Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 17 MAI 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de l'écoquartier de l'Ange Gardien à Quesnoy-sur-Deûle.

Réf. : DAT TA2011-03-18 – 104 (11-0377)

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 du site de l'Ange gardien à Quesnoy-sur-Deule est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur le dossier d'étude d'impact transmis le 18 mars 2011.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la création d'un écoquartier d'une emprise foncière d'environ 11ha à proximité du centre-ville de Quesnoy-sur-Deule sur le site d'une ancienne usine de teillage de lin (entreprise Van Robaeys) dont l'activité a cessé en 2011. Il permet de répondre à la demande foncière sur la commune tout en maîtrisant la consommation de terres agricoles.

Il est prévu l'aménagement de logements collectifs et individuels (63% de la surface hors oeuvre nette du site), l'implantation d'activités économiques (commerces et services en entrée de site et à proximité du centre bourg et sur le site de l'ancienne usine Van Robaeys) ainsi qu'un équipement d'intérêt communautaire.

Les objectifs visés sont :

- de développer une offre de logements diversifiée (maisons groupées, petits collectifs),
- d'assurer une mixité sociale et une mixité d'activités,
- de développer une transition ville/campagne,
- d'intégrer une approche durable de l'urbanisme (urbanisation d'une « dent creuse » et densification urbaine).

Copie transmise à :
Préfecture du Nord
ARS
DDTM du Nord

Adresse postale : 12 – 14, rue Jean Sans Peur – 59039 LILLE cedex
Tél. 03.20.30.59.59. – Internet : www.nord-pas-de-calais.pref.gouv.fr

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 cohérent avec le contenu de l'étude d'impact et permet une prise de connaissance satisfaisante de la nature du projet et de ses impacts potentiels sur l'environnement.

Il pourrait toutefois détailler le nombre et la typologie des logements qui seront créés ainsi que la nature des activités (bureaux, artisanat, industriel, tertiaire) susceptibles de venir s'installer ou la taille des lots destinés à recevoir ces activités.

- **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, les protections réglementaires, les études liées à la trame verte et bleue ainsi que sur une analyse de terrain, ce qui apparaît suffisant.

L'emprise du projet se situe principalement sur un ancien site industriel en dehors de tous sites protégés ou inventoriés (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) mais à proximité toutefois d'un corridor biologique aquatique constitué par la vallée de la Deûle.

Les inventaires de terrain mettent en évidence une relative diversité des milieux : cultures intensives, boisement central, prairies, jardins potagers, haies. L'inventaire floristique ne recense pas d'espèces patrimoniales ou protégées, les espèces sont communes, et constitue un enjeu limité.

L'expertise faunistique met en évidence la présence de 19 espèces d'oiseaux (hirondelle rustique, pic vert et linotte mélodieuse) dont la quasi totalité est nicheuse sur site et protégée. Les inventaires n'ont pas mis en évidence d'amphibiens, de reptiles ou d'habitats pour ces espèces. L'enjeu faunistique du site repose sur la diversité des milieux présents en particulier les boisements, les prairies et les haies.

Le projet envisage la préservation d'une grande partie des éléments éco-paysagers à enjeu tels que les boisements centraux, les haies et une partie des prairies. L'aménagement comprend aussi la création d'une vaste zone humide (parc de la Deûle) et le renforcement du corridor écologique aquatique constitué par la vallée de la Deûle. Une partie du site sera gérée de façon différenciée. La réalisation des travaux entre fin août et fin février constitue, en outre, une mesure d'évitement qui permettra de préserver la nidification des oiseaux.

L'analyse des incidences du projet, compte tenu des mesures d'évitement (période des travaux, préservation des boisements et des haies) et des mesures d'accompagnement envisagées (création d'une zone humide et mise en place d'une gestion différenciée), montre que les aménagements envisagés n'affectent ni la biodiversité ni le fonctionnement des milieux et des équilibres naturels.

L'étude d'incidences du projet précise que le site Natura 2000 français le plus proche n° FR3112002 «Les Cinq Tailles », à Phalempin, est localisé à plus 25km du secteur d'étude et que le site Natura 2000 belge le plus proche n° BE32001A0 « Vallée de la Lys », à Comines-Warneton, est situé à 4.3km.

Cette étude permet de démontrer l'absence de toute incidence du projet vis-à-vis des espèces et habitats ayant conduit au classement des sites Natura 2000 localisés à proximité du secteur d'étude.

