Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Lille, le - 5 NOV. 2010

Le Préfet

Avis de l'autorité environnementale

Objet :
Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réalisation de la ZAC Tournebride à Capinghem, Lomme et Premesques
Réf: DAT TA2010-09-14-073
Copies : Préfecture du Nord
DREAL SDII
DDTM 59

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de réalisation de la ZAC Tournebride à Capinghem, Lomme et Premesques est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2010 de l'étude d'impact, transmise le 9 septembre 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'une zone d'aménagement concertée de 90ha sur les trois communes précitées dont la vocation première est l'habitat et le commerce. Le principe retenu dans le cadre de ce projet est la mixité programmatique et typologique des logements dans le but de mettre en place une cohabitation et d'inciter les échanges sociaux et générationnels au sein de la population.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Résumé non technique**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « *Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique* ».

Le résumé non technique est synthétique et la présentation du projet succincte. Néanmoins, la présentation de l'état initial est fidèle au contenu de l'étude d'impact, excepté pour le volet accessibilité et déplacements qui est absent.

La présentation des impacts du projet ne reflète pas suffisamment l'analyse des incidences contenue dans l'étude d'impact (qualité de l'air, déplacements). Ce résumé ne présente pas les mesures envisagées pour réduire les effets du projet.
Le contenu de ce résumé peut être enrichi pour améliorer l'information du public.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Sur le thème de la « *prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, ainsi que sur une expertise de terrain réalisée en période propice.

L'expertise écologique met en évidence l'omniprésence de terres agricoles et de l'urbanisation Cependant, la présence de nombreux fossés et de saules têtard constituent des habitats très intéressants pour un certain nombre d'espèces.
Malgré ces quelques éléments éco-paysagers intéressants, le diagnostic souligne le faible intérêt écologique du site, y compris en termes de corridor biologique.

L'analyse des incidences du projet sur cet enjeu apparaît en adéquation avec la nature du projet et l'intérêt du site. Toutefois, le dossier reste ambigu quant à la préservation des saules têtard alors que selon les auteurs de l'étude d'impact ces derniers présentent "*un intérêt paysager et une importance en tant que zone refuge pour la faune*". Leur préservation en tant que mesure d'évitement, serait à examiner.

Paysage et patrimoine :

Le dossier illustre les différentes séquences paysagères du site (paysage urbain, paysage agricole ouvert) en particulier au travers d'un reportage photographique et en s'appuyant sur l'atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais. L'analyse souligne la sensibilité paysagère du site liée à sa position en interface entre deux entités paysagères (campagne-ville).

En termes d'appréciation des impacts, le dossier ne souligne pas l'effet de substitution induit par le projet dont l'impact sur les paysages existants sera important : passage d'une zone agricole à une zone résidentielle. Les mesures d'intégration paysagère (lisière plantée, parc paysager) et les prescriptions architecturales (typologies et hauteurs d'habitats variées) vont cependant permettre de réaliser une transition douce entre les secteurs urbains denses (zones commerciales) et les secteurs ruraux (Capinghem)

Agriculture

L'état initial des activités agricoles indique (page 65) que ce type d'activité est en recul important dans la communauté urbaine de Lille (diminution du nombre d'emplois et des surfaces agricoles utiles).

En ce qui concerne l'analyse des incidences sur les espaces naturels agricoles, le dossier indique que l'impact sur la surface agricole utile (SAU) des commune de Lomme (46% de la SAU restante) et sur Capinghem (81% de la SAU) sera très important. Le dossier n'apporte pas de précision sur le nombre d'exploitants agricoles impactés, les surfaces concernées pour chaque agriculteur et la nature des exploitations.

Les effets prévisibles du projet sur l'activité agricole et en particulier sur la pérennité des exploitations justifierait d'une indemnisation des exploitants et des propriétaires ou d'envisager un échange de parcelles permettant de pérenniser cette activité sur les communes concernées.

Eau

Le volet eau de l'étude d'impact est très complet et souligne la faible vulnérabilité de la nappe souterraine, compte tenu de la présence d'un sous-sol imperméable (argile/limon). Les orientations générales du SDAGE Artois-Picardie sont présentées ainsi que les dispositions susceptibles de s'appliquer au projet.

Les mesures et aménagements envisagés dans le cadre de ce projet permettent de répondre aux dispositions du SDAGE.

Les dispositions envisagées pour la gestion des eaux pluviales consistent en l'aménagement de noues, de bassin d'infiltration et de chaussées drainantes avec une sur-verse à débit régulé vers la becque du Corbeau (débit régulé à 1l/s/ha) et la becque de la Bleue (débit régulé à 2l/s/ha).

