



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 11 OCT. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de réalisation d'une zone mixte habitat-artisanat-tertiaire à Wasquehal

Réf : 2013-0991

Le projet de réalisation d'une zone mixte habitat-artisanat-tertiaire sur la commune de Wasquehal est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 36° (travaux soumis à permis de construire lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés) 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 juillet 2013 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 12 août 2013.

1. Présentation du projet

Le projet concerne la réalisation d'une zone mixte habitat-artisanat-tertiaire et des aménagements associés (voiries, parking, aménagements paysagers) créant une Surface Hors d'Oeuvre Nette (SHON) de 43 000 mètres carrés sur un terrain d'assiette de 6 hectares situé entre les rues Christophe Colomb, Vauban et de Tourcoing, le long du canal de Roubaix sur la commune de Wasquehal.

Le projet s'implantera en lieu et place des bâtiments MOVITEX, après démolition. Des îlots seront construits par étape. 309 logements (278 logements collectifs et 31 maisons individuelles) seront créés durant les phases 1 et 2 du projet, et les bâtiments d'activités au cours de la phase 3.

Ce projet de requalification répond à des objectifs la redynamisation économique du secteur et de développement d'une offre de logements favorisant la mixité sociale.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1. Transports et déplacements

Le site du projet se trouve à proximité immédiate de deux axes routiers structurants : la voie rapide urbaine (RD 656) et la RD 760 qui dessert directement le site par le nord. Les échangeurs n°7 et n°13a de l'autoroute A22 se trouvent à 2,5 km.

L'état initial présente les grands axes routiers alentours sans en préciser la fréquentation actuelle. Seul le trafic 2009 de la RD 656 est indiqué, de l'ordre de 57 000 véhicules/jour, dont 2300 poids lourds.

Le projet de réalisation de 309 logements et d'une zone artisanale et tertiaire incluant 334 places de parking, induira une hausse non négligeable du trafic.

En l'absence d'étude de circulation, l'analyse succincte ne présente pas d'estimation du trafic supplémentaire induit par le projet et l'impact sur les infrastructures routières du secteur ne peut être apprécié.

Le site dispose par ailleurs d'une bonne desserte par les transports en commun.

Deux lignes de bus (21 et 31) circulent dans le périmètre d'étude. Les arrêts les plus proches sont *Desmoulins* et *St Clément* respectivement à 220 mètres et 150 mètres du site, ce qui permet un accès piéton rapide. La gare ferroviaire de Croix l'Allumette est à 800 mètres du site et les gares TVG de Croix-Wasquehal et de Roubaix à 1,5 kilomètres. La ligne « T » du tramway constitue une desserte possible ; l'arrêt le plus proche, *Trietz*, se situe à 900 mètres.

Le projet induira une augmentation du trafic routier. Néanmoins, sa localisation à proximité des transports en commun est de nature à favoriser leur usage par les habitants de la zone.

La création de cheminements piétons et cyclables au sein de la zone constitue une mesure pertinente d'accompagnement du projet, qui permettra la continuité d'itinéraire à proximité du canal de Roubaix dont le chemin de halage est déjà ouvert aux modes de déplacement doux.

2.2. Risques et santé

Pollution des sites et des sols

L'étude d'impact identifie le passé industriel du site ainsi que les sources de pollution des sols. Deux sources ont été notées lors des trois campagnes d'analyse menées en 2007, 2008 et 2009. Il s'agit de l'ancien bassin de décantation pollué en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques et de l'ancien site de stockage de fioul pollué en Hydrocarbures totaux.

La dépollution du site est prévue. Cependant le devenir des pollutions extraites reste à préciser ainsi que la technique de comblement des forages de piézomètres sur le site.

Une Analyse des Risques Résiduels sera réalisée suite aux travaux d'excavation des terres polluées. En cas de non atteinte des valeurs effectives de dépollution prévues par le plan de gestion initial, celui-ci sera modifié de manière à assurer la compatibilité du site avec l'usage prévu.

Bruit

L'état initial est réalisé à partir des cartes de bruit de Lille Métropole Communauté Urbaine.

L'aire d'étude est, dans sa totalité, affectée par le bruit du trafic sur la RD565, qui correspond à un niveau sonore de 76 dB à 81 dB en journée et de 71 à 76 dB de nuit. Aucune autre infrastructure bruyante n'est présente aux alentours du projet.

