



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le - 2 OCT. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) A1 Est, à Seclin

Réf : 2013-0990

Le projet de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) A1 Est à Seclin est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement (zone d'aménagement concerté sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération).

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 réception en date du 02 août 2013.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la création d'une zone à vocation économique, sur une emprise de 60 hectares, en bordure de l'autoroute A1, en direction de Lille, sur la commune de Seclin.

La zone d'étude est composée essentiellement de terres agricoles. Elle est bordée par deux axes routiers : l'autoroute A1 et la route départementale RD 549 qui relie les communes d'Avelin et de Seclin. Cette RD 549 constitue le seul accès au site d'aménagement.

Les objectifs du projet sont :

- d'offrir du foncier à vocation économique pour un développement local et métropolitain
- d'accueillir des entreprises en relocalisation ou en développement ainsi que de nouvelles entreprises (activités de production et logistique par des entreprises « type » PME/PMI).
- de valoriser la porte Sud de l'agglomération par un effet « vitrine » sur l'autoroute A1

Le projet est conçu en tenant compte de l'opportunité du raccordement de l'autoroute A1 au futur échangeur de Templemars.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux de ce projet concernent les transports et déplacements, la santé et cadre de vie, la ressource en eau et les milieux naturels et agricoles.

2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact contient une appréciation des effets de l'aménagement du site et présente une analyse des effets cumulés potentiels du projet avec d'autres projets connus, notamment l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Seclin, le « Greencenter » à Seclin à l'ouest de l'autoroute A1.

Si le projet se veut viable par le seul accès via la RD 549, l'étude d'impact précise, à plusieurs reprises, le lien de la zone d'étude avec le projet du futur échangeur de Templemars de l'autoroute A1 et l'extension de la zone d'activités vers Lille. La ZAC A1 Est de Seclin serait reliée au futur échangeur de Templemars. Cette liaison et l'ensemble de l'aménagement urbain constitueraient une notion de programme, au sens de l'article L 122-1 du code de l'environnement.

Le dossier présente, à plusieurs reprises, l'emprise du projet de la ZAC A1 Est avec l'activité existante « Conforama » et parfois l'exclut.

Les périmètres du projet et du programme méritent d'être mieux définis pour une clarté de l'étude d'impact, et pour statuer sur la conformité stricte aux prescriptions de l'article R.112-5 du code de l'environnement.

2.1. Transports et Déplacements

Le site de la zone d'aménagement concerté (ZAC) A1 Est est excentré de la commune de Seclin. Le projet jouxte l'autoroute A1 à l'Est en allant vers Lille sur la commune de Seclin, longe au Sud la RD 549 vers la commune d'Avelin (hors territoire LMCU). Au Nord du site se trouvent des prairies cultivées et l'aéroport de Lille-Lesquin ; à l'Ouest de la zone, de l'autre côté de l'autoroute A1, existe la zone d'activités Unexpo/l'Épinette de Seclin.

Le secteur est éloigné des lignes du réseau de transport en commun, du réseau ferré et fluvial et de l'aéroport Lille-Lesquin.

Le secteur ne dispose pas d'aménagements cyclables, le principal itinéraire étant la piste cyclable qui longe la RD 549 au Sud.

Le dossier fait référence à une étude menée notamment en termes d'accessibilité pour la construction de l'échangeur de l'autoroute A1 « dit de Templemars » qui a pris en compte les différentes zones d'activité en cours d'études le long de l'A1 et en particulier le projet A1 Est Seclin. Cette étude ne permet pas d'identifier la faisabilité et le trafic généré par l'aménagement du site de la ZAC A1 Est seul.

L'étude précise que la desserte de la zone est « *fortement contrainte par le manque de voiries permettant d'éviter les rebroussements, générateurs de kilomètres et d'allongement de temps de parcours* ». Elle indique que de nouvelles voiries liées au futur échangeur permettront de relier la ZAC, d'améliorer la desserte routière et en transport en commun du secteur, sans toutefois démontrer le lien entre la création de la zone et l'échangeur de Templemars ni apporter les mesures pour en limiter les impacts.

L'état initial du volet « déplacement » présente des comptages routiers datant de 2006 et un trafic moyen journalier annuel supérieur à 100 000 véhicules. Ces données trop anciennes doivent être actualisées.

En matière de trafic routier, le dossier indique que « les flux de trafic augmentent et le taux de saturation passe de 60% à 100% » sur la RD 549 en direction de l'A1. Il explique que malgré cette augmentation un report de trafic a lieu sur le réseau secondaire et conclut que « *le réseau actuel est capable de supporter les flux supplémentaires induits par la zone d'aménagement* ». La démonstration est peu convaincante, une présentation en annexe des études de trafic aurait été la bienvenue.