Paysage et patrimoine

En ce qui concerne le patrimoine, le dossier précise qu'il n'y a pas de monuments ou sites classés ou inscrit. Néanmoins, des éléments patrimoniaux sont présents sur le site comme le calvaire de l'Ange Gardien ou à proximité comme l'église de Quesnoy-sur-Deûle.

« *Le périmètre d'étude appartient à l'entité paysagère des Campagnes urbaines Nord des paysages de la Métropole selon l'Atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais. La campagne possède ici une assez grande homogénéité basée sur la ferme isolée et des reliquats bocagers plus ou moins nombreux. Cette campagne apparaît finalement bucolique, mêlant champs et prairies* ».

A ce jour, le site présente principalement des composantes urbaines et assimilées par l'urbanisation (voie ferrée, canal de la Deûle, voiries et habitations). Toutefois, il persiste au sein du site des composantes agricoles et naturelles (prairies, boisements, haies et cultures).

Les enjeux du site à prendre en compte dans l'aménagement de ce secteur sont :

- d'assurer la préservation de la couronne verte de l'agglomération,
- d'affirmer la centralité du bourg et d'assurer une transition harmonieuse avec le bâti existant,
- de conforter le dialogue ville/Deûle à travers une logique paysagère adaptée (préservation des vues vers la vallée),
- de conserver l'ambiance rurale du site,
- de préserver le patrimoine (calvaire de l'Ange Gardien) et les vues vers le patrimoine existant (église de Quesnoy).

Ainsi pour répondre à ces objectifs et enjeux, le projet décline plusieurs approches :

- une approche urbaine, qui vise entre autres à assurer une transition harmonieuse entre l'urbanisation existante et la réalisation de constructions de type R+1 et de type maisons individuelles en bande ou logements intermédiaires et groupés,
- une lecture paysagère stricte, qui se traduit par la conservation du calvaire de l'Ange Gardien et la préservation des vues du site vers l'église de Quesnoy et la vallée de la Deûle par la création de percée entre les constructions,
- une approche éco-paysagère, dont l'objectif est de préserver et de renforcer le caractère campagnard du site : maintien des éléments naturels (boisements, haies et prairies) et plantation d'arbres indigènes le long des voiries et de la voie ferrée.

La superposition de ces différentes approches et la présentation des mesures opérationnelles envisagées peuvent être considérées comme satisfaisantes et montrent la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer au mieux le projet dans son environnement.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact est de bonne qualité. Le document présente ainsi les trois nappes souterraines présentes au niveau du site (nappe des sables du Landénien, nappe de la craie, nappe des calcaires carbonifères), leurs caractéristiques et leur vulnérabilité. Il en ressort que seule la nappe des sables du Landénien présente une forte vulnérabilité compte tenu de l'absence de recouvrement imperméable. Celle-ci, peu productive, n'est toutefois pas utilisée pour la production d'eau potable (faible enjeu). Les nappes de la craie et des calcaires carbonifères sont exploitées de façon intensive pour la production d'eau potable mais présentent au niveau du site une faible vulnérabilité (protection assurée par la présence des argiles du Landénien et des argiles de Louvil imperméables).

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique est de bonne qualité. Le site, localisé au niveau du bassin versant Lys-Deûle, se situe à proximité immédiate de la Deûle. L'état initial intègre une présentation du fonctionnement hydraulique de la Deûle ainsi qu'une appréciation de la qualité de l'eau (mauvaise qualité).

Le dossier précise qu'il n'y pas d'autre cours d'eau à proximité et que le site n'est pas concerné par les zones humides identifiées au SDAGE Artois-Picardie.

L'état des lieux exploite les éléments du diagnostic du SDAGE Artois-Picardie ainsi que les orientations susceptibles de s'appliquer au projet. Les objectifs et enjeux du SAGE Deûle-Marque en cours d'élaboration sont évoqués. Il aurait pu être intéressant pour appréhender la qualité biologique de ce cours d'eau (corridor biologique identifié) d'intégrer les éléments de diagnostic du plan départemental de protection des milieux aquatiques et de gestion des ressources piscicoles (PDPG Nord).

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, le projet précise que les eaux seront collectées par des noues (ou des collecteurs) aboutissant à une zone humide (parc de la Deûle). Ce dispositif permet dans la mesure du possible l'infiltration des premières pluies et le tamponnement avant rejet au canal pour les pluies plus intenses. Le dossier précise que l'infiltration sera favorisée au niveau des noues et de la zone humide mais que l'imperméabilité du sous-sol ne permettra pas l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales d'où le rejet à débit régulé (2l/s/ha) à la Deûle.

