

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le 08 AVR. 2011

Madame la Ministre,

En date du 11 février 2011, vous m'avez transmis, dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de rénovation urbaine des Hauts-Champs Longchamp (prolongement de l'avenue Schweitzer et création d'une place) à Hem, Roubaix et Lys-lez-Lannoy.

Conformément au décret du 30 avril 2009, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale relatif à ce projet.

Cet avis est à joindre au dossier soumis à concertation publique et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de votre structure.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes hommages respectueux.

Jean Michel BÉRARD

Madame Martine AUBRY  
Ancien Ministre  
Maire de Lille  
Présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine  
1 rue du Ballon  
BP 749  
59034 LILLE CEDEX

DREAL/DAT/T.ASSET TA-098



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le 08 AVRIL 2011

## Avis de l'autorité environnementale

**Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de rénovation urbaine des Hauts-Champs Longchamp (prolongement de l'avenue Schweitzer et création d'une place) à Hem, Roubaix et Lys-lez-Lannoy**

Réf. : DAT TA2011-02-11 – 098 (11-0212)

Copies : Préfecture du Nord  
ARS  
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 rénovation urbaine des Hauts-Champs Longchamp (prolongement de l'avenue Schweitzer et création d'une place) à Hem, Roubaix et Lys-lez-Lannoy est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de janvier 2011 du dossier d'étude d'impact transmis le 11 février 2011.

### 1. Présentation du projet

Le projet s'intègre dans un programme plus vaste de rénovation urbaine et en particulier dans le schéma général de rénovation urbaine du quartier des Hauts Champs Longchamp à Hem, Lys-Lez-Lannoy et Roubaix. Ce dernier comprend la restructuration des cœurs d'îlots d'habitats individuels, la création d'un nouveau centre social, d'un pôle de l'emploi et des services publics d'une ligne de transport en commun à haut niveau de service, l'aménagement et le prolongement de l'axe Schweitzer, l'aménagement de l'axe Laënnec.

Le présent dossier consiste en la rénovation urbaine des Hauts-Champs Longchamp (prolongement de l'avenue Schweitzer et création d'une place) à Hem, Roubaix et Lys-lez-Lannoy (projet portant sur une superficie de 1,8 ha) :

- requalification/création de l'avenue Schweitzer (réalisation d'un axe structurant),
- réorganisation des voiries (rue des Ecoles, rue de la Lèverie, rue de la Tuilerie),
- prolongement de voiries pour les raccorder à des axes importants (liaison Avenue Schweitzer-rue de la Briqueterie et liaison rue de la Lèverie - rue Jules Guesde),
- création d'un espace public de qualité (espace de transition entre le quartier de logements sociaux « Hauts-Champs » et les nouveaux îlots construits entre les rues de la Briqueterie et de la Lèverie),
- création de stationnements longitudinaux.

Les objectifs de ce projet sont :

- la requalification des espaces publics (amélioration de l'image du quartier, redonner un caractère urbain et paysager de qualité),
- la desserte de nouveaux quartiers d'habitats,

- l'intégration et la mise en sécurité des modes de déplacements doux,
- l'intégration des espaces publics et les habitations existantes.

## **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 ».*

Les différents aménagements envisagés dans le cadre de ce projet apparaissent indépendants fonctionnellement du reste du programme global de rénovation urbaine et ne semblent pas présenter d'impacts cumulés avec les autres aménagements prévus.

### **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 ».*

Celui-ci présente le projet et une synthèse des impacts du projet. Ce résumé ne précise pas l'état initial de l'environnement du site d'étude, ni la hiérarchisation des enjeux du territoire. La présentation du projet est succincte et ne précise pas la nature exacte des travaux envisagés.

La présentation des impacts et des mesures est synthétique : présentation du projet (par exemple le volet « circulation et déplacements »), énumération du type d'impact (par exemple pour le volet « Santé publique »).

Le résumé aurait ainsi pu être complété, pour permettre une meilleure prise de connaissance du projet et une appréciation des enjeux du territoire et des incidences du projet par le public.

### **Etat initial, analyse des effets et mesures**

#### **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 relatives au site et en particulier les inventaires et protections réglementaires, l'occupation du sol selon la base de données Corine Land Cover et sur une description des composantes biologiques du site.

Le dossier contient une approche de terrain des enjeux écologiques. Le caractère exclusivement urbain du site n'a pas conduit à mettre en évidence d'enjeu particulier. L'état initial et l'analyse des incidences du projet sont donc en adéquation avec l'intérêt du site.

Le recensement des arbres remarquables, basé sur une méthodologie particulière menée sur le site, n'a pas révélé la présence de sujet de valeur patrimoniale.

L'analyse des impacts est adaptée à la nature du projet.

Il conviendrait de vérifier si des sites Natura 2000 seraient susceptibles d'être impactés en raison de leur éventuelle proximité avec le secteur d'étude.

#### **Eau :**

Le volet eau de l'étude d'impact est de bonne qualité. Il exploite les éléments du diagnostic et les orientations du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deûle, ainsi que les cartes hydrogéologiques, les cartes de vulnérabilité des nappes et autres sources documentaires.

