



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le **30 JUIN 2010**

**Avis de l'autorité environnementale**

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact de l'aménagement de la place Jacques Delors à Halluin.  
Réf. DAT TA 043

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 d'aménagement de la place Jacques Delors à Halluin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'avril 2010 du dossier d'étude d'impact transmis le 30 avril 2010.

**1. Présentation du projet:**

Le projet concerne l'aménagement de la place Jacques Delors à Halluin sur une surface de 0,8 ha. Les objectifs de ce projet sont:

- d'intégrer les projets en lien avec le futur aménagement de la place et l'éventuelle modification du front bâti côté belge,
- de répondre aux besoins de dédensification du quartier tout en préservant une continuité urbaine de part et d'autre de la frontière,
- de s'intégrer dans une dimension transfrontalière en créant un lieu d'échange facilement identifiable,
- d'apporter un nouvel espace public fonctionnel, polyvalent et de qualité,
- d'amorcer sa valorisation commerciale en prolongeant le quartier des Baraques,
- de recréer un paysage plus homogène et identitaire en intervenant sur le traitement des façades,
- de valoriser les entrées de ville,
- de s'inscrire dans une liaison verte et douce, entre le parc habité des résidences Notre logis et le futur aménagement de l'îlot Décofrance,

- d'intégrer les transports en commun en implantant deux arrêts de bus sur le futur espace public,
- de prendre en compte les problèmes de circulation, de permettre d'améliorer le fonctionnement du carrefour et de sécuriser le site.

## **2. Qualité de l'étude d'impact :**

- **Notion de programme:**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « *l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

L'étude d'impact présentée concerne exclusivement l'aménagement de la place Jacques Delors à Halluin. Ce projet appartient à un programme plus vaste mené par Lille Métropole Communauté dans le cadre de sa politique « Ville Renouvelée ». Le présent aménagement s'accompagne d'un projet connexe de restauration du quartier consistant en l'aménagement de 80 logements BBC. Cependant, les différents projets menés dans le cadre de ce programme de renouvellement urbain n'ont pas de lien fonctionnel entre eux et peuvent être réalisés indépendamment.

- **Résumé non technique:**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique. Celui-ci précise les principaux enjeux du site (déplacements, préservation des ressources en eau) et les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet. Ce résumé permet une bonne prise de connaissance du projet par le public.

- **Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées:**

### **Biodiversité :**

Sur le thème de la prise en compte « des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se base sur les données bibliographiques existantes au niveau du site et en particulier les inventaires et protections réglementaires.

Le dossier ne contient pas d'expertise écologique du site, ce qui se justifie par le caractère exclusivement urbain de ce dernier. Le site ne présentant pas d'enjeu particulier pour ce volet, l'état initial et l'analyse des incidences du projet sont en adéquation avec l'intérêt du site.

Le projet prévoit en terme d'aménagements paysagers la plantation d'arbres et la réalisation d'une place minérale. Ces aménagements présentent un intérêt limité pour la biodiversité dans la mesure où ils sont très ponctuels, sans lien fonctionnel, et relèvent davantage d'une logique d'aménagement paysager (implantation d'espèces ornementales uniquement).

## **Eau :**

Le volet eau de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la vulnérabilité de la nappe souterraine aux différentes pollutions existantes. Le SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 et le SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration sont bien exploités. Il aurait été intéressant de faire référence aux orientations du SDAGE susceptibles de s'appliquer au projet.

L'état initial du volet eaux superficielles est peu développé mais les incidences du projet sur celui-ci sont faibles (absence de cours d'eau au sein ou à proximité du site). Le dossier souligne la sensibilité forte du site aux inondations et l'existence d'un Plan de Prévention aux Risques d'inondations..

Le dossier précise que les eaux de ruissellement de la place seront directement raccordées au réseau unitaire communautaire (aboutissant à la station d'épuration de Halluin-Menin coté belge) via une nouvelle conduite pluviale.

Cette gestion n'est pas pleinement cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (orientation 1 du SDAGE 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). Une réflexion pour mettre en œuvre une gestion alternative des eaux de ruissellement (infiltration, chaussée poreuse ou réservoir, limitation de l'imperméabilisation, noues, tamponnement...) aurait été bienvenue.

L'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales sur les eaux souterraines ou superficielles est succincte. Cependant, les incidences prévisibles du projet et les enjeux du site apparaissent limités.