Une isolation phonique est prévue dans la conception des bâtiments pour limiter le bruit ambiant dans les logements à 35 dB en journée et à 30 dB de nuit.

Néanmoins, l'étude d'impact pourrait être complétée par des mesures du contexte sonore spécifique à la zone et par une modélisation des niveaux sonores attendus, pour améliorer la prise en compte de cet enjeu et envisager, si nécessaire, d'autres mesures de réduction d'impact.

Air

L'état initial de la qualité de l'air a été réalisé sur la base des données 2010 ATMO Nord Pas-de-Calais. L'analyse de ces données indique des dépassements de normes en dioxyde d'azote et particules (PM10).

Une campagne de mesures de la qualité de l'air *in situ* en dioxyde d'azote, ou une modélisation, aurait permis de compléter le diagnostic initial en vue d'adapter l'aménagement et il aurait été pertinent d'analyser l'impact des émissions de polluants, liées à l'augmentation du trafic.

2.3. Eau

Le réseau hydrographique et les masses d'eau souterraines sont correctement présentés. Le projet n'aura pas d'impact sur la quantité des eaux souterraines. Aucun prélèvement d'eau n'est prévu et le site d'étude est hors périmètre de protection de captage d'eau potable.

Au regard de la vulnérabilité de la nappe, il aurait été pertinent d'intégrer un chapitre sur le risque de pollution, d'identifier les risques et de définir des démarches de protection et de préservation de la ressource en eau.

Le projet nécessite la mise à nu des sols actuellement imperméabilisés. Pendant la phase de travaux, les sols et sous-sols seront soumis au risque de pollution par déversement de produits polluants ou par ruissellement des eaux souillées. L'arrosage évitant l'envol de poussière peut potentiellement accélérer le lessivage de la pollution des sols vers la nappe d'eau souterraine.

Il est précisé que l'excavation des terres dégradées diminuera ensuite le lessivage des particules polluées et aura un impact positif sur la qualité des masses d'eau souterraines. La qualité de l'eau du canal de Roubaix n'apparaît pas menacée par les travaux et aménagements.

Afin de préserver les sols et sous-sols pendant la phase chantier, les mesures suivantes sont envisagées : installation d'une aire étanche pour stocker les matériaux et les engins de chantier, récupération des eaux de ruissellement pour traitement par un débourbeur-déshuileur avant rejet dans le réseau d'assainissement communautaire, et pompage des eaux d'exhaure si nécessaire.

Pendant la phase d'exploitation, l'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite. Les eaux usées seront collectées, envoyées vers le réseau communal et dirigées vers la station d'épuration de Watrelos, dont la capacité de gestion est considérée suffisante dans le dossier.

Il est prévu l'infiltration des eaux pluviales via des noues. En cas de non-atteinte des objectifs de dépollution, le système d'évacuation des eaux devra être réétudié. Les eaux pluviales de la voirie seront collectées et traitées avant rejet par un débourbeur-déshuileur.

2.4. Milieu naturel et paysage

Les enjeux biodiversitaires sont limités sur l'aire d'étude du projet. Seuls quelques boisements peuvent accueillir la faune et la flore. L'impact du projet sur les habitats, la faune et la flore apparaît très faible.

Les boisements le long du canal de Roubaix seront préservés. Les effets de l'aménagement paysager, qui prévoit la création d'espaces verts et de noues, seront positifs.

Seules les incidences sur le site Natura 2000, « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR3112005, située à environ 29 km au sud-est de l'aire d'étude, et le Site d'Importance Communautaire (SIC) « Forêt de Raismes / Saint-Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe » FR3100507, situé à environ 31 km au sud-est de l'aire d'étude sont évaluées. Compte tenu de la distance entre le projet et les sites Natura 2000 les plus proches (Bois des cinq tailles et Vallée de la Lys), situés respectivement à 22 km et 12 km, et de l'absence de rejets, les travaux n'auront pas d'impact sur ces sites.

Afin de ne pas impacter la qualité du canal de Roubaix, le site sera bien délimité en phase de chantier afin de limiter l'apport de Matières en Suspension et de particules de sol pollué. S'agissant de l'avifaune, les travaux seront programmés en dehors des périodes de nidification.