Le projet envisage aussi la mise en place de mesures de gestion alternatives (limitation des surfaces imperméabilisées, infiltration, utilisation de techniques alternatives, chaussées réservoirs, toitures végétalisées, tranchées drainantes et réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage et les sanitaires) qui apparaissent pertinentes.

Les modalités de gestion des eaux pluviales sont cohérentes avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et instaurant des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) du SDAGE.

L'analyse de l'impact du projet sur **la qualité des eaux souterraines est appropriée** car justifiée par la faible vulnérabilité de ces nappes (couches imperméables) et l'absence de captages et de leurs périmètres dans l'emprise du site. L'analyse de l'incidence du projet sur les écoulements des eaux superficielles est succincte et peu justifiée. La présentation des calculs de dimensionnement des collecteurs et des bassins de tamponnement est intéressante mais ne permet pas de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du milieu récepteur. Ces calculs sont nécessaires pour respecter les recommandations du service départemental de police de l'eau.

En ce qui concerne **la gestion des eaux usées**, le dossier précise que le site sera raccordé à la station d'épuration de Marquette-lez-Lille. Cependant, aucun élément de type descriptif ou diagnostique ne permet d'apprécier les capacités du système d'assainissement (réseau d'assainissement et station d'épuration) à collecter et traiter ces effluents dans de bonnes conditions.

De surcroît, les capacités et le fonctionnement actuels de la station d'épuration ne permettent pas de traiter l'ensemble des effluents collectés à ce jour par cette station. Une nouvelle station devrait être mise en service en 2013.

Ainsi, tout raccordement d'effluents supplémentaires, et en particulier les rejets issus des 350 logements et des activités prévues sur le site, au système d'assainissement actuel ne fera qu'aggraver les dysfonctionnements déjà constatés sur la station actuelle.

Le dossier doit contenir une analyse des effets des rejets d'eaux usées issus du projet sur la qualité et le fonctionnement des eaux superficielles et sur le système d'assainissement actuel et futur. Il serait nécessaire d'estimer les volumes, la nature et les flux d'effluents générés par le projet, d'apprécier les capacités du système d'assainissement (couple réseau et station d'épuration) et des milieux récepteurs (eaux superficielles) et de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du système d'assainissement à collecter et traiter l'ensemble des effluents par temps de pluie mensuelle ainsi qu'avec les capacités des milieux récepteurs. Une réalisation phasée voire différée du projet doit être envisagée, si nécessaire, pour tenir compte de la remise aux normes de l'outil épuratoire.

Les besoins en **eau potable** pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur. Cette estimation de la consommation en eau et l'analyse de l'adéquation entre les besoins et les capacités des nappes souterraines sollicitées sont essentielles dans une région où 96% de l'eau potable proviennent des nappes d'eau souterraine et dans un secteur où la nappe et les eaux superficielles sont déjà fortement exploitées.

Déplacements

Ainsi la question des déplacements constitue un enjeu majeur du projet, aux implications importantes sur la problématique de la pollution de l'air, sur les émissions de gaz à effet de serre, sur les nuisances sonores mais aussi et surtout sur l'aménagement du territoire (l'augmentation du trafic en centre bourg pouvant engendrer des mesures d'accompagnement et de réduction d'impact comme la réalisation de contournement de ville).

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est assez complet. Il présente les principaux axes structurants : la RD108 reliant la rocade Nord-Ouest à la Belgique supporte 6 500 véhicules/jour, la RD949 reliant la rocade de la Lys à Deulémont supporte 5 000 véhicules/jour, la RD36 reliant Linselles à Lille - Armentières (RD933) supporte 6 000 véhicules/jour et la RD308 reliant Wambrechies à Comines supporte 8 000 véhicules/jour, ainsi que les voies de desserte secondaires. Selon le dossier page 127, « *les capacités du réseau sont suffisantes pour les flux qu'il supporte, cependant des dysfonctionnements ponctuels peuvent apparaître dans le centre ville de Quesnoy-sur-Deûle aux heures de pointe (matin et soir), en particulier aux carrefours*».

Le dossier précise que le nombre d'accidents sur la zone d'étude est faible (7 accidents sur la commune entre 2004 et 2008) et qu'il n'existe pas de zone d'accumulation d'accidents.