Le projet inclut la création d'un giratoire et d'un shunt depuis la bretelle de sortie A1 sur la RD 549 qui auront un impact important sur le fonctionnement de ces deux axes. Des interrogations demeurent quant à la capacité des aménagements envisagés à résoudre les problèmes rencontrés sur les axes gérés par l'Etat et le Conseil Général du Nord, qui supportent déjà un trafic important.

Par ailleurs, le site, en impasse, n'est desservi par aucun arrêt de bus. L'étude présente deux aménagements d'itinéraires de transport en commun, sans aborder toutefois, le choix retenu ni les modalités opérationnelles de desserte du site (développement de lignes, fréquence, amplitude horaire...). Ce point doit être apporté dans le dossier. De plus, le site est éloigné du réseau ferroviaire, notamment du pôle d'échanges de la gare de Seclin.

La volonté de l'utilisation du co-voiturage à 2 personnes par véhicule par les salariés est un objectif très ambitieux qu'il conviendrait de préciser en indiquant les moyens qui seront mis en oeuvre pour l'atteindre.

En conclusion, les impacts forts du projet doivent être davantage appréhendés par l'aménageur et l'étude de trafic doit être réalisée au regard du fonctionnement des infrastructures routières actuelles, (RD 549 et l'autoroute A1) et ciblée sur la ZAC A1 Est.

2.2. Santé et cadre de vie

Pollution des sites et sols

L'étude d'impact indique l'absence de sites et sols pollués dans l'emprise du projet. Elle précise l'existence de trois sites d'activités proches, selon les données BASIAS : Conforama en activité (dépôt de liquides inflammables), la friche de la Briqueterie DUFLOT et le site SOGIC SA remis en état après cessation d'activité. Le dossier mentionne que le projet ne présente tant en phase travaux qu'exploitation, aucune incidence significative sur la qualité des sols et que les installations envisagées (pôle commercial et logistique associée) ne sont pas de nature à induire une pollution des sols.

Le dossier précise en page 259 qu'un impact négatif non significatif sur l'enseigne Conforama en phase travaux est possible. Ce point mérite d'être développé, notamment en matière de renforcement du réseau d'alimentation en gaz et de construction de nouveaux postes de distribution électrique.

Réciproquement, l'impact éventuel de l'installation existante de Conforama sur le projet de ZAC devrait être étudié, notamment la localisation du dépôt de liquides inflammables au regard des zones de chantier.

En matière d'installations classées, le dossier appréhende la thématique liée aux risques, il mériterait d'être complété par une cartographie situant les sites sur les villes de Seclin et Avelin afin d'affirmer ou d'infirmier la présence de sites industriels dans l'emprise ou à proximité immédiate du projet.

Bruit

Le seul accès du site est situé sur le giratoire de la RD 549, ce qui engendrera des points de saturation importants sur celui-ci ainsi que sur la RD 549 et l'autoroute A1. L'augmentation du trafic routier générera des nuisances sonores qu'il est difficile d'appréhender sans une étude de trafic et des comptages récents. Le risque sanitaire en matière de nuisances sonores déjà élevé au niveau du trafic routier existant et des activités présentes dans le secteur d'étude mérite d'être revu afin de mesurer l'impact de l'aménagement global et d'envisager l'installation de protections anti-bruit ou d'adapter les composantes du projet. Une étude acoustique devrait être jointe au dossier.

Air

Le dossier mentionne les résultats des bilans des mesures ATMO Nord Pas de Calais réalisées en 2005 dans le cadre du projet du Contournement Sud Est de Lille et les mesures de 2008 par les capteurs proches de la zone d'étude (Lesquin, Lille et Roubaix Château). Il indique que la qualité de l'air est globalement dégradée notamment vis-à-vis du dioxyde de carbone et des particules fines en suspension et précise qu'une pollution d'ozone est observée notamment l'été. De plus, le dossier note, que des entreprises seront à proximité immédiate de l'autoroute A1, dont le trafic est susceptible d'influer sur la qualité de l'air initiale du site.

Ces données anciennes méritent d'être actualisées et d'être cumulées aux impacts dus au trafic routier généré pour appréhender le risque sanitaire lié à la pollution de l'air.

2.3. Ressource en eau

L'état initial indique que le site A1 Est se situe dans la zone dite « des champs captants prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable » identifiée par le SDAGE Artois-Picardie.

Il précise qu'un forage BRGM de 2,5 mètres réalisé en 1968 existe au droit du site.

L'étude souligne que le site A1 Est se situe en totalité dans la masse d'eau souterraine « 1003 craie de la vallée de la Deûle » à vulnérabilité identifiée comme « forte ». La nappe de craie au droit du site est à 20 mètres de profondeur considérée à vulnérabilité « forte ».

Le projet d'aménagement est situé dans le périmètre de protection d'un captage d'eau potable S2 au niveau des prescriptions du Plan d'Intérêt Général (PIG) pour la protection des champs captants du sud de Lille. Le projet doit satisfaire à l'objectif de « bon état global » à l'horizon 2027 pour la ressource en eau superficielle, et précise que la Deûle canalisée est située à 2 kilomètres de la zone d'étude.

