



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le

20 JUIN 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de réaménagement de l'ancien site SI Energie à Lys-Lez-Lannoy

Réf. : DAT TA2011-04-20 – 112 (11-0518)

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 réaménagement de l'ancien site SI Energie à 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 20 avril 2011.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en l'aménagement des voiries et des espaces publics de l'ancien site SI Energie sur la commune de Lys-lez-lannoy dont Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) est maître d'ouvrage. Ce projet se décompose en 2 phases :

- la première, prévue en 2011, consiste en la création de voiries sur site (axe est/ouest, zone de rencontre, mail piéton, axe nord/sud) et en la rénovation des voiries aux abords du site (requalification à l'ouest de la rue du Champ de Mars, à l'est de la rue Jules Guesde, au sud de la rue des remparts) ;
- la seconde consiste en le prolongement de la rue Cavois et au prolongement et à l'élargissement de la rue de Bapaume au nord du site, et nécessite des acquisitions foncières.

Le site SI Energie représente une surface de 6.4 ha dont 1.4 ha de voiries.

Ce projet s'intègre dans un programme plus vaste de réaménagement du site qui comprend outre l'aménagement des voiries, la démolition de l'ancien site SI Energie, la création de logements, de bureaux et le maintien d'une activité industrielle, aménagements pour lesquels le promoteur est la société NACARAT.

Ce programme constitue aussi une composante d'une opération plus globale 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, qui comprend la restructuration des cœurs d'îlots d'habitats individuels, la création d'un nouveau centre social, la création d'un pôle de l'emploi et des services publics, la création 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 projet LMCU de la rénovation urbaine du quartier 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) comprend :

- la requalification/création de l'avenue Schweitzer (réalisation d'un axe structurant) ;
- la réorganisation des voiries (rue des Ecoles, rue de la Lèverie, rue de la Tuilerie) ;
- le 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) ;
- la 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) ;
- la création de stationnements longitudinaux.

Ce projet global a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 8 avril 2011.

2. Qualité de l'étude d'impact

Notion de programme :

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, 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 décrits ci-dessus s'inscrivent bien dans un programme global de réaménagement du site SI Energie. Cette notion de programme ou d'unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi d'Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 est bien abordée par l'étude d'impact. Le chapitre relatif à la notion de programme présente et décrit ainsi de manière satisfaisante les différents projets du programme et leurs différentes phases.

Le projet relatif au réaménagement des voiries est très détaillé. Les aménagements prévus dans le cadre du projet urbain le sont moins. Ainsi, le chapitre correspondant ne présente pas les surfaces respectives dévolues aux logements, aux activités tertiaires et aux activités industrielles ni leur localisation les unes par rapport aux autres. La description des conditions d'aménagement du site est importante puisqu'elle permet d'apprécier les principales incidences du projet (estimation du trafic, nuisances acoustiques, gestion de l'eau, pollution).

Pour chaque thématique et chaque enjeu du territoire, l'étude d'impact contient une appréciation différenciée des incidences du projet et du programme.

Ce chapitre intègre aussi une présentation des aménagements et des objectifs du programme permettant de vérifier la cohérence de ce dernier avec les principales orientations des lois Grenelle (page 58). Cette approche sera analysée dans la deuxième partie du présent avis de l'autorité environnementale.

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 ».

Ce chapitre contient une présentation du programme et du projet, dont le contenu, très succinct, ne permet d'en apprécier ni l'ampleur ni les caractéristiques.

La présentation de l'état initial de l'environnement reste très générale et ne permet pas de caractériser suffisamment les enjeux majeurs, les atouts et les contraintes du territoire et du site, comme la préservation des ressources en eau, la présence de pollution, l'accessibilité et les déplacements (absence de hiérarchisation des enjeux).

La présentation des impacts du projet et des mesures est synthétique et se limite à une énumération de typologies d'impact sans déclinaison au cas d'espèce.

Le résumé mériterait donc d'être complété pour permettre une meilleure prise de connaissance par le public de l'intérêt du projet et de ses incidences ainsi que des enjeux sur le territoire concerné.

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, à juste titre, sur les données bibliographiques relatives au site, en particulier les inventaires et protections réglementaires, et sur une description des composantes biologiques du site.

Le site étant composé exclusivement de zones imperméabilisées, d'espaces verts entretenus régulièrement d'arbres et d'arbustes ornementaux, il présente un enjeu écologique limité. Il se trouve par ailleurs en dehors de tout périmètre d'inventaires ou de protections réglementaires. La présence de friches herbacées et arbustives et de linéaires de haies mérite une attention particulière puisque ces habitats semi-naturels constituent des refuges en ville pour la faune et la flore.