En ce qui concerne le paysage, pendant la durée des travaux, les clôtures du côté du canal seront conservées et des clôtures opaques seront installées pour limiter l'impact visuel. Après travaux, le site fera l'objet d'un traitement intégrant la création de noues et la plantation de végétaux privilégiant les espèces locales. Les bâtiments industriels laisseront place à des bâtiments moins massifs, permettant une meilleure articulation avec les quartiers environnants et le canal de Roubaix.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3.1. Aménagement du territoire

Le projet de création d'une zone mixte habitat-artisanat-tertiaire sur le site industriel Movitex est compatible avec le plan local d'urbanisme de la commune qui identifie le périmètre du projet en « zones d'activités diversifiées de bureau et de construction à vocation commerciale et de service », ainsi qu'en « zones urbaines mixtes à densité élevée et à dominante habitat ».

Ce projet de requalification d'un site industriel, qui prévoit la réalisation d'une zone d'activités commerciales et tertiaires, et la construction de 309 logements sur une emprise foncière totale de 6 hectares, répond à l'enjeu de densification urbaine. Il permettra de répondre aux enjeux de reconquête et requalification des territoires traversés par le canal de Roubaix, à l'amélioration de la qualité urbaine, à la diversification de l'offre foncière pour les nouvelles activités économiques, et à la mixité sociale.

3.2. Transports et déplacements

La bonne desserte du site par les transports en commun, ainsi que les aménagements prévus sont de nature à favoriser et à développer l'usage des moyens de transports alternatifs à la voiture.

Le projet répond globalement aux orientations du Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole (ville intense et mobilité, réseaux de transports collectifs, développement des modes doux), en cohérence avec les politiques publiques visant à renforcer la densité urbaine à proximité des transports en commun.

3.3. Emissions de gaz à effet de serre

Une étude de faisabilité des approvisionnements en énergie renouvelable a été produite. Le maître d'ouvrage s'oriente vers un système de production d'eau chaude grâce à l'énergie solaire et atmosphérique (panneaux solaires et pompes à chaleur) pour les logements collectifs et les bâtiments dédiés aux activités tertiaires, propice à une réduction de la demande énergétique responsable des émissions de gaz à effet de serre.

Conclusion

L'étude d'impact du projet de réalisation d'une zone mixte habitat-artisanat-tertiaire à Wasquehal est conforme aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le dossier permet d'identifier les enjeux environnementaux associés à ce projet de renouvellement urbain, qui concernent la circulation routière, la gestion de la pollution des sols et de l'eau et le cadre de vie.

L'analyse des déplacements routiers demeure succincte. Une étude de circulation et une estimation des trafics induits par le projet auraient permis d'apprécier l'impact réel sur les infrastructures routières du secteur et les émissions de polluants (dioxyde d'azote notamment).

Néanmoins, la bonne desserte du site par les transports en commun, ainsi que les aménagements prévus sont de nature à favoriser et à développer l'usage des moyens de transports alternatifs à la voiture.

En ce qui concerne le volet acoustique du projet, l'étude d'impact pourrait être complétée par des mesures du contexte sonore spécifique à la zone et par une modélisation des niveaux sonores attendus, pour améliorer la prise en compte de cet enjeu et envisager, si nécessaire, des mesures de réduction d'impact.

De même, compte tenu des niveaux importants de dioxyde d'azote mesuré à la station d'ATMO « Lille Ouest » et de la forte sensibilité de ce polluant à proximité du trafic, l'étude d'impact pourrait être complétée par une modélisation des concentrations de dioxyde d'azote, et proposer le cas échéant des adaptations du projet ou recommandations de construction (localisation des prises d'air...).

S'agissant de la gestion de la pollution des sols, le devenir des pollutions extraites reste à préciser ainsi que la technique de comblement des forages de piézomètres sur le site. Étant donné la vulnérabilité de la nappe, il importe que le risque de pollution des eaux souterraines soit traité dans le projet au même titre que la pollution des sols.

Au-delà des dispositions prises pour maîtriser les consommations énergétiques, liées à la conception des bâtiments, l'Autorité environnementale recommande également la mise en oeuvre effective du système de production d'eau chaude grâce à l'énergie solaire et atmosphérique (panneaux solaires et pompes à chaleur) pour les logements collectifs et les bâtiments dédiés aux activités tertiaires pour réduire la demande énergétique responsable des émissions de gaz à effet de serre.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Michel PASCAL