



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 05 NOV. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de création de la zone d'aménagement (ZAC) « Rhodia » sur les communes de Marquette-lez-Lille et Saint-André

Réf : 2013-1090

Le projet de création de la zone d'aménagement concerté « Rhodia » sur les communes de Marquette-lez-Lille et Saint André est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° (permis d'aménager sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération lorsque celle-ci crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de septembre 2013 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 05 septembre 2013.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur l'ancien site industriel « Rhodia » d'une superficie de 60 hectares, sur les communes de Marquette-lez-Lille et Saint-André.

Le site, proche de nombreuses infrastructures de transport, est bordé par la rocade Nord-Ouest au Nord, le canal de la Deûle à l'Est, la voie ferrée à l'Ouest et au Sud. Il est ponctué d'anciennes structures industrielles ou en fonctionnement, telles que le secteur logistique « Bouverne 2 », le bâtiment des Grands Moulins de Paris et l'ancienne usine Rhodia, et des vestiges de l'abbaye Jeanne de Flandres.

Le projet est ambitieux ; il s'agit de reconvertir un site imbriqué dans la ville, marqué par l'activité industrielle dont une bonne partie est en friche, afin de répondre aux besoins de logements des villes de Marquette-lez-Lille et Saint-André et de développer l'activité économique.

Les intentions du projet d'aménagement sont :

- la création de polarités (commerces, équipements, services) permettant une mixité des usages (activités, habitat) ;
- la gestion économe de l'espace ;
- la création d'un maillage d'espace public s'appuyant sur le boulevard urbain de la LINO favorisant les déplacements doux et les continuités écologiques ;
- la valorisation du canal de la Deûle ;
- l'intégration des entreprises existantes et du patrimoine historique.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - "certifiée Iso 9001 : 2008 et Iso 14001 : 2004 »
44 rue de Tournai CS 40259 59019 Lille cedex

Tél : 03 20 13 48 48 - Télécopie : 03 20 13 48 78 - <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

Le nouveau quartier mixte, conçu dans l'esprit de la Charte des Parcs d'Activités du 21^{ème} siècle de Lille Métropole, sera composé de :

- 112 000 m² de SHON pour la création de 1 600 logements sous forme de villas urbaines, logements intermédiaires, ou collectifs ;
- 143 000 m² réservés à l'activité économique (PME/PMI, artisanat, tertiaire, logistique) ;
- 10 000 m² de commerces et services ;
- 3200 m² dédiés aux pépinières d'entreprises ;
- 2700 m² d'équipements ;
- 77 000 m² consacrés aux parcs urbain et archéologique.

2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier contient une appréciation des effets de l'aménagement et présente une analyse des effets cumulés potentiels du projet avec d'autres projets connus, notamment le projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO), qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 10 juin 2011.

Il comprend également une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables telle que prévue à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme. Il est prévu de compléter cette étude une analyse de la faisabilité technico-économique des différentes solutions, à partir de données d'aménagement plus précises.

2.1. Santé et cadre de vie

Le site est majoritairement composé d'entreprises industrielles anciennes ou en fonctionnement. L'état initial les identifie et précise bien l'importance des risques et nuisances qu'elles sont susceptibles d'engendrer. L'ancienne usine industrielle « Rhodia », installation classée Seveso, occupe une emprise importante dans le périmètre de la future ZAC.

Le dossier recense 16 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) situées dans la zone d'étude. Quatre ICPE sont référencées sur l'emprise même du site : Boone Comenor Metalimpex, CIBIE Recyclage, Delifrance et Société Industrielle Atelier du Galtz (SIAG).

La prise en compte de l'état de l'activité des installations (en fonctionnement, en cours de cessation d'activité, déménagement projeté, etc.) mériterait d'être explicitée afin d'apprécier pleinement l'impact du projet sur ces dernières.

Pollution des sols

La gestion de la pollution des sols apparaît comme un des enjeux principaux du projet.

L'étude d'impact s'appuie sur la base de données BASOL pour recenser les nombreux sites pollués concernés par le projet. Elle présente également une synthèse des études historiques et bibliographiques menées sur le site en vue de déterminer et caractériser les pollutions sur le site. Les résultats des analyses de la pollution des sols auraient dû figurer dans cette synthèse.

L'étude ne mentionne pas les servitudes et les restrictions d'usage d'ores et déjà été actées sur l'emprise de la zone d'étude, notamment à l'occasion des procédures de cessations d'activité de certaines installations classées (secteur minéral du site Rhodia et Univar notamment). Ces servitudes ou restrictions d'usage existantes et inhérentes à la pollution des sols et de la nappe alluviale doivent être mentionnées dans l'étude d'impact. Elles devront en outre être prises en compte dans le cadre du projet d'aménagement.