Le dossier souligne l'importance de la ressource en eau souterraine et indique que la vulnérabilité de la nappe souterraine au droit du site est moyenne avec test de perméabilité et coupe géologique à l'appui (présence de couvertures argileuses plus ou moins épaisses).

L'état initial du volet eaux superficielles est peu développé mais se justifie par le fait que les incidences du projet sur celui-ci sont faibles (absence de cours d'eau au sein ou à proximité du site et absence de rejet direct). Toutefois, le site appartient au bassin versant de la Marque, exutoire final de l'ensemble du réseau hydraulique et des systèmes d'assainissement, identifié comme zone inondable dans l'atlas des zones inondables et faisant l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation.

Il aurait été opportun que le dossier contienne un diagnostic précis du fonctionnement des réseaux d'assainissement et du système d'assainissement communautaire concerné puisque le projet est susceptible d'avoir des incidences sur ce système du fait des rejets d'eaux pluviales envisagés.

Le dossier précise que les eaux de ruissellement de l'ensemble du projet seront collectées par des réseaux d'assainissement à créer débouchant sur 4 zones de stockage des eaux (3 zones de stockage seront localisées au niveau de la future place publique) avant rejet à débit limité (4l/s) au réseau communautaire unitaire existant. Le dossier devrait préciser l'exutoire final du réseau d'assainissement (station d'épuration et exutoire de la station).

Compte tenu de la faible perméabilité du sous-sol (infiltration difficile), la gestion des eaux pluviales apparaît cohérente avec l'orientation 2 du SDAGE Artois-Picardie (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation).

Cependant, l'analyse des effets qualitatifs et quantitatifs des rejets d'eaux pluviales sur les eaux souterraines ou superficielles ne démontre pas l'absence d'impact, s'agissant notamment d'une éventuelle augmentation des surfaces imperméabilisées (création d'une place publique et d'une nouvelle voirie) voire des volumes d'eau de ruissellement à gérer.

#### **Paysage :**

Le volet paysage de l'étude d'impact est adapté à la nature du site (tissu urbain très dense).

#### **Déplacements :**

Le dossier présente **les infrastructures routières** desservant le site ainsi que le trafic observé. Ainsi, la zone d'étude est très bien desservie par les infrastructures routières. Plus localement, le site est drainé par de nombreuses voiries.

Les données sur les transports en commun montrent une desserte de la zone d'étude par 5 lignes de bus (Toufflers-Forêt-sur-Marque, Hem-Wasquehal, Hem-Wattrelos, Villeeneuve d'Ascq-Wattrelos et Roubaix Eurotéléport-Cysoing) et plusieurs arrêts.

Le dossier précise que dans le cadre des travaux sur le plan de déplacement urbain (PDU), il est envisagé de mettre en service une ligne de bus à haut niveau de service entre Hem et Roubaix qui desservira la zone d'étude.

L'analyse des effets du projet sur les déplacements routiers est succincte. Ainsi, la création d'une nouvelle voirie et la réalisation de prolongement de voiries pour les raccorder à des axes importants (liaison Avenue Schweitzer-rue de la Briqueterie et liaison rue de la Lèverie- rue Jules Guesde) ne font pas l'objet d'analyse des nouveaux déplacements induits (nouvelle répartition des flux routiers et effet report). Les aménagements dont l'un des objectifs est de desservir les nouveaux quartiers d'habitats (rue de la Fonderie) vont inévitablement conduire à modifier la répartition des flux de véhicules et engendrer une augmentation des trafics routiers sur certains axes.

Les effets du projet sur les déplacements alternatifs sont positifs puisque les aménagements vont permettre le développement de l'usage des transports collectifs et des modes doux. En particulier, une politique incitative (objectifs ambitieux du PDU) est mise en œuvre en faveur des transports en commun (création d'une ligne à haut niveau de service, localisation des arrêts de bus pour desservir le site) et des déplacements doux.

#### **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 de Roubaix. Le dossier contient une analyse critique permettant d'apprécier la

représentativité des données exploitées qui reflètent bien la qualité de l'air du site d'étude.

Les données collectées indiquent une qualité de l'air respectant globalement les objectifs attendus. Les sources potentielles de pollution de l'air (infrastructures de transports, industrie, chauffage urbain) dans l'environnement auraient pu être décrites afin de mieux appréhender les influences que subit la zone d'étude.

Il convient de noter que le développement de pistes cyclables et d'une ligne de bus à haut niveau de service dans le cadre de ce programme global de renouvellement urbain sont des facteurs favorables pour améliorer la qualité de l'air du secteur d'étude.

En ce qui concerne l'appréciation de l'**ambiance sonore** du site, le dossier présente les infrastructures routières bruyantes. Cette approche ne permet pas d'appréhender le contexte sonore particulier du site puisque ces voiries ne concernent pas directement le site (voiries périphériques au site) et ne prend pas en compte les sources ponctuelles de bruit.

