



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le 25 MAI 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de ZAC du premier secteur opérationnel des « Rives de la Haute Deûle » sur les communes de Lille et Lomme

Réf. : GM 2012-03-27-184-(DAT12-0329)

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 ZAC du premier secteur opérationnel des « Rives de la Haute Deûle » à Lille et Lomme est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2012 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 27 mars 2012.

1. Contexte global et présentation du projet

L'aménagement du premier secteur opérationnel s'intègre dans un projet global d'aménagement urbain du site des « Rives de la Haute Deûle », qui s'étend sur une centaine d'hectares de part et d'autre de l'ancien canal de la Deûle, sur le territoire des communes de Lille et de Lomme. Le périmètre du projet global est limité de l'ouest au nord par l'avenue de la Notebart à Lomme, à l'est par l'avenue de Dunkerque à Lille, au sud par le canal de la Deûle.

Ce projet global répond à plusieurs objectifs :

- mettre en œuvre la politique de « ville renouvelée » ;
- renforcer l'attractivité et favoriser un développement cohérent à l'ouest de l'agglomération ;
- accueillir un programme d'activités tourné vers les technologies de l'information et de la communication (EuraTechnologies).

Ce projet d'aménagement couvre une superficie d'environ 25 hectares, sur les quartiers des Bois Blancs et Canteleu à Lille, et du Marais à Lomme. Il s'articule autour de l'ensemble immobilier Le Blan-Laffont et doit permettre d'accueillir des activités tertiaires et bureaux orientés sur les technologies de l'information et de la communication, les équipements nécessaires au développement de ces activités, des commerces de proximité et des programmes résidentiels.

Il prévoit 152 000 m² de SHON, ainsi répartis :

- 50 000 m² pour l'habitat ;
- 77 000 m² d'activités tertiaires, dont 25 000 m² dans le cadre de la réhabilitation de l'entreprise Le Blan-Laffont, et 52 000 m² de constructions neuves ;
- 5 000 m² d'équipements permettant l'accueil de services publics ou commerciaux ;
- 25 000 m² de surfaces mixtes pouvant accueillir des équipements ou des activités tertiaires.

2. Qualité de l'étude d'impact

- Résumé non technique et préambule

Le résumé non technique permet de bien prendre connaissance du projet d'aménagement.

Le dossier d'étude d'impact pourrait toutefois rappeler les aménagements déjà réalisés (pôle EuraTechnologies, les jardins d'eau) et ceux restant à réaliser, la rédaction du préambule laissant à penser qu'aucun aménagement ne l'a été à ce jour.

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

Biodiversité

L'état initial du site a été réalisé sur la base des inventaires connus et d'une visite sur site le 11 février 2011.

Traversée par le canal de la Deûle, l'aire d'étude est constituée pour les deux tiers de zones urbanisées et artificialisées. Le tiers restant est composé de milieux aquatiques (canal de la Deûle, fossés, jardin d'eau) et de milieux boisés (bosquet, fourrés, alignements d'arbres), de friches et de ronciers. Aucun périmètre de protection réglementaire ni Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Faunistique ne sont recensés dans l'aire d'étude.

S'agissant de la **flore**, les données issues de la liste des espèces livrées lors de la création du jardin d'eau indiquent la présence de sept espèces protégées au sein de ce jardin. Quatre espèces patrimoniales non protégées sont également citées au sein du jardin d'eau. L'ensemble de ces espèces ne sont pas spontanées mais issues de cultivars. En outre, trois espèces végétales invasives ont été inventoriées lors du passage hivernal.

S'agissant de la **faune**, aucune espèce d'insectes, d'amphibiens ou de reptiles n'a été observée lors du passage hivernal. Néanmoins, l'aire d'étude étant favorable à la présence de ces espèces, il serait utile de réaliser un diagnostic aux périodes adéquates, entre juin et septembre pour les insectes et entre mars et avril pour les amphibiens.

La prospection a mis en évidence 28 espèces d'oiseaux, réparties en cinq cortèges principaux (milieux boisés, semi-ouverts, ouverts, anthropiques, humides). À ces espèces s'ajoutent les espèces ubiquistes. 24 espèces potentiellement nicheuses ont été recensées lors du passage hivernal.

Aucune espèce de mammifère n'a été notée. L'aire d'étude peut être considérée comme un cœur de nature intra-urbain. La présence de grandes surfaces de friches et de vieux bâtiments recèle en outre plusieurs milieux favorables aux chiroptères. Un diagnostic en période de reproduction (juillet-août) et d'hivernage (septembre-décembre) serait ainsi opportun.