La desserte de la commune par les **transports collectifs** est assurée par le train : TER Lille-Comines qui met Quesnoy à 10 minutes de Lille, avec toutefois des fréquences peu élevées (4 à 5 trains par jour). L'offre de service en bus est meilleure puisque la commune et le site en particulier (plusieurs arrêts desservent le site) sont desservis par quatre lignes dont le terminus est Quesnoy (Quesnoy-Wambrechies-Lille, Quesnoy-Lomme, Quesnoy-Tourcoing, Quesnoy-Armentières) et deux lignes passant à Quesnoy (Liane 1 Comines-Lille et Comines Wambechies-Lille) et les fréquences très élevées pour certaines lignes (Liane 1, Quesnoy-Wambrechies-Lille et Quesnoy-Lomme) avec des itinéraires diversifiés.

En ce qui concerne les modes de **déplacements doux** (piétons et cycles), les éléments présentés ne permettent pas de savoir s'il existe une continuité des cheminements pour les cycles en particulier pour les déplacements domicile-travail (certaines routes départementales étant équipées de pistes cyclables). Pour les autres motifs de déplacements (loisirs), il semble que les itinéraires sont sécurisés en ville (voiries équipées de trottoirs).

L'analyse des incidences du projet sur les déplacements et les infrastructures routières renvoie à la réalisation d'études ultérieures. Les éléments et données chiffrées inclus dans le volet sanitaire (page 198) pour estimer la pollution atmosphérique générée par le trafic automobile font toutefois état d'un trafic supplémentaire induit par le projet de plus de 4 500 véhicules/jour.

Le dossier indique également qu'il est prévu environ 2 650 véhicules/jour sur la D108 et 1 890 véhicules/jour, soit une augmentation respective de 40% sur la RD108 et 30% sur la RD36. Compte tenu des dysfonctionnements déjà identifiés en centre-ville, ces augmentations importantes du trafic risquent d'avoir des conséquences sur les conditions de déplacement et la sécurité routière (ainsi que sur la pollution et les nuisances sonores).

Le dossier ne permet donc pas d'apprécier si le trafic généré et sa nature (problématique du transit des poids lourds) sont compatibles avec les capacités des voiries et en particulier avec leur environnement (transit de poids lourds en centre urbain). Des informations complémentaires concernant ces mesures d'accompagnement et de réduction d'impact doivent permettre d'apporter, dès maintenant, les réponses suffisantes à l'ensemble des incidences du projet. Ainsi, la réalisation d'aménagements complémentaires permettant de réduire les effets du projet doit d'ores et déjà être étudiée, notamment au travers d'aménagements visant à limiter le trafic en centre ville, rendus nécessaire par l'accroissement important du trafic routier.

Santé et cadre de vie

La qualité de l'air du site est appréciée à partir des données de la station de Marcq-en-Baroeul (située à 9km du site) du réseau ATMO Nord - Pas-de-Calais. Celles-ci montrent le respect des seuils d'information ou des seuils d'alerte sauf pour l'ozone et les poussières (PM10).

L'incidence sur la qualité de l'air du projet est appréciée à partir de l'estimation des émissions de polluants émises par le trafic et le chauffage, à l'aide du logiciel IMMI. Il aurait été intéressant d'établir une comparaison avant/après aménagement de ces estimations des émissions.

Celles-ci, après aménagement du site, servent à alimenter l'évaluation de l'exposition humaine et le calcul de risque pour la santé selon le guide du BRGM (gestion des sites pollués – version 2000).

Les résultats montrent que les émissions de particules sont susceptibles d'engendrer un risque pour la santé des riverains. Toutefois, l'analyse contenue dans le dossier rappelle que les calculs intègrent des hypothèses très majorantes (présence en permanence des populations au niveau du site, prise en compte du trafic de pointe uniquement, prise en compte uniquement des émissions d'un moteur diesel) ce qui permet à juste titre de relativiser ce résultat.

L'ambiance sonore du site a été appréciée à partir d'une étude et d'une modélisation acoustique du site. L'étude acoustique s'est appuyée sur 2 campagnes de mesures les 3 et 4 juin dont les points étaient situés sur les terrains privés situés à proximité du site et à proximité des axes routiers (points de mesure routier). Les campagnes et la modélisation acoustiques montrent que le site se situe globalement au niveau d'une ambiance acoustique modérée [inférieure à 65dB(A) de jour et inférieure à 60dB(A) de nuit], à l'exception des zones situées à proximité des axes routiers importants (rue de Warneton RD108 et rue de Belle Croix RD36) classées en zone acoustique non modéré (supérieure à 65dB(A)de jour et supérieure à 60dB(A) de nuit).