## **Paysage :**

Le volet paysage de l'étude d'impact est correctement traité, en adéquation avec la nature du site ( tissu urbain très dense). Les aménagements paysagers envisagés (plantations d'arbres, place minérale) respectent le contexte existant.

## **Déplacements :**

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les déplacements et les conditions de circulation, le dossier identifie et localise les différentes lignes de transports en commun desservant le site. Ces lignes sont très proches, assurant ainsi une desserte efficace.

Le dossier contient une évaluation du trafic et une analyse des conditions de circulation susceptibles d'être impactées par le projet. Cette analyse semble montrer l'absence d'incidence du projet sur le trafic et la circulation.

Le dossier précise en outre qu'une politique incitative est mise en œuvre en faveur des transports en commun (relocalisation des arrêts de bus pour desservir le site) et des déplacements doux dans le cadre du PDU de Lille. Cependant, des aménagements spécifiques pour les cyclistes auraient constitué une plus-value intéressante.

## **Santé et risques:**

En termes de qualité de l'air, l'état initial se base sur l'analyse des données ATMO Nord – Pas de Calais de la station d'Halluin. Il aurait été utile de positionner cette station de mesure sur une carte. Toutefois, celle-ci semble représentative de la qualité de l'air du site d'étude.

Les sources de pollution de l'air (infrastructures de transports, industrie, chauffage urbain) dans l'environnement devraient être décrites afin de préciser les influences que subit la zone d'étude. Pour cela, l'Industrie au Regard de l'Environnement ainsi que le cadastre des émissions d'ATMO Nord Pas de Calais seront des sources d'information à mobiliser.

Les données collectées indiquent toutefois une qualité de l'air respectant globalement les objectifs attendus, même si le dossier présente les sources potentielles de pollution (principaux éléments polluants et leurs effets) sans en apprécier les effets et les risques sur les populations susceptibles d'être exposées.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur les nuisances sonores, le dossier contient un état initial succinct basé sur la liste des axes bruyants existants. L'absence d'incidence du projet sur le contexte sonore, en phase d'exploitation, est en adéquation avec cet état des lieux.

Globalement, l'évaluation des incidences sur la santé (nuisances sonores, pollution atmosphérique) aussi bien en phase d'exploitation qu'en phase travaux) pourrait être plus précise.

### **• Justification du projet notamment du point de vue 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 ». Le dossier contient un chapitre intitulé « Présentation du projet ». Ce chapitre présente les variantes étudiées sans justifier le choix de la variante retenue. Il aurait été utile de justifier ce choix.

### **• 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 ». La note méthodologique contenue dans le dossier est succincte et n'apporte pas d'information sur les réflexions et les analyses menées.

#### **1. Prise en compte effective de l'environnement :**

##### **• Aménagement du territoire :**

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

Le projet prévoit l'aménagement d'une place au centre ville d'Halluin en continuité de l'urbanisation existante. Le projet n'a donc pas d'impact en termes de consommation de surfaces agricoles et d'étalement urbain.

- **Transports et déplacements :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

La zone se situe à proximité immédiate de lignes de transport en commun, une relocalisation de deux arrêts de bus au niveau de la nouvelle ligne permettra d'inciter les usagers à utiliser ces modes de transport.

- **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 la biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels, le projet prévoit des mesures paysagères (plantation d'un nombre limité d'espèces ornementales), ne contribuant pas à la biodiversité, ce qui s'explique par l'absence d'enjeu en la matière.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et 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 définie à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Le dossier ne présente pas de réelles mesures en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Certaines propositions, en phase d'exploitation, pourraient concerner la limitation de la vitesse, ou l'utilisation pour l'éclairage de la place de lampes basse consommation et, en phase de travaux, le recours à des modes d'acheminement alternatifs des matières premières ou/et le recours à des filières d'approvisionnement courtes.

- **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 transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le projet présente les mesures relatives à l'incitation à l'usage des transports en commun, ce qui est cohérent avec ces orientations.

- **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).

Les aménagements envisagés ne prévoient aucune mesure visant à une gestion économe ou une gestion alternative des ressources en eau. Des mesures ou aménagements auraient pu être envisagés pour améliorer la gestion hydraulique de l'eau au niveau du site.

## 2. **CONCLUSION :**

L'étude d'impact est en adéquation avec les différents enjeux du site et les incidences potentielles du projet.

En termes de réduction d'impact, les orientations de la loi Grenelle sont globalement intégrées au projet. La mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux de ruissellement aurait pu être étudiée.

Le préfet de la région  
Nord – Pas-de-Calais

  
Jean-Michel BÉRARD