



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 28 SEP. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de l'Union à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos

Réf. : DAT TA2011-07-28-135 (DAT 11-0936)

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 la ZAC de l'Union à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, transmise le 28 juillet 2011.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'Agence Régionale de Santé du Nord. Ce projet a déjà fait l'objet d'un avis de la direction régionale de l'environnement du Nord-Pas-de-Calais en date du 22 septembre 2008.

1. Présentation du projet :

Le projet consiste en la création d'une zone d'aménagement concerté de 80ha sur les communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos dont la vocation première est le développement de l'offre d'habitat et des activités économiques. Le principe retenu dans le cadre de ce projet est la mixité fonctionnelle et sociale, l'équilibre des mobilités, la gestion de l'eau, la prise en compte de l'histoire économique et sociale du site, la régénération des sols et le traitement des pollutions.

Le dossier précise que le plan directeur du site a été modifié depuis 2006 afin d'augmenter la densité globale du projet et passer de 350 000 m² à 500 000 m² de Surface Hors Œuvre Net (SHON). Cette augmentation de la densité du projet bénéficie aux logements (1 500 logements au lieu des 900 logements initialement prévus en 2006) et aux activités tertiaires par un doublement de la surface dédiée.

Le bilan général programmé sur l'opération est présenté en m² de SHON avec la répartition suivante :

- activités tertiaires : 182 000 m² ;
- activités mixtes : 100 000 m² ;
- logements : 130 000 m² ;
- services/commerces : 10 000 m² ;
- équipements : 22 000 m² ;
- autres établissements : 53 000 m².

Le projet prévoit aussi l'intégration de trois corridors écologiques potentiels.

Le projet veut être un pôle d'excellence au sein de la métropole lilloise, en particulier dans le domaine des textiles innovants ; le site accueillera le Centre Européen des Textiles Innovants (CETI) et un pôle de l'Image. Il s'inscrit dans un projet d'écoquartier.

2. Qualité de l'étude d'impact :

• **Résumé non technique (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Sur la forme, le résumé non technique est complet pour l'ensemble des thématiques, même si une présentation plus synthétique aurait facilité la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact.

Sur le fond, un paragraphe intitulé « Impact du projet » présente pour chaque thématique les aménagements envisagés dans le cadre du projet. Cette présentation ne fait toutefois pas la synthèse de l'analyse des impacts du projet.

• **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 et protections réglementaires ainsi que sur une expertise de terrain réalisée en avril et juin 2008.

L'expertise écologique met en évidence l'omniprésence de zones urbanisées ou de zones très entretenues comme les parcs publics et jardins, mais aussi de quelques secteurs plus « sauvages » constitués d'anciennes friches industrielles. Au total, 86 espèces végétales, toutes très communes, y ont été inventoriées. Seule la Potentille intermédiaire est une fleur rare et quasi menacée.

S'agissant de la **faune**, 50 espèces ont été recensées, dont la majorité est ubiquiste (généraliste) et inféodée à l'homme. Sur les différents espaces étudiés, la zone de l'Union est l'espace qui recense le plus d'espèces d'oiseaux car elle constitue une zone refuge. Le dossier contient une analyse des potentialités du site pour accueil de chauves-souris (zone de chasse, de repos et d'hibernation) qui révèle les potentialités fortes pour ce groupe : gîtes d'hibernation dans certaines bâtisses, reliques de l'ancienne activité industrielle, zone de transit et de chasse dans les zones délaissées et les friches. Malgré ces fortes potentialités et les recommandations de la Direction Régionale de l'Environnement formulées dans le cadre d'un avis en date du 22 septembre 2008, le dossier ne fait pas état de prospections spécifiques pour ce groupe.

Compte tenu de ce point, il apparaît important de prospecter l'ensemble des ouvrages susceptibles d'abriter des colonies de chauves-souris avant le début des travaux de démolition/reconstruction du site.

Ce chapitre contient une approche des **peuplements piscicoles** du canal de Roubaix, issue de l'exploitation du diagnostic du Plan Départemental de gestion Piscicole du Nord (PDPG59), qui indique que le canal de Roubaix intègre un contexte cyprinicole dont l'espèce-repère est le Brochet. Cependant, l'état fonctionnel est dégradé dans la mesure où l'espèce ne peut pas réaliser l'ensemble de son cycle écologique dans le milieu où elle vit. Ainsi, pour permettre le maintien d'une activité piscicole dans le canal, l'association de pêche locale effectue régulièrement des opérations de rempoissonnement.