La modélisation acoustique du site a mis en évidence des incidences sonores non réglementaires (décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructure de transports terrestres) pour une habitation existante à l'est du site [niveau sonore supérieur à 60dB(A) de jour et supérieur à 50 dB(A) de nuit]. Afin de limiter les effets du projet sur cette habitation, il semble envisagé le renforcement acoustique de la façade la plus exposée. Les autres mesures permettant de réduire les nuisances sonores sont évoquées mais ne font pas l'objet d'une présentation des raisons environnementales ou technico-économiques qui ont conduit à leur exclusion ; c'est en particulier le cas des écrans acoustiques ou des merlons. Les résultats montrent aussi que l'ensemble des bâtiments de la zone devra présenter une isolation acoustique minimale.

Le calcul théorique de l'augmentation des niveaux sonores au niveau des axes principaux subissant une augmentation de trafic montre une augmentation d'environ 2 dB(A) sur la RD 108 et 1.4 dB(A) sur la RD 36, inférieure au seuil des 2 dB(A) du décret du 9 janvier 1995 nécessitant la modification significative des voiries.

Cependant, au titre de l'étude d'impact, cette augmentation du niveau sonore constitue une incidence du projet qui doit faire l'objet de mesures de réduction d'impact et d'accompagnement.

L'impact du bruit des équipements liés au développement d'activités (ex : groupe frigorifique, climatisation, pompes à chaleur...) n'est pas présenté. Le projet pourrait utilement appliquer les quatre principes de gestion du bruit dans l'environnement – éloigner, orienter, isoler, protéger – pour limiter les risques de nuisances sonores. Si nécessaire, une modélisation pourrait utilement compléter la démarche.

- **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 une présentation claire du projet. Son implantation traduit la volonté de préserver la couronne verte et les terres agricoles de la commune. Le projet a donc été envisagé au niveau d'une « dent creuse » de la commune et surtout au niveau d'un site industriel situé à proximité du centre-ville.

La conception et l'aménagement du site ont pris en considération des critères urbanistiques (accessibilité du site, proximité du centre-ville) mais aussi des préoccupations environnementales. Ainsi, le projet propose une urbanisation dense et une mixité programmatique capables d'absorber l'évolution de la population tout en préservant les terres agricoles.

De même, l'aménagement de cet éco-quartier conforte la présence de l'eau dans la ville tout en recréant un corridor aquatique le long de la Deûle ; cet objectif se traduit par la réalisation d'une zone humide (parc de la Deûle) pour la gestion des eaux pluviales (infiltration, tamponnement et rejet à la Deûle) à proximité de la Deûle.

Cet aménagement ainsi que la mise en œuvre de nombreuses plantations le long des voies participent à l'intégration paysagère du site. La biodiversité a aussi été prise en compte au travers du maintien des éléments éco-paysagers intéressants (boisement, arbres, haies, prairies) mais aussi par la création d'un parc aquatique éco-paysager servant à la gestion hydraulique des eaux.

L'enjeu des déplacements constitue aussi un pilier de cet éco-quartier dans la mesure où la commune et le site sont bien desservis par les transports en commun (en particulier par le réseau de bus) et qu'un projet de transport en commun en site propre (TCSP, tram-train Comines-Lille) est envisagé à moyen terme. Le projet intègre aussi des aménagements spécifiques et sécurisés pour les modes doux en particulier pour les relations site-centre-ville.

Les réflexions relatives à l'économie du foncier (réutilisation de friches, densification urbaine) en centre-ville, à la gestion de l'eau et de la biodiversité et à la desserte alternative du site (TCSP, bus, cycles et piétons), traduisant la volonté du maître d'ouvrage de concevoir un réel éco-quartier, ont été retranscrites dans le cadre de cette étude d'impact.

Le choix de ce site apparaît donc pertinent au vu des éléments évoqués ci-dessus.

- **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 présente les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial et l'analyse des incidences ainsi que les méthodologies et référentiels utilisés pour l'analyse des effets (en particulier pour le volet air-bruit-santé). La méthodologie utilisée pour l'établissement du volet faune/flore fait l'objet d'une description alors que le volet air-bruit-santé, fondé en partie sur des hypothèses non justifiées de trafic, soulève toutefois des incertitudes.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

3. Prise en compte effective de l'environnement

Il est à noter que le dossier contient en page 154 un chapitre spécifique visant à décliner les aménagements et mesures envisagés dans le cadre de ce projet en faveur des orientations des lois Grenelle.