En conclusion, au regard des premières prospections, la zone du projet semble présenter une sensibilité écologique faible à moyenne. Ces éléments ne constituent qu'un pré-diagnostic de la zone permettant d'affiner les prospections futures. Comme indiqué en page 182 du dossier, la réalisation d'expertises écologiques complémentaires concernant la flore, les insectes, l'avifaune nicheuse et les chiroptères est prévue pour caractériser l'intérêt écologique du site.

D'intéressantes mesures d'atténuation et d'accompagnement sont présentées dans le dossier et reprises dans le projet. Il s'agit des mesures suivantes :

- éviter la propagation des espèces invasives et mise en place d'un plan d'arrachage ;
- préférer l'utilisation d'espèces végétales indigènes et d'origine locale ;
- éviter les travaux sur le jardin d'eau en période de reproduction des amphibiens ;
- éviter les coupes et abattages d'arbres en période de reproduction des oiseaux ;
- gérer les espaces verts de la ZAC par gestion différenciée ;
- mettre en place un suivi des espèces végétales protégées, patrimoniales et invasives implantées dans le jardin d'eau.

Ces mesures seront à adapter, dans une démarche d'évitement, au vu des conclusions des études complémentaires en particulier pour l'avifaune, la flore et les chiroptères.

Par ailleurs, le dossier contient une analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 situés à proximité, qui conclut à la compatibilité du projet avec les enjeux de préservation de ces sites, en raison de la distance (16 km) qui sépare le site Natura 2000 le plus proche (FR3112002 « Les Cinq Tailles ») de la zone d'implantation du projet.

Déplacements

Le site des Rives de la Haute Deûle est desservi par l'avenue de Dunkerque à l'est , le pont Kulhman (RD48) à l'ouest et par plusieurs rues en provenance des quartiers du Marais et des Bois-blancs. L'autoroute A25 passe au sud de la zone et supporte un trafic de plus de 100 000 véhicules/jour. Un échangeur se situe à environ 1 kilomètre de la zone, au droit du port fluvial.

Le réseau suburbain Transpole dispose de trois lignes desservant directement le site. Les lignes 73 reliant le CHR de Lille à Lambersart, 17 reliant le site au centre de Lille et 72 reliant Lambersart au centre de Lille. Les stations de métro (ligne 2) de Canteleu et des Bois blancs sont situées à 700 mètres du site.

Dans le cadre de l'étude d'impact, une estimation des trafics indique, qu'après réalisation complète du projet, les entrées et sorties de véhicules particuliers seront de l'ordre de 1522 véhicules en heure de pointe du matin et de 1132 en heure de pointe du soir. Cette étude indique également que l'aménagement des Rives de la Haute Deûle entraînera une baisse de trafic de 48 % rue W. Churchill, de 22 à 29 % avenue Notebart, et de 12,8 % rue des martyrs de la résistance et, à l'inverse, une augmentation de 47 % rue de l'Ile des Bois blancs, 33 % rue Hegel, 58 % avenue de Bretagne, 18 % sur une partie de l'avenue de Dunkerque, 16 % avenue Marx Dormoy et 30 % sur l'avenue du Colisée, sur les communes de Lille, Lomme et Lambersart.

Afin de mieux desservir le quartier et fluidifier le trafic sur ces voies, deux nouvelles voies seront aménagées : l'avenue Marie-Louise Delwaille (axe nord-sud) et l'avenue des Saules (axe est-ouest), qui doivent permettre d'améliorer la pénétration au sein du quartier, notamment depuis le quai Hegel et l'avenue de Bretagne.

Le trafic induit sur les voies de desserte du site est pris en compte dans la conception de la zone pour garantir la desserte des commerces, bureaux et équipements. Des aménagements seront réalisés afin de limiter la vitesse et le trafic et de favoriser l'usage des modes doux (piétons, cycles) sur ces voies. Sur le site, les voies de desserte des logements seront dimensionnées de manière à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite et à favoriser l'usage des modes doux.

La modélisation de l'impact des trafics sur le réseau routier n'inclut pas l'autoroute A25, ni l'échangeur du port de Lille, le plus proche du site ce qui rend difficile une évaluation précise de l'impact de l'aménagement des Rives de la Haute Deûle sur le réseau routier national.