Les objectifs du projet sont de réaliser un quartier générateur et diffuseur de biodiversité. A cette fin, il est envisagé :

- la création de corridors écologiques permettant les déplacements des espèces au sein du site, mais aussi à l'extérieur ;
- la création de milieux naturels diversifiés (boisements, prairies, lisières, recreation d'une ripisylve sur le canal de Roubaix) ;
- la mise en place d'une gestion différenciée ;
- la mise en place d'un suivi et d'une évaluation.

Les aménagements et objectifs présentés dans le cadre de ce projet semblent donc favorables à la biodiversité. Il est à cet égard nécessaire d'étendre l'expertise écologique du site aux groupes non encore étudiés. La réalisation d'une expertise écologique complétant l'état initial est nécessaire pour une évaluation et un suivi scientifique rigoureux des aménagements du site.

Le rôle actuel et futur du site en matière de corridors biologiques pourrait être mieux appréhendé si les fonctionnements écologiques du site à une échelle plus large étaient présentés.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les différentes séquences paysagères liées à l'historique industriel du site, constituées de sept quartiers caractérisés par l'omniprésence du bâti (logements collectifs, maisons ouvrières et bâtiments industriels), de friches industrielles et d'infrastructures de déplacements (canal, routes).

Le site est concerné par deux monuments historiques : l'église Saint-Joseph et la Bourloire la Concorde. La Brasserie Terken et la cheminée d'usine de la rue Turgot, également présentes sur le site constituent des éléments patrimoniaux et historiques.

Le dossier précise que la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Roubaix (ZPPAUP) se trouve en limite du site.

Le projet prévoit la requalification de ce territoire et propose la création d'un écoquartier recréant une couture urbaine entre les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

Les mesures d'intégration paysagère présentées dans le dossier prévoient la réalisation de vastes espaces verts, une densité urbaine cohérente avec celle du bâti environnant, la continuité du bâti, la mise en valeur des éléments patrimoniaux (canal, usines TERKEN) et le suivi des prescriptions architecturales (typologies et hauteurs d'habitats en cohérence avec le bâti existant) afin de requalifier le site et l'intégrer à son environnement proche en créant un trait d'union et une continuité avec les quartiers environnants.

Le dossier identifie bien la contrainte liée à la présence de monuments historiques et de la ZPPAUP et la nécessité consécutive de consulter l'architecte des bâtiments de France (ABF). Pour la bonne information du public, l'intégration à l'étude d'impact des recommandations de l'ABF aurait été intéressante.

Eau

L'état initial du **volet hydrogéologique** de l'étude d'impact est intéressant. Il intègre une description du fonctionnement des masses d'eaux souterraines. Il précise que le site est concerné par deux types de nappes d'eaux souterraines exploitées pour la production d'eau potable : la craie du Turonien supérieur et du Sénonien et le Calcaire carbonifère. Le dossier souligne l'importance de ces deux nappes qui contribuent à l'alimentation en eau potable de la région lilloise et précise qu'elle sont faiblement vulnérables à une pollution superficielle car recouvertes par des sols imperméables (argiles). Sur le site, quelques nappes superficielles peu exploitables (nappes des sables d'Ostricourt) existent, qui présentent des traces de pollution.

Le dossier indique la présence de cinq **captages d'eau potable** dans un rayon de trois kilomètres autour du site et l'absence de captage sur le site.

Le réseau hydrographique superficiel est correctement présenté. Le site est traversé par le canal de Roubaix qui constitue un ouvrage hydraulique créé pour assurer le transport de marchandises. Son fonctionnement, exclusivement artificiel, est assuré par une alimentation par pompage dans la Deûle. Le site est aussi traversé par l'Espierre, petit cours d'eau de drainage des eaux, qui prend sa source à Mouvaux et qui se jette dans l'Escaut en Belgique. La qualité de ces cours d'eau est passable à mauvaise actuellement, avec l'objectif d'atteindre une qualité moyenne, en 2015.

Il n'existe pas de zones inondables cartographiées, mais des informations issues des services d'assainissement de Lille Métropole Communauté Urbaine montrent la présence de zones inondables dans certaines certaines rues. Ces inondations urbaines semblent liées à l'insuffisance des ouvrages

d'assainissement en période pluvieuse.