Cependant, ce chapitre se limite à répondre aux orientations du Grenelle par la définition d'objectifs généraux à atteindre (concevoir et construire des bâtiments plus sobres en énergie, assurer une cohérence d'ensemble de la politique des transports, réduire les émissions de GES, préserver la santé et respecter l'environnement) sans spécifier les mesures réellement mises en œuvre. La nature ambitieuse du projet aurait mérité que ce point soit développé.

- **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 envisagé consiste en la requalification d'un site industriel situé à proximité du centre-ville du Quesnoy-sur-Deûle. Il traduit donc une volonté d'économiser le foncier existant et densifiant et diversifiant (logements, commerces, activités économiques) l'urbanisation à proximité du centre ville et des commodités (commerces, loisirs et mode de transport). Sa cohérence avec les lois Grenelle est donc avérée.

- **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 voyageurs (article 12).

Le projet s'appuie sur une offre en transport en commun de qualité, de nombreuses lignes de bus et arrêts desservant le site. De surcroît, cette offre en transport en commun est susceptible, dans les années à venir, d'être encore améliorée par le développement envisagé d'un transport en commun en site propre (Tram-train) entre Comines et Lille qui desservira le site.

- **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).

La conservation et la gestion différenciée des milieux à fort potentiel écologique existant sur le site, accompagnées par la création de milieux humides, constituent des mesures très intéressantes pour la biodiversité, en particulier à proximité du corridor écologique aquatique qu'est la vallée de la Deûle.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les 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).

Les éléments du dossier page 191 précisent que l'ensemble des bâtiments (logements et bâtiments commerciaux) visera le label bâtiments basse consommation (ce qui correspond aux exigences de la réglementation thermique RT 2012) et une performance énergétique de 50KWh/m2. Cependant, le dossier n'indique pas si une étude de faisabilité sur le potentiel de développement de moyens de production d'énergies renouvelables ou de récupération sera engagée dans le cadre du projet.

La proximité de lignes de bus existantes du TER et la future ligne de tram-train contribueront également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

En phase travaux, le dossier évoque une mesure pertinente, à savoir l'intégration dans le dossier de consultation des entreprises d'une clause privilégiant la gestion in situ des déblais/remblais et la réutilisation des matériaux.

- **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).

La limitation de la vitesse (zone 30km/h sur l'ensemble du site) et les aménagements connexes envisagés (création de cheminements piétons et cyclistes, création d'un TCSP) peuvent contribuer à limiter les émissions de polluants et réduire les nuisances sonores. Cependant, la perspective de reports importants de trafic sur certaines voiries devrait entraîner une augmentation de la pollution et des nuisances sonores nécessitant des mesures complémentaires.

- **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 conception du projet traduit une volonté forte de limiter les effets de l'imperméabilisation du site sur les ressources en eau par une gestion des eaux de pluie par infiltration pour les premières pluies et un rejet à débit limité vers la Deûle. Cette stratégie se rapproche du fonctionnement actuel du site. La limitation des surfaces imperméabilisées (mise en place de parkings végétalisés, végétalisation) et le stockage et la réutilisation des eaux de pluie (arrosage, sanitaire) sont également pertinents.

Ainsi l'ensemble des mesures envisagées dans le cadre de la gestion des eaux apparaît cohérente avec les orientations du SDAGE et des lois Grenelle.

4. Conclusion

L'intérêt de la rénovation d'un site industriel à proximité du centre-ville intégrant à la fois des dimensions sociale (création de logements diversifiés et d'activités) et environnementale (réflexion sur la desserte par les modes doux et les transports collectifs, sur la gestion de l'eau et de la biodiversité) doit être souligné et s'inscrit clairement dans les objectifs poursuivis par les lois Grenelle. Ce projet traduit en cela une bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance par le public de la nature du projet et des enjeux environnementaux.

L'état initial de l'environnement du site est complet sur la plupart des volets, l'analyse des incidences justifiée et argumentée.

Le volet "déplacements" devrait toutefois faire l'objet d'une analyse approfondie. Les réflexions autour d'une mise en service, à proximité immédiate du site, d'un Transport en Commun en Site Propre (Tram-train Comines-Lille) constitueraient une mesure intéressante pour limiter les déplacements routiers. Les mesures incitatives à l'usage des lignes de bus existantes et du TER le seraient également.

Dominique BUR