Le dossier contient une approche de terrain des enjeux écologiques.

Le pré-diagnostic réalisé dans le cadre du projet est intéressant mais sa réalisation, en octobre 2010, ne permet pas d'exclure toute présence d'espèces et d'habitats patrimoniaux ou protégés. La réalisation d'un complément d'expertise à une période propice, comme évoqué page 169 (expertise complémentaire en avril 2011), constitue une mesure nécessaire, que le maître d'ouvrage s'est engagé à réaliser.

Les conclusions de cette expertise permettront de déterminer si des modifications du projet et des mesures pourront, le cas échéant, être proposées afin d'éviter ou de réduire l'impact potentiel de ce dernier sur les espèces et les habitats patrimoniaux et/ou protégés.

Le dossier indique, en page 169, qu'en cas de découverte d'une espèce protégée sur l'aire d'étude, ce qui paraît peu probable, une demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées sera sollicitée par le maître d'ouvrage. Il conviendra alors de rechercher en priorité des solutions d'évitement d'impact sur les espèces et habitats protégés.

Le dossier d'étude d'impact devra enfin confirmer, le cas échéant, que le projet n'est pas susceptible d'affecter de manière significative le ou les sites Natura 2000 situés à proximité ce qui ne semble à priori pas être le cas en l'espèce.

En l'état des connaissances de l'environnement du site (niveau pré-diagnostic du site), et sous réserve des conclusions du complément d'étude, l'analyse des impacts semble adaptée à l'ampleur et la nature du projet et à son environnement.

Eau :

Le volet hydrogéologique de l'étude d'impact est intéressant et de bonne qualité. Il exploite bien les éléments de diagnostic et les orientations du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque-Deûle, ainsi que les cartes hydrogéologiques. Les différentes nappes (nappe superficielle, nappe des sables Landénien, nappe de la craie, nappe des calcaires du carbonifère) sont citées mais ne font pas l'objet d'une présentation et d'une description. La vulnérabilité de ces nappes souterraines au droit du site n'est pas appréciée (test de perméabilité et coupe géologique à l'appui). L'enjeu constitué par la préservation des nappes aquifères et la présence de polluants au niveau du site et au niveau des eaux de surface (cf. analyse des eaux souterraines page 87) implique un diagnostic hydrogéologique complet.

Le site n'est pas concerné par des captages d'eau potable et la présence des argiles de Louvil sur le toit de la nappe de la craie implique une bonne protection des nappes aquifères.

L'état initial du volet eaux superficielles est développé. Le site appartient au bassin versant Marque-Deûle dont la qualité est mauvaise.

Le dossier précise que le sous-bassin versant de la Marque, exutoire final de l'ensemble du réseau hydraulique et des systèmes d'assainissement, est identifié comme zone inondable dans l'atlas des zones inondables et fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation, mais le site n'est pas concerné par une zone inondable.

Le dossier précise que les **eaux de ruissellement** de l'ensemble du projet et du programme seront après tamponnement, collectées par le réseau d'assainissement communautaire aboutissant à la station d'épuration de Wattrelos-Grimonpont, et que les volumes d'eau supplémentaires pris en charge par le réseau sont faibles par rapport à l'état actuel du site (calcul à l'appui). Les données relatives aux capacités hydrauliques de la station d'épuration et les estimations des volumes d'eaux de ruissellement (voiries et toitures) et d'eaux usées (logements et activités) générés par le projet, mais aussi par le programme, démontrent la compatibilité théorique de ces rejets avec les capacités de la station d'épuration (les rejets du projet représentent 0.02 % des capacités nominales de la station d'épuration et les rejets du programme représentent 0.8 % des capacités nominales de la station d'épuration).

Compte tenu de la faible perméabilité du sous-sol (présence d'argile) et de la pollution des sols, l'infiltration des eaux de pluie n'a pas été retenue, en cohérence 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 zone rurale pour réduire les risques d'inondation).

Un état des lieux du fonctionnement du système d'assainissement communautaire (réseau unitaire et absence de tamponnement des eaux de ruissellement) aurait permis de mieux mettre en évidence les bénéfices des aménagements hydrauliques envisagés (tamponnement avant rejet) en particulier sur le fonctionnement hydraulique des réseaux d'assainissement (enjeu lié aux inondations urbaines) mais aussi de valider l'approche théorique de la compatibilité des rejets avec les capacités de la station d'épuration contenue dans le dossier.