S'agissant de l'impact sanitaire de la pollution diagnostiquée, l'étude fait état des conclusions du diagnostic approfondi et de l'évaluation des risques sanitaires résiduels préconisant de recouvrir l'ensemble des zones du site contaminées par les métaux lourds, PCB, trichloroéthylène et HAP (soit par les bâtiments, soit par un enrobé/béton, ou soit par 30 centimètres de terre végétale non pollués),

afin de neutraliser l'exposition des futurs occupants de la zone par l'inhalation ou l'ingestion de terres polluées (notamment par l'arsenic). Les préconisations présentées dans l'étude d'impact afin de neutraliser l'exposition des futurs occupants ne semblent pas, à ce stade, adaptées aux polluants susceptibles de dégager des vapeurs toxiques tels que les Composés Organiques Halogènes Volatils pourtant présents sur l'emprise du site.

A ce stade du projet, un plan de gestion, tel que prévu dans le cadre des circulaires du 8 février 2007 relatives à la gestion des sites pollués, semble prématuré en l'absence de définition précise de l'implantation des aménagements. Au regard de la pollution diagnostiquée, une attention particulière devra être portée sur la définition du ou des plans de gestion une fois la nature des aménagements et leurs implantations arrêtées. Il en va de même pour la réalisation des opérations de dépollution.

Par ailleurs, le projet envisage l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles (crèches). La construction de ce type d'établissements sur les sites pollués doit être évitée, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. Ce principe doit prévaloir quelle que soit la nature des polluants, y compris dans les eaux souterraines. En tout état de cause, il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de son projet avec l'état des sols.

Bruit

Le seul fait de préciser que l'augmentation du bruit de chaque route menant au site est inférieure au seuil réglementaire de 2dB (A) sans justification est insuffisant.

L'ambiance sonore du site est modérée au centre et assez élevée à proximité de la rocade Nord-Ouest et de la décharge de ferraille au Nord. Les éléments du dossier indiquent « *qu'aucune gêne possible n'est à considérer pour les habitations présentes ou futures* » et « *qu'aucune étude prospective sur la fréquentation des axes utilisés n'a été réalisée* ».

L'augmentation du trafic générera pourtant des nuisances sonores. Une modélisation du bruit des infrastructures routières et des activités du site en phase d'aménagement mérite donc d'être réalisée pour affiner l'analyse et envisager les mesures de réduction d'impact les plus adaptées.

Air

Dans la zone d'étude, la qualité de l'air est marquée par la pollution issue du trafic routier. L'état initial mentionne des concentrations élevées en poussières inhalables, en particules fines ainsi qu'en ozone aux périodes les plus chaudes de l'année.

Les conclusions de l'analyse indiquent que les indices de risques se situent en dessous des valeurs-seuils quels que soient le polluant et la cible considérée, soit une absence d'impact majeur du projet sur la santé des riverains.

En phase de travaux, la circulation des engins engendrera des émissions de gaz à effet de serre et les mouvements des matériaux entraîneront la mise en suspension des poussières. Il importe que des mesures soient mises en œuvre pour limiter ces effets du projet (arrosage des sols, utilisation de la voie d'eau pour le transport de matériaux).

2.2. Gestion de l'eau

Le projet se situe en bordure du canal de la Deûle, masse d'eau superficielle (et non souterraine comme stipulé dans l'étude d'impact) dont le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie fixe l'atteinte du bon état chimique et d'un bon potentiel écologique à l'année 2027.

Les contextes géologique et hydrogéologique sont présentés. Le site est concerné par trois masses d'eau souterraine : la nappe des calcaires carbonifères de Roubaix Tourcoing, la nappe de la Craie de la Vallée de la Deûle et la nappe alluviale.

D'un point de vue qualitatif, la nappe des calcaires carbonifères est en bon état et la nappe de la Craie en mauvais état. La nappe de la Craie est globalement très vulnérable mais bénéficie d'une protection

par les limons argileux au droit du site. La nappe des calcaires carbonifères, plus profonde, est également peu vulnérable.

D'un point de vue quantitatif, la nappe des calcaires carbonifères est en mauvais état du fait de sa surexploitation.