Compte tenu de la nature des sols en place (sol peu perméable), les aménagements hydrauliques proposés sont cohérents avec les dispositions du SDAGE (orientation 1 : Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets- et préventives -règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)

L'obligation pour les futurs acquéreurs de réutiliser les eaux pluviales de toitures et d'avoir recours aux toitures végétalisées permettront de limiter les pressions exercées sur la ressource en eau potable mais aussi de limiter les volumes rejetés aux milieux aquatiques.

Le dossier pourrait préciser les autres mesures qui seront mises en œuvre (dans le cahier des charges de la zone par exemple) pour limiter les consommations d'eau (activités faiblement consommatrices) alors que l'alimentation en eau potable est un point sensible.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble de la ZAC ne sont pas précisés. Ainsi, il n'est pas possible d'apprécier l'impact du projet sur la disponibilité de la ressource en eau potable du secteur (pression et disponibilité de l'eau). Compte tenu de l'état de la ressource en eau de la région lilloise, des mesures visant à réduire l'impact du projet sur cette dernière apparaissent nécessaires.
En conséquence, un état des lieux de la suffisance en eau destinée à la consommation humaine devrait être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

L'analyse des effets des rejets d'eaux pluviales sur les eaux superficielles (aspect hydraulique et qualitatif) et souterraines est très complète. Elle démontre clairement l'absence d'impact de cette modalité de gestion.

Toutefois, le dossier ne précise pas la compatibilité des rejets d'eaux usées, tant en termes qualitatifs (eaux des activités commerciales) qu'en termes quantitatif (eaux usées issues de 1600 logements supplémentaires et activités), avec le système d'assainissement de Marquette-lez-Lille (réseau d'assainissement + station d'épuration). Compte tenu de l'ampleur du projet et des défauts de fonctionnements des systèmes d'assainissement concernés (surcharges hydrauliques, vétusté des ouvrages de collecte et de traitement), l'impact de cet aménagement sur le système d'assainissement et les milieux aquatiques nécessite des investigation complémentaires.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements est succinct et moins développé que dans la version de septembre 2008 de l'étude d'impact (procédure de création de la ZAC). Cette version de septembre 2008, en page 95 identifiait des contraintes importantes en termes de desserte du site que ce soit par la route et par les transports en commun : « *du bruit de la réserve de capacité limitée de la RNO, des effets de congestion sont régulièrement observés aux heures de pointe, en particulier dans le sens Nord-Sud. Cette coupure constitue également une coupure en terme d'extension de modes doux. Ceux-ci peu développés, présentent un déficit d'aménagements sécurisés. En termes de transport collectif, la station de métro la plus proche, celle de Saint Philibert a un rayon d'action qui ne couvre pas l'ensemble du site. Le développement des modes alternatifs de déplacement sur l'aire d'étude est également freiné par l'existence d'une offre de stationnement gratuite et abondante qui ne favorise par la compétitivité de ces modes alternatifs* ». Il semble que cet enjeu majeur n'ait pas fait l'objet de réflexions complémentaires dans le cadre de la nouvelle étude.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et les conditions de circulation, les études de trafic démontrent des incidences importantes sur le trafic routier puisque les augmentations de trafics sont estimées entre 9% et 35% sur certains axes locaux. De surcroît, cette analyse ne prend pas en compte les conditions de circulation et les niveaux de service observés sur la rocade nord-ouest. Or cette infrastructure qui risque d'être impactée par le projet, connait actuellement des problèmes de saturation, congestion et remontée de file en heure de pointe du matin et du soir. L'analyse des effets du projet à cet égard serait à approfondir.

La localisation de ce projet à proximité de la station de métro Saint Philibert est à souligner et permettra d'inciter fortement les futurs utilisateurs de la zone à emprunter les modes de déplacements alternatifs. Cependant, le fait que le rayon d'attraction de la station de métro ne couvre pas l'ensemble du site et la présence à proximité du site de la rocade nord-ouest limiteront fortement la compétitivité de ce mode de transport. Malgré, l'ambition affichée d'inciter l'utilisation des transports en commun et les déplacements doux, le projet ne propose pas de mesure complémentaire pour rendre compétitifs les modes de déplacements alternatifs.