Paysage :

Le dossier présente les différents éléments du patrimoine remarquable et les monuments classés (porte du cloître du couvent des Croisiers) mais ne les situe pas par rapport au site. Le site semble concerné par le périmètre des 500 mètres du monument classé, sans que cela soit explicité.

Le volet paysage de l'étude d'impact, succinct, est justifié par le caractère urbain dense du site et le fait que le programme envisage la conservation et la rénovation de la plupart des bâtiments existants. Il est toutefois conseillé de prendre contact en amont de la définition du projet urbain avec l'architecte des bâtiments de France afin d'intégrer d'éventuelles recommandations en référence à la proximité du monument classé.

Déplacements :

Le dossier présente une carte des infrastructures routières desservant le site, mais ne présente pas le fonctionnement, les trafics observés, les niveaux de service de ces infrastructures et ne permet pas d'en connaître l'état et le fonctionnement actuels et d'apprécier les conditions d'accès au site. Les données relatives au trafic observé sur les voiries connexes au site sont seulement présentées dans l'état initial du volet bruit de l'étude d'impact. Elles montrent un trafic très important rue Jules Guesde (plus de 12 400 véhicules/jour) et rue de Cavrois (plus de 4 500 véhicules/jour) et un trafic faible rue des Remparts (environ 344 véhicules/jour) et rue de Bapaume (75 véhicules/jour).

Les données sur les **transports en commun** montrent une relative bonne desserte de la zone d'étude par 4 lignes de bus (Toufflers-Forest-sur-Marque, Hem-Roubaix, Hem-Wattrelos, Villeuneuve d'Ascq-Wattrelos et Villeuneve d'Ascq-Touffers) et plusieurs arrêts à proximité du site.

Le dossier ne contient aucun élément sur les itinéraires modes doux (piétons et pistes cyclables).

Le dossier comporte une estimation du trafic attendu à l'échéance du programme et une appréciation des reports prévisibles sur l'ensemble des voiries connexes au site. Cette modélisation montre une

augmentation du trafic sur l'aire d'étude, et de plus de 10 % rue des Remparts, rue de Bapaume, rue Monplaisir, rue Cavrois (prolongement), rue du Champs de Mars, rue des Bouchers et rue de la Gare. On observe aussi une augmentation des trafics rue Jules Guesde et rue de Tournai qui supportent déjà un trafic supérieur à 11 000 véhicules/jour. Ces estimations, fiables, prenant en compte l'ensemble des déplacements depuis et vers le site auraient dû être complétées par une analyse de fonctionnement à terme de l'aire d'étude afin d'apprécier les conditions de circulation aux abords du site et identifier les difficultés de fonctionnement éventuelles.

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 (projet de création d'une ligne à haut niveau de service, localisation des arrêts de bus pour desservir le site, zone de rencontre, zone 30) et des déplacements doux.

Santé et risques :

S'agissant de la **qualité de l'air**, l'état initial se base sur l'analyse des données des stations de mesure ATMO Nord – Pas-de-Calais (valeurs moyennes) les plus proches du site entre 2005 et 2009. Les données collectées montrent une qualité de l'air respectant globalement les valeurs moyennes avec aussi des dépassements récurrents pour les particules en suspension. Les transports constituent une source d'émission importante de poussières.

Les principales sources de **pollution de l'air** (infrastructures de transports, industries, chauffage urbain) dans l'environnement sont décrites afin de préciser les influences que subit la zone d'étude et le dossier intègre une analyse comparative des différents émetteurs (transport, tertiaire/résidentiel, activités humaines) de polluants dans l'air et leurs proportions respectives au niveau régional.

L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air se fonde sur une comparaison des estimations des rejets polluants induits par les habitants, les travailleurs et leurs activités sur la zone d'étude avant et après projet. Cette analyse montre une augmentation d'environ 46 % des rejets induits. Il est important de préciser que ces estimations des rejets de polluants ne prennent pas en compte les objectifs de report vers les modes alternatifs retenus dans le cadre du futur plan de déplacement urbain de Lille Métropole.

Le développement de pistes cyclables, la bonne desserte du site par les transports en commun et le projet de mise en service d'une ligne de bus à haut niveau de service à proximité du site, l'aménagement de zone de rencontre et de zone 30, la réalisation de logements basse consommation (BBC) dans le cadre de ce programme global de renouvellement urbain sont des facteurs favorables à l'amélioration de la qualité de l'air du secteur d'étude.

