitants à l'échelle nationale. Cette compatibilité semble donc davantage liée à l'évolution attendue des comportements, des technologies et du mix énergétique qu'à des mesures intrinsèques au projet. Il aurait été utile de distinguer plus clairement les réductions d'émissions directement imputables aux choix d'aménagement de celles résultant de facteurs exogènes.

L'étude d'impact mentionne des actions qui pourraient être envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (page 190 et suivantes) :

- utilisation de pompes à chaleur électriques comme source d'énergie principale ;
- 15 % de l'emprise des toitures de bâtiments qui serait destinée à recevoir des panneaux photovoltaïques ;
- créations de surface perméables pour les voies de cheminement piéton et de stationnement ;
- implantation des bâtiments selon une orientation solaire permettant de réduire le recours à la climatisation ou au chauffage) ;
- solution en faveur d'une mobilité décarbonée (bornes de recharges alimentées par des panneaux photovoltaïques) ;
- possibilité de recours à des produits bas carbone pour la construction ;
- séquestration du carbone en maximisant la végétation.

Aucune garantie n'est apportée quant à la mise en œuvre de ces actions (à titre d'exemple, les

⁵ <https://mag.agglo-lenslievin.fr/gratuite-transport-2026/>

places de stationnement sont en enrobé imperméable selon la description du projet, de nature à créer des îlots de chaleur) et l'absence de quantification ne permet pas d'évaluer l'empreinte carbone résiduelle du projet.

Alors que l'étude d'impact identifie l'obligation de comprendre les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone ainsi qu'une description de la façon dont il en est tenu compte au titre de l'article R.122-5-VII-1° du Code de l'environnement (page 10), ces conclusions ne sont pas présentées. A ce titre, l'étude d'impact est incomplète. Une telle étude aurait pu permettre d'identifier des actions permettant de réduire l'empreinte carbone du projet.

En conséquence, la démonstration de la prise en compte de la démarche « éviter, réduire, compenser » pour les émissions de gaz à effet de serre demeure limitée. La mesure d'évitement ME5 concerne le choix des matériaux moins émetteurs de gaz à effet de serre. Elle est trop générale pour apprécier son effet sur l'empreinte carbone du projet. Il convient de revoir le bilan carbone afin de quantifier les réductions permises par les mesures retenues.

L'autorité environnementale recommande de :

- *reprendre le volet relatif aux émissions de gaz à effet de serre afin d'identifier les postes les plus émetteurs de gaz à effet de serre et proposer les leviers permettant d'optimiser l'empreinte carbone du projet, notamment sur les postes les plus émetteurs ;*
- *s'engager sur la réalisation des actions/mesures permettant d'optimiser l'empreinte carbone du projet et de quantifier ces mesures ;*
- *compléter l'étude d'impact en présentant les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone et de décrire la façon dont il en est tenu compte.*