Pour les modes doux, le dossier montre l'absence d'une continuité d'itinéraire entre le site et le sud du territoire induit pas la présence de la rocade nord-ouest. Toutefois, les aménagements en faveur des modes doux envisagés au sein de la zone démontrent une volonté de développer les modes de déplacements doux (piste cyclable, stationnement vélos).

Santé et cadre de vie

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une étude acoustique (3 mesures de bruit réalisées sur 24 heures et 5 mesures de bruit réalisées sur 1h). L'absence d'une deuxième série de mesures ne permet pas de valider cette première série. Toutefois, les premiers éléments permettent de préciser que la zone de projet se situe dans une zone d'ambiance sonore modérée et influencée par les infrastructures de transports (voie ferrée et rocade nord-ouest).

Le dossier intègre (page 107) une modélisation acoustique qui permet d'apprécier l'impact acoustique des trafics générés par le projet et par la création de nouvelles voies (réalisation d'un voie de transit est-ouest au sein de la zone) sur le contexte sonore des riverains de la RD 933 et de la RN 354 et au sein de la zone.
La modélisation démontre une augmentation des niveaux sonores (+1,14 dB(A)) au niveau des axes routiers due à l'augmentation de 30% du trafic autour de la zone. Toutefois, le dossier précise en page 115 que la création d'une nouvelle voie de transit est-ouest au sein de la zone va contribuer à délester une partie du trafic au niveau de la RD933. Cette hypothèse se traduit par une diminution des nuisances sonores subies par les riverains de cette voirie.

Néanmoins, l'augmentation globale de l'ambiance sonore au sein de la zone qui nécessitera la mise en œuvre de dispositions constructives particulières pour les nouveaux logements.
Cette incidence est particulièrement importante au niveau des deux habitations situées à proximité immédiate de la nouvelle voie de transit est-ouest. Afin d'apporter une réponse à cette incidence, le dossier précise que des mesures de réduction d'impact seront localement mises en œuvre (réduction du nombre de véhicules, utilisation d'un enrobé poreux à faible émission sonore, installation d'écran acoustiques ou de merlon, mise en place de protection de façade). Cependant, les éléments du dossier n'indiquent pas la ou les solutions envisagées pour réduire globalement les effets du projet.

L'analyse de la qualité de l'air se fait sur l'analyse de l'indice ATMO mesuré au niveau des stations fixes de Lomme et Armentières entre 2005 et 2007. L'utilisation de l'indice ATMO dans cette étude appelle les remarques suivantes :

- l'absence d'une présentation de la localisation de la station de mesure ne permet pas de s'assurer de la représentativité de cette dernière vis à vis du site projet,
- d'une manière générale, l'utilisation du seul indice ATMO n'est pas opportune pour procéder à une analyse de la qualité de l'air. Comme mentionné dans le rapport ADEME « La qualité de l'air dans les agglomérations françaises - Bilan 2008 de l'indice ATMO » publié en 2010, l'indice ATMO reste un indicateur qui n'est pas représentatif des situations particulières et des pointes de pollution qui peuvent être rencontrées au voisinage immédiat des sources de pollution (axes routiers, zones industrielles...).

- une analyse complémentaire sur la base du cadastre des émissions de la région Nord – Pas de Calais compléterait utilement l'état initial de la qualité de l'air sur les sources de pollutions atmosphériques.

Le dossier intègre aussi les données d'une campagne mobile réalisée au niveau des communes de Seclin et de Sainghin en Mélantois en 2004 dont l'environnement est similaire à celui de la zone d'étude.

Ces données montrent un respect des valeurs réglementaires mais une qualité de l'air impactée par le trafic routier (concentration en particules en suspension importante). Le dossier intègre une estimation des émissions polluantes issue du trafic automobile ainsi qu'une modélisation de la dispersion atmosphérique des pollutions (logiciel Wolfel IMMI version 2009).

Une estimation des émissions polluantes et une modélisation de la dispersion des pollutions sont aussi appliquées en phase d'exploitation. Ces analyses prennent en compte la pollution issue de l'augmentation du trafic mais aussi du chauffage. Cette dernière montre une augmentation des émissions polluantes due à l'augmentation du trafic et à l'usage de chaudière au gaz de l'ordre de 10 à 20 %.

Le dossier intègre une évaluation de l'exposition humaine (populations sensibles) aux différents polluants à partir du calcul de l'indice de risque. Ainsi, pour la plupart des polluants étudiés, la survenue d'un effet toxique apparaît peu probable, excepté pour les particules en suspension pour lequel la possibilité d'apparition d'un effet toxique ne peut plus être exclue (altération de la fonction pulmonaire, effet mutagène ou cancérigène). Cependant, ce risque d'effet toxique n'est pas directement imputable au projet dans la mesure où celui-ci est pré-existant. Néanmoins, l'augmentation de la concentration en particules en suspension induit par l'accentuation du trafic routier (et des modes de chauffage) augmente la probabilité d'observer un effet toxique.