En ce qui concerne le **bruit**, le dossier intègre les données d'une campagne de mesures acoustiques effectuée sur le site du 9 au 10 novembre 2010 qui peut être considérée comme représentative. Les niveaux de bruit au nord (rue de Bapaume) et au sud (rue des Remparts) du site sont assez faibles aussi bien en période diurne que nocturne (zone d'ambiance modérée). Ces niveaux acoustiques sont en revanche plus élevés à l'est du site (rue Jules Guesde). Il est important de noter que cette modélisation acoustique de l'environnement ne prend en compte que les bruits induits par le trafic automobile.

La création de nouveaux itinéraires routiers, prévue dans le cadre du projet (prolongement et raccordement de voirie, aménagement de zone 30 et de sens unique) et la création de logements (250 logements) et d'une zone d'activité (9 900 m² de bureaux et 10 900 m² de commerces) vont engendrer une nouvelle répartition des flux routiers s'accompagnant d'une augmentation et/ou diminution du trafic sur certaines voiries. Ainsi, la modélisation acoustique montre une diminution des niveaux sonores calculés à l'intersection de la rue Jules Guesde et de la rue des Remparts due à la mise en sens unique de la rue des Remparts. Une augmentation significative des niveaux sonores est attendue pour les rues de Bapaume et des Remparts (augmentation du trafic supérieur à 10 %), niveau sonore qui reste inférieur à 65 dB(A) de jour (niveau sonore en zone urbaine).

Ainsi, compte tenu de l'augmentation importante du trafic, voire du développement de nouveaux trafics dans certaines voiries du fait du programme dans lequel le projet s'inscrit, et des effets induits sur les niveaux acoustiques vers les habitations riveraines, il paraît justifié

de mettre en œuvre, au titre de mesures de réduction d'impact, une isolation acoustique renforcée des ouvertures des habitations concernées.

La modélisation acoustique a permis aussi de déterminer le niveau minimal d'isolation des futurs logements pour atteindre la conformité réglementaire.

S'agissant de la **pollution des sols**, l'évaluation quantitative du risque sanitaire a montré la présence de métaux dans les couches de remblais superficiels sur plusieurs sondages. Des analyses réalisées dans le cadre de l'avant-projet, ont mis en évidence des dépassements des seuils d'admission en installations de stockage de déchets inertes pour les hydrocarbures totaux, les métaux et les fluorures et ceci au droit des futures voiries.

L'analyse des impacts du projet précise que les incidences du projet sont réduites dans la mesure où les terres décaissées pour la réalisation des voiries (15 000 t) seront évacuées dans des installations de stockage adaptées à la nature de ces derniers.

L'analyse des impacts du programme indique que les risques de pollution en phase chantier seront fortement limités dans la mesure où la dalle de béton existante sera conservée sur une grande partie du site.

Cependant, l'état initial et, en particulier, les conclusions de l'évaluation simplifiée des risques et l'évaluation quantitative du risque sanitaire indiquent une voie de transfert potentielle de la pollution (HAP, hydrocarbures) vers les nappes et aussi une contamination des eaux de la nappe superficielle en sulfates et COHV (dont le Chlorure de Vinyle).

L'évaluation quantitative des risques sanitaires réalisée en 2009 montre que le risque sanitaire est négligeable quel que soit le scénario retenu (zone d'activité, zone industrielle, zone d'habitat et la population étudiée (constructeur, travailleur et habitant)).

En cas d'implantation d'établissement sensible (crèche, école, maison de repos), le projet urbain devra démontrer sa compatibilité avec les dispositions réglementaires applicables aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

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 présente l'historique du projet et les critères qui ont conduit au choix de la variante proposée par la société NACARAT.

Ainsi, le projet présenté par NACARAT a été retenu car il était le plus ambitieux en termes d'emplois, de développement économique, de renouvellement urbain et de respect de l'environnement. Pour ce dernier thème, la société s'est engagée sur :

- une démarche d'éco-construction ;
- un objectif de performance énergétique des bâtiments (BBC) ;
- l'utilisation d'éco-matériaux (bois) ;
- la réduction des délais de construction ;
- une réflexion liée aux transports ;
- l'isolation des bâtiments source de bruit ;
- l'intégration paysagère du projet.

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

- l'incitation au développement des transports en commun (projet de ligne à haut niveau de service) ;
- le développement des modes de déplacements doux (aménagement de pistes cyclables,

- zone de rencontre) ;
- l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des usagers (réduction des vitesses des véhicules, du bruit et de la pollution, zone 30).

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Le dossier contient un chapitre relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits par le programme et le projet. Cette analyse montre une augmentation de 32 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échéance de réalisation du projet et une augmentation de 59 % à l'horizon 2043 due au coût de la tonnes de CO₂.