Compte tenu de l'absence de prélèvement dans les nappes, le projet n'aura a priori pas d'impact sur l'état quantitatif des masses d'eau souterraine. L'alimentation en eau du site se fera à partir de l'Unité de Distribution en eau de Marcq-en-Baroeul. Il convient de limiter la consommation dans un contexte d'une raréfaction des ressources en eau destinée à la consommation humaine dans l'agglomération lilloise. Les mesures évoquées dans le dossier, dont la récupération des eaux de pluie, devraient être ainsi développées.

La nappe alluviale est sub-affleurante dans la partie Sud du projet. Il conviendrait d'étudier l'impact des remontées de nappe en lien avec les pollutions historiques présentes dans les sols, et de caractériser le risque de transfert de pollution et de migration des substances.

Le réseau d'assainissement des secteurs environnants est de type unitaire : les eaux usées et les eaux pluviales transitent dans les mêmes conduits vers la station d'épuration de Marquette-lez-Lille.

Le projet prévoit la création d'un réseau séparatif, ce qui permet de limiter les déversements des eaux usées vers le milieu naturel par temps de pluie.

Les eaux usées seront évacuées vers la station d'épuration.

Le projet prévoit une gestion des eaux pluviales via des techniques alternatives, en cohérence avec le SDAGE. Les eaux pluviales transiteront via des noues avant tamponnement et pré-traitement dans un bassin pour être ensuite rejetées avec un débit limité vers le canal de la Deûle. La nappe alluviale fera l'objet d'une surveillance qualitative grâce à l'installation de piézomètres à l'amont et à l'aval du site. Cette surveillance pourra faire état de la qualité du système de gestion des eaux pluviales et de la non-détérioration des eaux souterraines.

L'autorité environnementale estime que les caractéristiques de la gestion des eaux pluviales devraient être davantage détaillées dans le dossier d'étude d'impact, et qu'il conviendrait de favoriser le développement d'un réseau de noues et de bassins végétalisés et aériens pour maintenir une trame écologique minimale, comme c'est d'ailleurs l'ambition du projet.

Un dispositif de traitement de type déboureur-déshuileur-séparateur d'hydrocarbures avant tamponnement pourrait notamment être nécessaire pour le traitement des eaux de ruissellement sur les voiries et plate-forme.

L'infiltration devra être étudiée au regard du caractère pollué de certaines zones sur lesquelles elle n'est pas préconisée et de la faible perméabilité d'autres zones (nappe sub-affleurante).

En conclusion, si les orientations en matière de gestion des eaux vont dans le sens de la préservation de l'environnement et des dispositions du SDAGE Artois-Picardie, les éléments du dossier doivent être précisés afin de mieux appréhender l'impact sur la ressource en eau, notamment en termes de limitation de la consommation et de qualité des rejets dans le canal de la Deûle.

2.3. Déplacements

Le dossier dresse un état des lieux de la mobilité particulièrement détaillé. Le site bénéficie d'une bonne desserte par les transports en commun (tramway, bus, métro) de la métropole lilloise. Il est à proximité des gares TER de La Madeleine (1,6 km), de Saint André (1,2 km) et de la halte ferroviaire de Marquette situées à 200 mètres au nord-ouest du site. La rocade Nord-Ouest borde le site au Nord. Le canal de la Deûle longeant le site à l'Est constitue un atout en termes d'intermodalité d'autant

que des travaux sont en cours pour permettre le passage des péniches de 3 000 tonnes (à comparer au gabarit actuel de 1 350 tonnes).

L'étude indique que le projet générera un trafic routier de l'ordre de 13 500 véhicules/jour en hypothèse haute. Cette estimation est reprise de l'estimation de trafic du projet de Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO), qui envisageait une génération de trafic plus importante (environ 15 000 véhicules), et qui concluait à l'apparition de congestion des voies de desserte.

Le dossier évoque également une hypothèse basse de trafic, de l'ordre 7 900 véhicules/jour, en considérant que les objectifs du Plan de Déplacements Urbains seront atteints (35 % de part modale pour les véhicules particuliers). Cette hypothèse est liée à l'éventualité d'une desserte du site par le projet de tram-train. Elle perd de sa crédibilité dès lors que le projet de tram-train est reporté sans nouveau délai annoncé.

Quelle que soit l'hypothèse retenue, les éléments du dossier ne permettent pas d'évaluer l'impact du projet sur les circulations. En effet, l'étude de trafic basée sur les deux hypothèses, et présentant la répartition de trafic sur les voies existantes à l'extérieur du site aurait dû être jointe au dossier.

La localisation bord à voie d'eau et les activités de logistique étant des éléments favorables au transport fluvial, il aurait été utile de connaître les perspectives du projet en matière de développement de ce mode de transport et des infrastructures dédiées à l'utilisation de la voie d'eau sur son emprise.