La création de nouveaux itinéraires routiers prévue dans le cadre du projet (prolongement et raccordement de voirie) va engendrer une nouvelle répartition des flux routiers, s'accompagnant d'une augmentation et/ou diminution du trafic sur certaines voiries, susceptible d'engendrer sur certaines rues une augmentation ou une diminution des nuisances sonores. Afin de quantifier les effets du projet sur les riverains des voiries impactées, il semble donc nécessaire d'apprécier le contexte sonore initial du site, à l'aide de mesures et d'évaluer de manière précise les effets de la nouvelle répartition des flux et de l'augmentation du trafic induit par la création de logements sur le secteur.

#### **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 ».*

Ce chapitre justifie l'absence d'analyse de variantes par sa nature (rénovation urbaine visant l'amélioration du cadre de vie, mise en sécurité de l'ensemble des usagers) et l'existence de contraintes importantes (densité des voiries et des logements).

Toutefois, le dossier présente une analyse de la prise en compte des orientations des lois Grenelle qui traduit la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer les préoccupations environnementales dans la conception du projet. Cette prise en compte des enjeux environnementaux se traduit par :

- le développement des transports en commun (projet de ligne à haut niveau de service avec des arrêts au niveau de la nouvelle place publique),
- le développement des modes de déplacements doux (aménagement de pistes cyclables le long de l'avenue Schweitzer et rue de la Fonderie,
- la préservation des arbres remarquables et des coulées vertes existants,
- l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des usagers (réduction des vitesses des véhicules et de la pollution).

#### **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 n'apporte pas d'information sur les réflexions et les analyses menées, se limitant à une liste des sources de données consultées pour la réalisation de l'état initial.

### **3. Prise en compte de l'environnement**

Il est à noter que le dossier en page 151 contient une analyse des différentes orientations des lois Grenelle susceptibles de s'appliquer au projet ainsi qu'une présentation des éléments de prise en compte de ces orientations dans le cadre du projet.

## **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 à limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).*

Le projet prévoit l'aménagement d'un site urbain en centre ville en continuité de l'urbanisation existante et contribue donc à la densification de l'urbanisation et au maintien des habitants en ville (création de logements, amélioration de l'accessibilité tous modes), objectifs conformes aux orientations des lois Grenelle.

## **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).*

Le programme global contribue à renforcer et créer des liens entre densité et niveau de desserte par les transports en commun et à l'incitation à l'usage des modes doux. Les objectifs des lois « Grenelle » sont donc pris en compte.

## **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).*

Le contenu du projet est adapté aux enjeux du site, exclusivement urbain.

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

*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).*

Le report de trafic vers les transports en commun et les modes doux ainsi que la limitation de la vitesse constituent des points positifs du projet.

## **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).*

L'amélioration de la qualité de l'air résultera d'un report modal important vers les modes alternatifs (cycles et transports en commun), notamment la réalisation évoquée d'une ligne de bus à haut niveau de service, la mise en œuvre d'une politique volontaire d'incitation à l'usage des transports en commun (qualité et niveau de service élevé et tarification adaptée) et des modes doux (réalisation d'itinéraires continus et sécurisés, aménagements de stationnement cycles sécurisé, priorité des modes doux sur les voiries).

Le dossier pourrait à cet égard contenir une estimation des trafics à long terme et la répartition des flux, en particulier au niveau des nouvelles voiries, pour appréhender l'incidence du projet sur les nuisances sonores.

## **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 en matière de gestion de l'eau permettront d'améliorer le fonctionnement hydraulique et d'en limiter les dysfonctionnements possibles (inondations urbaines par saturation des réseaux).

La perméabilité des premières couches du sol aurait permis de mettre en œuvre des modes de gestion des eaux pluviales mixtes à savoir infiltration des premières pluies au niveau de noues non étanches et surverse aux réseaux d'assainissement pour les eaux excédentaires.

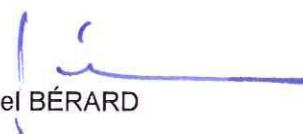
#### **4. Conclusion**

Il convient préalablement de noter que ce projet de rénovation d'un quartier urbain en centre-ville (programme global) intégrant à la fois une dimension sociale (création de logements et d'espaces de convivialité) et environnementale (développement de modes de déplacements alternatifs), prend en compte les principales orientations des lois « Grenelle ».

Le résumé non technique gagnerait à être étoffé en vue d'une bonne prise de connaissance du projet par le public.

L'état initial de l'environnement du site est de bonne qualité et globalement en adéquation avec les enjeux du territoire, l'ampleur et la nature des incidences prévisibles du projet. Le volet acoustique, enjeu important du projet, mériterait d'être développé.

L'analyse présentée des effets du projet sur son environnement doit être complétée s'agissant notamment du volet déplacements, enjeu important en raison de la création d'une nouvelle voirie et des raccordements de rues. L'estimation des trafics et la nouvelle répartition des flux engendrés par les aménagements doivent être intégrées à l'étude d'impact, cette dernière étant notamment susceptible de créer des incidences sur le contexte acoustique des riverains.

  
Jean Michel BÉRARD