Le chapitre n'intègre pas d'analyse du coût de la pollution de l'air. Cependant, une augmentation équivalente à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est attendue. Ces augmentations sont dues, a priori, à l'urbanisation future et à la réduction des vitesses (zone de rencontre, zone 30).

L'analyse montre aussi une augmentation du coût de la valeur humaine (nombre d'accidents induits) de l'ordre de 4.5 %, en raison de l'augmentation du trafic routier.

Ces constats doivent amener les maîtres d'ouvrage ainsi que l'ensemble des autorités locales à mettre en œuvre, dans le cadre du programme d'aménagement global, une stratégie ambitieuse pour promouvoir l'usage des transports alternatifs et les performances énergétiques des bâtiments.

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 permet d'appréhender les sources bibliographiques exploitées pour la réalisation de l'état initial mais aussi pour l'analyse des impacts du projet sur certains thèmes comme les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, la biodiversité, l'eau, le trafic et la pollution des sols.

L'étude d'impact contient une estimation du coût des mesures envisagées. Toutefois, les mesures d'isolation acoustique des façades des habitations subissant une augmentation des nuisances sonores dues au projet ne font pas l'objet d'une estimation.

3.Prise en compte de l'environnement

Il convient de souligner que le dossier contient en page 58 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.

• 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 consistant en l'aménagement d'un site urbain en centre ville en continuité de l'urbanisation existante, il n'a donc pas d'impact en termes de consommation de surfaces agricoles et d'étalement urbain et est ainsi conforme aux orientations correspondantes 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 projet prévoit des aménagements très favorables au développement de l'usage des modes alternatifs : création de pistes cyclables, zone de rencontre, zone 30, desserte du site par les transports en commun, projet de ligne de transport en commun à haut niveau de service. 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 bien 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 site ne présente pas d'enjeu majeur en la matière. S'agissant d'un projet en zone urbaine, les aménagements prévus n'auront pas d'incidences positives ou négatives.

• **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 dossier intègre une estimation des émissions de gaz à effet de serre avant et après aménagement du site. Celle-ci prend en compte l'ensemble des composantes du programme et en particulier les déplacements des futurs habitants et montre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre causée par celle du trafic. Elle pourrait utilement prendre en compte les effets des reports sur les modes doux affichés dans les objectifs du PDU de Lille et les dispositions relatives à l'efficacité énergétique des bâtiments.

• **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).

Une amélioration de la qualité de l'air est possible dans le cas d'un report modal important vers les modes alternatifs (cycles et transports en commun). Ces bénéfices, au même titre que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, sont conditionnés par la réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service et à la mise en œuvre d'une politique volontaire incitant 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).

• **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 pour la gestion de l'eau prévoient le tamponnement des eaux pluviales avant rejet au réseau d'assainissement communautaire, permettant ainsi d'améliorer le fonctionnement hydraulique et de limiter les désordres hydrauliques (inondations urbaines par saturation des réseaux).

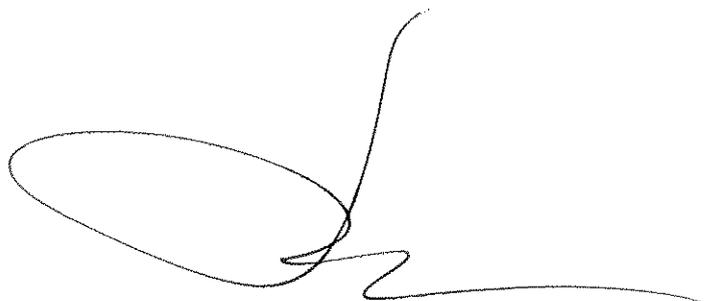
4. Conclusion

Le dossier présenté est complet et décrit de manière satisfaisante les enjeux du projet. Le résumé non technique devrait toutefois être un peu plus détaillé pour améliorer l'information du public.

La rénovation d'un quartier urbain en centre-ville (programme global) intégrant une dimension sociale (création de logements et d'espaces de convivialité) et environnementale (développement des modes de déplacements alternatifs) est conforme à l'esprit des lois Grenelle, dont les principales orientations ont été prises en compte (réduction des gaz à effet de serre, densification urbaine et développement des modes de transports alternatifs).

L'état initial de l'environnement du site est de bonne qualité et globalement en adéquation avec les enjeux du territoire et l'ampleur et la nature des incidences prévisibles du projet.

L'analyse des incidences du projet est également en adéquation avec la nature et l'ampleur du projet pour l'ensemble des enjeux. Le volet « Déplacements » mériterait toutefois des compléments afin notamment de connaître les conséquences sur les niveaux de service.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, fluid loop followed by a horizontal line that ends in a small flourish.

Dominique BUR