2.4. Milieu naturel – patrimoine et paysage

Biodiversité

Le site est localisé à une dizaine de kilomètres de la Zone de Protection Spéciale « Vallée de la Lys » située en Belgique, et à une vingtaine de kilomètres du site ornithologique des 5 Tailles à Thumeries en France.

Ces zones Natura 2000 sont décrites et une étude des incidences du projet a été réalisée. Compte tenu de la distance et de l'absence de lien écologique, le projet n'aura pas d'incidences sur ces zones.

Le projet d'aménagement s'insère sur des espaces délaissés sur lesquels les habitats suivants ont été notés : friches herbacées et arborées, pelouses ponctuelles, berges de canal, boisements. Le site est concerné par les corridors écologiques et les espaces à renaturer du projet de Schéma régional des continuités écologiques – Trame verte et Bleue du Nord Pas-de-Calais, s'organisant aux abords de la Deûle et de la Marque au sein du tissu urbain. L'intérêt des habitats réside plus dans cette position particulière que dans leur nature, assez artificielle et rudérale.

Les inventaires de la flore et de la faune ont été conduits à l'automne 2012 et complétés au printemps 2013. Ils révèlent un enjeu écologique faible, en dehors du rôle de corridor biologique en bordure de canal.

La flore présente un caractère rudéral et anthropique marqué. L'Angélique officinale, inventoriée au niveau régional, est la seule espèce protégée répertoriée. Localisée sur la berge de la Deûle en rive opposée du projet, elle n'est pas impactée par le projet. Les espèces végétales exotiques envahissantes sont nombreuses : Sénéçon du Cap, Vigne vierge, Buddleia de David, Robinier faux-acacia, Inule fétide, Renouée du Japon. Cette dernière, tout particulièrement envahissante, pourrait se trouver disséminée par les terrassements. Le dossier en prend la mesure et prévoit une action sur cette espèce. Tiges et Rhizomes seront retirés et évacués vers une décharge agréée avant le commencement des travaux. L'incinération des parties végétatives est souhaitable tant la plante est capable de régénérer ailleurs un massif par bouturage. Une surveillance de cette espèce après réalisation des travaux est nécessaire pendant plusieurs saisons de végétation.

La faune est essentiellement constituée d'espèces anthropophiles. Le Phanéroptère commun est le seul insecte inventorié déterminant pour les Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF). Il pourrait être utile que l'aménagement des espaces verts prévoie des habitats favorables à cette espèce.

33 espèces d'oiseaux ont été identifiées lors des prospections d'automne 2012 au début d'été 2013, dont 23 espèces sont protégées. La réalisation des défrichements en dehors d'une période s'étendant de mars à août est programmée pour éviter d'impacter les nichées.

Le dossier considère que la plupart des espèces pourront s'adapter aux espaces verts arbustifs et arborés, hormis le Pouillot fitis, la Fauvette grisette et la Perdrix grise. Des habitats favorables à deux de ces trois espèces peuvent pourtant être développés au sein d'espaces verts, notamment en bordure de canal : le Pouillot fitis apprécie les massifs de Saules ; la Fauvette grisette a besoin de fourrés épais, bas et plus secs. Pour la Perdrix grise, ayant besoin de larges espaces ouverts, il paraît peu réaliste de créer des habitats propices au sein de la zone d'aménagement.

Le dossier signale que les bâtiments à l'abandon pourraient abriter des Chiroptères. Il précise que ces ruines très ouvertes et mal isolées ne peuvent être propices que ponctuellement et transitoirement. Si cette hypothèse semble recevable, pour une approche plus rigoureuse, une recherche spécifique aux Chiroptères serait utile pour prévenir toute destruction de spécimens.

Le dossier cite différents principes d'aménagement intéressants pour la biodiversité : maintien d'un corridor écologique, gestion écologique des espaces verts, intégration de gîtes pour la faune dans le bâti, qu'il serait opportun de concrétiser.

Patrimoine paysager et bâti

Le site accueille le bâtiment des Grands Moulins de Paris et les vestiges de l'abbaye Jeanne de Flandres datant du XIII^e siècle, inscrits aux Monuments Historiques. Les vestiges archéologiques de l'abbaye seront mis en valeur par la création d'un parc archéologique. Les bâtiments des Grands Moulins de Paris seront en partie rénovés et partiellement ceints d'un parc public. Ces aménagements devront être conformes avec les prescriptions découlant de l'inscription du site en Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

Le parti général de l'aménagement qui consiste à redonner à la Deûle son rôle de lien entre plusieurs parties de ville, en ouvrant des perspectives pour constituer un nouveau paysage d'ensemble est intéressant. Il s'agit aujourd'hui de changer le paysage industriel du XIX^e siècle et d'articuler les espaces en une composition actuelle, manifeste d'une « Ville intense ».