Pour autant, les conclusions de l'étude indiquent que le projet n'aura pas d'incidence majeure sur le réseau routier national environnant, essentiellement urbain. En outre, compte tenu de la distance qui sépare le quartier de l'échangeur et de la capacité relativement importante du réseau secondaire (avenue et boulevard à plusieurs voies), le projet ne devrait pas perturber le fonctionnement de l'A25 au-delà de la situation actuelle.

Eau

Le secteur d'étude comprend trois types d'aquifères :

- la nappe de la craie blanche du Sénonien et du Turonien, libre sur le secteur d'étude ;
- les calcaires carbonifères ;
- la nappe des alluvions de la Deûle.

Les deux nappes, de la craie et du carbonifère, sont essentielles pour l'alimentation en eau potable. Cependant, il n'existe pas de point de captage ni de périmètre de protection de captage en eau potable sur le site du premier secteur opérationnelle des rives de la Haute Deûle.

En ce qui concerne l'analyse des impacts, le projet global initial d'aménagement des Rives de la Haute Deûle a fait l'objet d'une autorisation « loi sur l'eau ». Le projet d'aménagement du premier secteur opérationnel prévoit la transformation du système unitaire d'évacuation des eaux en un système séparatif eaux pluviales/eaux usées. Les évolutions du projet du premier secteur opérationnel par rapport au projet initial n'ont pas d'incidences sur la problématique de la gestion de l'eau. Un arrêté préfectoral du 8 avril 2004, relatif à la création de la zone imperméabilisée et au rejet des eaux pluviales des Rives de la Haute Deûle sur les communes de Lille et Lomme encadre les modalités des divers usages de l'eau.

Dans la mesure où le SDAGE préconise une gestion alternative à la parcelle, il aurait été utile d'inclure au dossier un argumentaire justifiant le choix des modalités de gestion des eaux pluviales par rejet au canal. Le site ayant été pollué, il aurait été également intéressant de prévoir un suivi de la qualité des eaux avant l'exutoire.

Santé et cadre de vie

Risques technologiques

Le diagnostic initial a été dressé au regard des données contenues dans la banque de données BASIAS qui recense les sites industriels et activités de services.

Bien que le projet ne soit pas concerné par la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), l'étude d'impact mentionne les ICPE situées dans la zone d'étude. Aucune des ces installations n'est située sur le périmètre du premier secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle lui-même.

En limite sud de la zone d'étude (hors périmètre du projet), se trouve le site des Produits Chimiques de Loos, une ICPE classée SEVESO seuil haut. S'agissant de ce site, les informations relatives au Plan de Prévention des Risques Technologiques méritent d'être complétées.

Le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) a été prescrit sur le territoire des communes de Lille (Lomme), Loos et Sezedin par arrêté préfectoral du 27 avril 2010, et a fait l'objet d'une enquête publique au printemps 2012.

Le premier secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle se trouve hors du périmètre susceptible d'être affecté par des effets toxiques. Cependant, le projet global de la ZAC des Rives de la Haute Deûle est pour partie situé en zone réglementée d'autorisation « b ». Dans cette zone, il est recommandé de mettre en place des locaux de confinement dans les bâtiments existants et futurs (notamment les ERP) pouvant accueillir leurs occupants pendant deux heures en respectant un coefficient d'atténuation cible de 12,73 %.

Concernant les aménagements d'infrastructures de transport en zonage réglementaire, il est recommandé de ne pas faire d'aménagements qui auraient pour conséquence une augmentation du nombre de personnes exposées du fait du trafic et/ou d'une augmentation du temps de passage des véhicules dans la zone considérée, à l'exception de ceux indispensables à la desserte de la zone.

Pour la desserte du parc EuraTechnologies qui fait partie du projet global des Rives de la Haute Deûle, il est recommandé de mettre en œuvre des mesures de gestion de l'aléa si les aménagements envisagés conduisent à une augmentation du nombre de personnes exposées due à une augmentation du trafic et/ou à une augmentation du temps de passage des véhicules dans la zone considérée.

Les mesures de gestion de l'aléa mises en œuvre comprennent une signalisation spécifique indiquant le danger et le comportement à adopter le cas échéant, la création de zones de repli sécurisées, et prévoient la neutralisation des infrastructures concernées en cas d'alerte par interdiction de circulation.