Afin de limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère, le dossier précise que le projet vise à inciter à l'utilisation des transports en commun et les modes doux. Compte tenu de ce qui précède et de la présence d'un centre hospitalier, il apparaît nécessaire d'intégrer au projet des mesures opérationnelles d'envergure pour restreindre l'usage de la voiture et recourir à des modes de chauffage peu polluants (exclure l'usage de chaudières au fuel et au bois).

- **Justification du projet notamment du point de vues des préoccupations d'environnement**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant «*les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ».

Certains éléments de présentation du projet repris dans le dossier soulignent la prise en compte des préoccupations environnementales comme par exemple :

- la localisation du projet à proximité du métro et de l'urbanisation existante,
- la réalisation de bâtiments basse consommation,
- la gestion alternative des eaux pluviales,
- la prise en compte des enjeux biodiversitaires,
- l'incitation à la densification.

Le dossier contient également une présentation des adaptations intégrées entre le schéma d'aménagement "études préalables" et le schéma d'aménagement "études pré-opérationnelles". Cette présentation des adaptations est peu lisible. Ces adaptations semblent surtout prendre en compte les contraintes urbanistiques liées à la présence d'une zone agricole (inconstructible) au sein du périmètre d'étude et les contraintes temporelles liées à la révision des documents d'urbanisme des communes concernées.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir *« une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».*

Ce chapitre est très complet pour l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité et les paysage mais l'est beaucoup moins pour les autres volets, en particulier le volet déplacement. Toutefois, des éléments méthodologiques sont intégrés au fil du document pour les volets pollution atmosphérique et nuisances sonores.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet d'aménagement concerne 1 600 logements et des zones d'activités sur 90 ha en zone agricole au contact immédiat de l'urbanisation existante et des transports en commun (métro). Le projet envisage une densification de l'urbanisation associée à une incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs.

Ce projet est de nature à remettre en cause les activités agricoles sur le territoire des communes de Lomme et de Capinghem compte tenu de l'emprise du projet et de la surface agricole utile restant sur ces communes.
De surcroît, il est indiqué en page 10 de l'étude d'impact que l'emprise au sol des logements ne devra pas dépasser 50% de la superficie du terrain à aménager et que l'emprise au sol des zones d'activités ne devra pas dépasser 40% de la superficie du terrain à aménager. Ces restrictions ne semblent pas cohérentes avec une incitation à la densification de l'urbanisation. Le dossier précise que ces seuils se justifient par la nécessité d'une végétalisation suffisante des espaces. Or le projet intègre déjà plusieurs hectares d'espaces verts jouant les mêmes rôles écologiques, paysagers et sociaux.

De plus, comme le souligne le dossier en page 9, ce projet *"amorce le franchissement de l'extension urbaine au nord de la rocade qui jusqu'alors fonctionnait comme une limite d'urbanisation"*.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

La localisation de ce projet à proximité de la station de métro Saint Philibert permettra d'inciter fortement les futurs utilisateurs de la zone à emprunter les modes de déplacements alternatifs. Cependant, le fait que le rayon d'attraction de la station de métro ne couvre pas l'ensemble du site et la présence à proximité du site de la rocade nord-ouest limitera la compétitivité de ce mode de transport. Le projet ne propose pas de mesure complémentaire pour rendre compétitif ces modes alternatifs.

Le projet présenté propose des mesures et des actions en faveur du développement des modes de déplacements doux (création de pistes cyclable intra-zone, stationnements vélos). Cependant, le dossier souligne l'absence de continuité de ces pistes cyclables nord-sud due à la présence de la rocade nord-ouest.

- **Biodiversité**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Les aménagements des espaces verts (plantation d'espèces indigènes, création de noues, jardin public, gestion différenciée) sont pertinents et génèreront une plus-value écologique. La mise en place d'un suivi écologique (en phase chantier et post-chantier) de la zone permettrait d'adapter le cas échéant les aménagements et la gestion du site.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le dossier indique que la gestion in-situ des déblais-remblais sera intégrée au dossier de consultation des entreprises. Cette mesure est de nature à limiter les émissions des gaz à effet de serre en phase travaux. Il serait intéressant de compléter cette mesure par des critères favorisant le recours à des filières courtes d'approvisionnement, l'utilisation des modes de transports alternatifs et des matériaux locaux afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.