Le projet, en s'appuyant sur le maillage viaire existant, permet d'ouvrir les îlots existants fermés et de créer de nouveaux liens avec le canal.

En reliant les points forts des lieux (Grands Moulins de Paris et clocher de Saint-André, ou composition autour de l'abbaye de Jeanne de Flandre et de la Deûle), une trame verte ou une continuité de parcs urbains majeurs pourrait être créée.

3. Prise en compte effective de l'environnement

La requalification du site « Rhodia » répond à l'enjeu de renouvellement des territoires en friche et est pleinement cohérent avec les politiques publiques de l'aménagement.

Le projet a vocation d'être un projet exemplaire de renouvellement urbain. Il entre dans le cadre de la Charte des Parcs d'activités du 21^{ème} siècle de Lille Métropole et dans celui du programme de stratégie foncière économique visant à aménager 1 000 hectares sur 10 ans.

Le site présente des atouts certains en termes d'accessibilité et de requalification patrimoniale et paysagère. Ces atouts sont appréhendés dans le dossier et mériteraient d'être approfondis, notamment dans la perspective du développement du transport multimodal, fluvial en particulier.

Conclusion

L'étude d'impact du projet de création de la ZAC « Rhodia » répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les principaux enjeux environnementaux concernent la pollution des sols, la gestion de l'eau, les déplacements, et la préservation du patrimoine industriel, écologique et archéologique.

Les effets du projet sur la santé, le cadre de vie et le patrimoine industriel et archéologique sont liés à la présence de pollution des sols, à l'augmentation du trafic routier dans un secteur très urbain, et à la présence du bâtiment des Grands Moulins de Paris et des vestiges de l'abbaye Jeanne de Flandres.

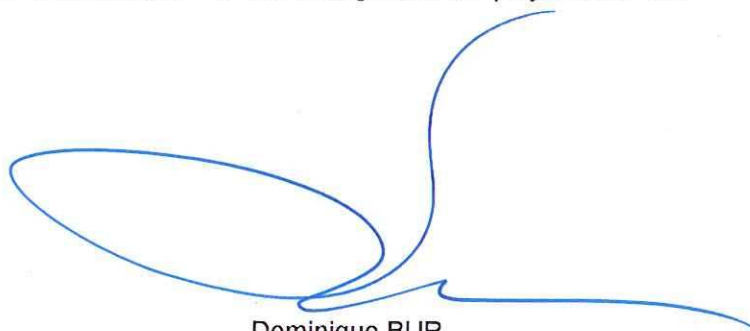
Le volet « pollutions des sols » souligne la présence de sources de contamination liées aux activités industrielles anciennes et/ou existantes. Des études restent à réaliser pour compléter le dispositif de gestion en lien avec l'usage futur du site.

S'agissant du volet « eau » les éléments du dossier ne permettent pas d'appréhender suffisamment l'impact sur la ressource en eau en général et, en particulier, l'impact des rejets des eaux pluviales sur la qualité des eaux du canal de la Deûle. La définition plus précise du système d'assainissement et des seuils de rejets devrait cependant permettre un rejet au milieu acceptable.

La valorisation du canal par des aménagements paysagers et à vocation économique, la préservation du corridor biologique de la Deûle, la création de parcs urbain et archéologique au cœur de l'ancien site industriel « Rhodia », et les aménagements en faveur de l'usage des modes de déplacement doux constituent un bon accompagnement du projet.

Le site bénéficie d'une bonne desserte par tous les modes de transport. Toutefois, l'Autorité environnementale appelle l'attention de la non-réalisation du tram-train pourtant mentionné dans le dossier et ayant conditionné les hypothèses de calcul du trafic routier. Elle recommande de préciser les estimations et les effets du trafic en fonction des activités existantes et attendues au sein de la ZAC, dès lors que celles-ci seront mieux connues. Ceci permettra de retenir les mesures les mieux adaptées pour limiter les impacts négatifs sur le fonctionnement des infrastructures routières, sur la santé et le cadre de vie.

L'autorité environnementale recommande également de faire progresser le projet sur un développement du transport multimodal de marchandises et sur l'intégration du projet dans son ensemble ville-canal.

A blue ink signature consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dominique BUR