Sites et sols pollués

Les éléments de l'étude d'impact indiquent qu'un diagnostic initial du site a été réalisé au regard des éléments de la banque de données BASOL (sites et sols pollués) et sur la base d'une étude historique globale du secteur et d'investigations des friches « Coignet », « Le Blan-Laffont », « SOGEI », « EDF » et « DIOR ».

Ces études de définition de la qualité des sols sur le site n'ont pas révélé de pollution majeure.

Néanmoins, il aurait été intéressant de préciser dans le dossier si d'éventuelles servitudes ont été imposées compte tenu de la pollution résiduelle des sites concernés par le projet et, le cas échéant, la façon dont elles sont prises en compte. L'étude d'impact aurait pu également rappeler :

- que l'aménageur et le maître d'ouvrage ont la responsabilité de s'assurer de la compatibilité du futur projet de réhabilitation avec l'état des sols compte tenu des travaux de réhabilitation éventuels qui ont déjà été réalisés ;
- que les travaux envisagés sur les zones polluées ne doivent pas conduire à remobiliser l'éventuelle pollution présente et que les éventuelles terres polluées excavées devront être employées dans des filières adaptées en fonction des résultats d'analyse déterminant leurs caractéristiques.

Air

La phase travaux est susceptible d'avoir des impacts directs et indirects sur la qualité de l'air, en raison de la circulation des engins et des mouvements de matériaux (mise en suspension de poussières). Ces rejets ne sont pas évalués dans le dossier. Il est toutefois précisé que des mesures seront prises pour réduire les pollutions et nuisances liées aux chantiers de déconstruction et d'aménagement, et notamment un engagement des maîtres d'œuvre et entreprises à respecter la charte «chantier qualité » de la Ville de Lille.

Bruit

La principale source de nuisances sonores sur le site est liée aux infrastructures routières essentiellement de jour. L'augmentation sonore attendue au droit de la rue Hegel, des avenues du Colisée et de Bretagne étant inférieure à 2 dB(A), aucune protection particulière n'est à mettre en œuvre pour les habitations bordant les voies riveraines du quartier.

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

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré à la justification du projet. Ce chapitre rappelle le contexte dans lequel s'inscrit l'opération et présente les réflexions d'ordre urbanistique, patrimonial et paysager, qui ont conduit à envisager ce projet d'aménagement.

S'agissant de l'organisation du maillage, les variantes étudiées dans le cadre de l'élaboration du projet sont présentées dans ce chapitre. Elles portent sur le positionnement de l'axe nord-sud, qui relie le quartier des Bois-blancs à Lomme.

Il aurait été intéressant d'évoquer dans ce chapitre les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir certaines modalités techniques, notamment en matière de gestion des eaux et d'énergie.

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

Le dossier d'étude d'impact contient un chapitre de présentation des sources bibliographiques consultées et des études réalisées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement sont également présentés dans ce chapitre. Une estimation des dépenses liées à l'ensemble du projet d'aménagement aurait dû être jointe à l'étude d'impact et en particulier les dépenses relatives aux mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

3. Prise en compte effective de l'environnement

- **Aménagement du territoire**

Le projet d'aménagement de la ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle, retenu à l'appel à projets national «EcoQuartier», couvre une superficie d'environ 25 hectares, sur les quartiers des Bois Blancs et Canteleu à Lille, et du Marais à Lomme.

Il s'inscrit dans une démarche de densification urbaine. En ce qui concerne les programmes de logements, la densité moyenne prévue (125 logements par hectare) est tout à fait compatible avec les orientations en la matière. Le projet apparaît donc pleinement cohérent avec les orientations d'aménagement du territoire de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009 notamment en matière de gestion économe de l'espace.

- **Transports et déplacements**

Le projet d'aménagement est conçu de manière à favoriser le recours aux modes de déplacement doux. L'aménagement sera réalisé en application des principes de l'écoquartier et la proximité du métro permettra un report modal significatif des usagers vers les modes de déplacement doux et les transports en commun.

L'usage de la voiture ne sera pas encouragé par un choix d'aménagement prévoyant notamment la

réduction du nombre de places de stationnement automobile affectées aux logements dans la partie de la ZAC la plus proche du métro et la mise à distance de la voiture par rapport aux lieux de vie grâce à l'implantation de parkings-silos aériens, la création d'un maillage de pistes cyclables et circulations piétonnes plus important que celui dédié aux circulations automobiles et l'amélioration du trajet entre Le Blan-Laffont et le métro (700m) à pied et à vélo.