En phase d'exploitation, le dossier indique (au niveau du cahier des charges de la zone) que les bâtiments auront une conception durable (bâtiments basse consommation, orientation préférentielle, conception bioclimatique et HQE). Le cahier des charge précise que le niveau de performance énergétique maximale autorisée sera de 50kwh/m^2/an et que plus de 20% des consommations énergétiques du quartier devront être couvertes par des énergies renouvelables. L'installation de toitures végétalisées et l'usage des transports en commun et des modes doux seront encouragés.

Cependant, le projet pourrait être complété d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone prévue à l'article 8 de la loi du 3 août 2009 et à l'article R.128-3 du Code de l'Urbanisme.

- **Environnement et Santé**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Une réflexion spécifique a été menée vis à vis des nuisances sonore générées par le projet (augmentation du trafic). Des mesures sont envisagées dans le cadre du projet pour améliorer le cadre de vie de certains habitations. Des mesures sont aussi envisagées pour limiter les émissions polluantes issues du trafic automobile (incitation à l'usage des transports en commun, aménagement de liaisons douces) ou des bâtiments (isolation renforcée, utilisation d'énergie renouvelable, conception bioclimatique).

- **Gestion de l'eau**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

La gestion de l'eau au sein du site est envisagée de façon alternative (noues, bassin d'infiltration, chaussées réservoirs). L'aménagement de dalles engazonnées et de toitures végétalisées sera encouragé.
Cependant, aucun élément ne permet de vérifier la compatibilité des rejets d'eaux usées générés par le projet avec les capacités du système d'assainissement à collecter et à traiter ces effluents dans de bonnes conditions.

Compte tenu de l'état de la ressource en eau potable, il apparaît nécessaire d'imposer aux futurs acquéreurs la récupération et la réutilisation de l'eau de pluie et d'orienter l'implantation des activités vers des établissement peu consommateurs d'eau.

4 CONCLUSION :

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux articles R. et L. 122-3 du code de l'environnement.
Cependant, le résumé non technique pourrait être amélioré pour la bonne information du public dans la mesure où il ne reprend pas certains éléments d'analyse de l'étude d'impact (déplacements, santé).
Le volet ressource en eau, enjeu majeur pour la région lilloise est bien traité. La gestion alternative des eaux pluviales est cohérente avec les objectifs du SDAGE et de la loi sur l'eau. L'analyse des effets du projet sur la gestion des eaux usées (compatibilité des rejets avec le système d'assainissement) et sur la disponibilité de la ressource en eau potable aurait pu être approfondie.

Le volet biodiversité a fait l'objet d'une analyse adaptée, soulignant l'absence d'enjeu majeur. Les mesures d'accompagnement proposées dans le cadre de ce projet sont tout à fait pertinentes et intéressantes pour intégrer la nature en ville.

En ce qui concerne les activités agricoles, le dossier contient une analyse objective des impacts du projet qui met en exergue une remise en cause de l'agriculture sur les commune de Lomme et de Capinghem.

En termes de paysage, le projet va générer un phénomène de substitution d'un paysage urbain à un paysage agricole. Néanmoins, les mesures d'intégration paysagère sont pertinentes vis à vis de l'urbanisation pré-existante.

L'enjeu liés aux déplacements n'est pas suffisament approfondi. L'état des lieux ne présente pas les conditions de circulation au niveau de la rocade nord-ouest ni le niveau et les conditions de service des transport en commun. La localisation du projet à proximité de la station de métro de St Philibert est judicieuse pour inciter à l'usage des transports en commun. Cependant des incidences non négligeables sur les conditions de circulation, le niveau de service voire la sécurité de la rocade nord-ouest sont attendues.

L'analyse acoustique de l'aménagement est relativement bien approfondie. Un développement de cette étude sous la forme de recommandations d'aménagement aurait permis une exploitation plus opérationnelle de l'étude acoustique tout en rendant des conclusions plus compréhensibles par le public.

Ce projet tend à intégrer l'ensemble des orientations des lois Grenelle du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 comme la préservation de la biodiversité, la gestion équilibrée de la ressource en eau, la limitation des émissions de gaz à effet de serre, l'incitation à l'usage des transports en commun. De surcroît, il est important de souligner que ces engagements font l'objet d'une déclinaison opérationnelle dans le cahier des charges de la zone.

Jean Michel Bérard