Les enjeux de préservation de la ressource en eau souterraine et superficielle au regard de l'imperméabilisation du site sont mis en évidence.

Les eaux pluviales seront collectées par un système de noues enherbées et de bassins de confinement, de stockage et d'infiltration. Il convient d'être vigilant sur les aménagements afin de limiter les atteintes en eaux souterraines et de surface.

Les eaux usées seront traitées par la station d'épuration de Houplin-Ancoisne et les activités seront dans l'obligation de pré-épurer leurs eaux usées. Il conviendra de justifier la compatibilité des réseaux d'assainissement et de la station avec les volumes et les flux d'effluents générés par le projet.

2.4. Milieux naturels et agricoles

Le projet implique la consommation de 50 hectares de terres agricoles, soit 77% de la zone. L'impact demeure important pour les 8 exploitations concernées, notamment pour deux GAEC qui exploitent 34% de la surface totale. Afin de prendre en compte l'impact direct et permanent lié au projet d'aménagement, des mesures spécifiques sont en cours par convention entre LMCU et la SAFER Flandre-Artois (indemnités financières compensatoires et acquisition de terrains).

Les inventaires naturalistes réalisés en mai/juin 2009 et le 10 août 2011 sur le périmètre d'étude ont mis en évidence une mosaïque de milieux (p 96 et suivantes) présentant des enjeux liés à la présence de prairies fauchées au nord, d'une zone humide temporaire (fossé), d'une friche arbustive au sud-ouest, d'une haie moyenne discontinue longe une partie du site à l'est et des chemins agricoles à l'Est.

En ce qui concerne les espèces, la flore et les habitats naturels sont caractéristiques du milieu anthropisé et ne présentent pas de caractère patrimonial. La faune présente quelques enjeux patrimoniaux dans la mesure où certaines espèces ont été rencontrées sur le périmètre d'étude. Les prospections ont révélé une espèce d'amphibien (grenouille verte) présente au sein du fossé sur l'aire d'étude. Deux espèces patrimoniales avifaunistiques (le Vanneau Huppé et l'Alouette des Champs) utilisent le site comme aire de repos ou d'alimentation mais ne seraient pas nicheuses.

Le site Natura 2 000 « Cinq Tailles » à Thumeries situé à 5,8 kilomètres de la zone d'étude, ne présente ni lien physique ni lien fonctionnel direct avec le projet. Le site A1 Est ne fait pas partie des éléments distingués en tant que cœurs de nature dans la Trame Verte et Bleue régionale.

Enfin, une attention particulière devra néanmoins être portée sur la conservation des linéaires des haies et la présence de milieux ouverts.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3.1. Aménagement du territoire

Le projet entre dans le programme de stratégie foncière économique visant l'aménagement de 1 000 hectares sur 10 ans et la démarche de la Charte des Parcs d'activités du 21^{ème} siècle. Il est compatible avec le Schéma Directeur de Lille, le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Toutefois, le projet d'aménagement est excentré de l'agglomération lilloise. Il implique une consommation de terres agricoles conséquente et une augmentation sensible du trafic routier dans un secteur exclusivement desservi par des axes routiers qui supportent déjà un trafic important.

3.4. Eau

Les enjeux du territoire sont explicités dans le dossier. Des points très sensibles sont soulevés, comme la protection des champs captants, la nappe de craie.

Dans la mesure où le site n'est pas destiné à accueillir des activités polluantes et que les recommandations du PIG des champs captants du Sud de Lille concernant la gestion des eaux de voirie (intégrant de fait la vulnérabilité des eaux souterraines et l'importance stratégique de ces captages) seront respectées, l'impact du projet sur les eaux souterraines devrait être limité.


Conclusion

L'étude d'impact du projet de zone d'activités de Seclin Est est globalement conforme aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle permet d'appréhender les principaux enjeux environnementaux du projet qui concernent les transports et déplacements, la santé et cadre de vie, la ressource en eau et les milieux naturels et agricoles.

Les enjeux liés à la biodiversité, à la ressource en eau et à la compensation de terres agricoles ont été correctement appréhendés dans l'étude d'impact.

En ce qui concerne l'accessibilité, la viabilité du fonctionnement de la zone avec ou sans échangeur projeté sur l'autoroute A1 au niveau de Templemars n'est pas démontrée.

L'Autorité environnementale recommande, outre la conception d'un giratoire et d'un shunt, une meilleure prise en compte du volet transports et déplacements, lié à l'urbanisation des 60 hectares projetés, en amont de la procédure de réalisation de la ZAC. Cette prise en compte devra permettre en particulier la définition de mesures efficaces pour éviter ou réduire les impacts liés à l'augmentation du trafic routier.



Dominique BUR