Le projet envisage en outre le développement d'une offre de bus à haute fréquence à travers le site, le développement de stations de vélos et de voitures partagées en libre-service au sein de la ZAC et la création d'une navette fluviale.

Ces mesures et actions, de nature à accroître l'usage des modes alternatifs à la voiture, apparaissent pleinement cohérentes avec les orientations des lois Grenelle.

- **Biodiversité**

Les aménagements des espaces verts (plantation d'espèces indigènes, création de noues) et la gestion différenciée de ces espaces sont intéressants et susceptibles d'induire une réelle plus-value écologique en milieu urbain.

Le suivi écologique pluriannuel de la zone, prévu dans le dossier d'étude d'impact, permettra d'évaluer l'intérêt des aménagements et constituera un retour d'expérience intéressant.

Il importe néanmoins que les compléments d'expertise annoncés, nécessaires pour plusieurs groupes faunistiques, soient intégrés au dossier d'étude d'impact et pris en compte dans le projet.

- **Emissions de gaz à effet de serre**

Des dispositions en phase de travaux sont envisagées en phase chantier pour limiter les déplacements d'engins motorisés.

Le principe d'imposer pour chaque construction de logements à venir le recours à des énergies renouvelables pour une partie des besoins énergétiques a été intégré au projet. Sans imposer de filière particulière, il a été retenu un quota minimum de recours aux énergies renouvelables équivalent à 40% de l'énergie nécessaire à la production d'eau chaude sanitaire.

En ce qui concerne les émissions dues aux déplacements, la localisation du projet à proximité des transports en commun et les aménagements envisagés permettront de favoriser le report vers les modes doux et alternatifs à l'automobile.

- **Environnement et santé**

S'agissant des nuisances sonores susceptibles d'être induites par le projet, les éléments du dossier d'étude révèlent que le projet pourrait avoir un impact acoustique positif compris entre 1 et 3 dB(A) dans les secteurs de l'avenue Notebart et de l'avenue Churchill. Une attention particulière sera portée sur le respect des règles d'isolation acoustique des bâtiments et des seuils de gêne pour l'implantation de nouvelles activités.

- **Gestion de l'eau**

Le projet d'aménagement du premier secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle prévoit la transformation du système unitaire d'évacuation des eaux en un système séparatif eaux pluviales/eaux usées.

La gestion globale des eaux de ruissellement sur le site combine différents procédés, en associant des canaux, des noues, des bassins paysagers en accompagnement de voirie et un jardin d'eau, avec un rejet des eaux au canal de manière gravitaire sur terrain plat. Cette gestion alternative permet aussi de valoriser la présence de l'eau sur le site.

Par ailleurs, le projet affiche l'ambition de réduire les consommations en eau potable dans les programmes de construction. A ce titre, les actions concrètes annoncées lors de la candidature EcoQuartier 2011, telles la collecte des eaux pluviales et leur ré-utilisation collective et pour des usages privés, sont reprises dans le

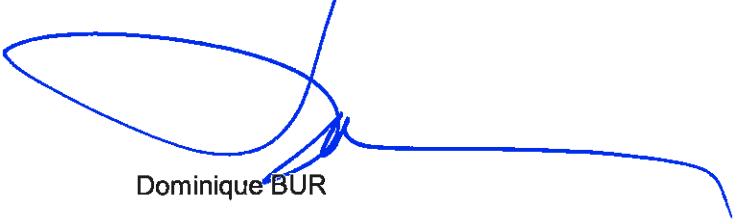
dossier d'étude d'impact.

4. Conclusion

Le résumé non technique permet de prendre facilement connaissance du projet d'aménagement des Rives de la Haute Deûle.

Les enjeux liés à la requalification du site, à la préservation de la ressource en eau et au cadre de vie apparaissent très bien pris en compte dans l'étude d'impact et le projet. Des compléments d'étude sont nécessaires s'agissant du volet biodiversité.

Le projet est tout à fait cohérent avec les orientations des lois Grenelle en matière de consommation d'espace. L'aménagement est réalisé en application des principes définis pour l'écoquartier et la proximité du métro est de nature à permettre un report modal significatif des usagers vers les modes de déplacement doux et les transports en commun. Les mesures en faveur du développement de la récupération des eaux de pluie et de leur ré-utilisation, annoncées lors de la candidature EcoQuartier 2011 et reprises dans le dossier d'étude d'impact, sont conformes aux orientations du Grenelle en matière de gestion de l'eau.



Dominique BUR