Les objectifs généraux du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marque-Deûle (SAGE en cours d'élaboration) sont présentés. Toutefois, il aurait été souhaitable d'exploiter les éléments de diagnostic et les dispositions du SDAGE. Ces documents fournissent des informations précieuses pour l'établissement de l'état des lieux, et pour une gestion équilibrée de la ressource en eau. Il serait donc souhaitable de présenter dans le dossier les éléments de cohérence du projet avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie.

Les dispositions envisagées pour la gestion des **eaux pluviales** des espaces publics consistent en l'aménagement de noues, de bassins de tamponnement avant rejet au canal de Roubaix. En complément, il est prévu de mettre en place des parkings, des toitures végétalisées et d'inciter fortement à la récupération et réutilisation des eaux pluviales. Elles sont cohérentes avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie.

Malgré les mesures envisagées pour assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau, le dossier ne contient en revanche aucune évaluation des incidences sur le fonctionnement hydraulique, sur la qualité des eaux souterraines et superficielles et sur la disponibilité en eau potable.

La compatibilité des rejets d'eaux usées avec le système d'assainissement (réseau d'assainissement et station d'épuration) n'est pas établie en termes de qualité (eaux des activités commerciales et industrielles) et de quantité (eaux usées des logements et activités supplémentaires). Compte tenu de l'ampleur du projet et du fonctionnement du système d'assainissement concerné (réseau unitaire avec déversements en période de pluies), l'impact de l'aménagement sur le système d'assainissement et les milieux aquatiques nécessite des compléments.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements est très complet. Les principales infrastructures routières du périmètre d'étude font l'objet d'une présentation. Le site est ainsi directement desservi par la voie rapide urbaine (VRU) qui permet de relier le site à Lille et aux autoroutes de la métropole (A25, A1, A22, A27), et par les grands boulevards de la métropole (boulevard Lille-Tourcoing (RN350) et boulevard Lille-Roubaix.

De plus, le site est desservi par trois artères structurantes selon la direction Nord-Sud : la rue de Tourcoing-rue de Roubaix, le boulevard Gambetta et le boulevard des Couteaux. Le site bénéficie d'une excellente desserte routière.

Le trafic observé sur ces axes est très important, à hauteur de 55 000 véhicules/jour sur la VRU, de 13 000 véhicules/jour quai de Gand, de 13 600 véhicules/jour rue de Tourcoing, de 10 000 véhicules/jour boulevard Gambetta, de 15 000 véhicules/jour boulevards des Couteaux, de 18 000 véhicules/jour rue de Metz. Le dossier précise page 176 que ces trafics engendrent à certaines périodes de la journée, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir, des congestions et saturations à certaines intersections, des zones de conflits et des remontées de files sur les boulevards Gambetta, Descat et sur la VRU.

Les données accidentologiques montrent que le secteur d'étude **est** très accidentogène, même si une diminution du nombre d'accidents est observée depuis dix ans. Les secteurs les plus concernés sont le boulevard de Metz, le boulevard des Couteaux, l'axe Tourcoing/Roubaix et les boulevards Gambetta, République et d'Alsace. Les piétons sont les principales victimes de ces accidents. Le dossier souligne notamment la dangerosité des carrefours République/Alsace, du giratoire du pont des Couteaux, du carrefour rue Voltaire/rue de la Flandre et boulevard de Metz.

En matière de **déplacements doux**, les déplacements se font sur les trottoirs pour les piétons et sur des pistes et bandes cyclables pour les deux-roues (boulevard Gambetta, rue Carliers, quai de Gravelines, rue de Tourcoing et boulevards Descat). Il est à noter que les quais du canal de Roubaix ont été aménagés en itinéraires spécifiques pour les modes doux (loisirs et promenades) dans le cadre de l'opération Blue Link. Cependant, le dossier souligne qu'il n'existe pas de continuité d'itinéraire pour les deux roues puisque les principaux pôles (stations de métro, gares, secteurs commerciaux et pôles scolaires) ne bénéficient pas de dessertes spécifiques en raison de la présence d'ouvrages fractionnants tels que les voies ferrées, boulevards urbains, VRU.

S'agissant des **transports en commun**, le site est desservi par trois stations de la ligne 2 du métro, par trois arrêts du tramway Lille-Tourcoing, 4 lignes de bus (Lille-Tourcoing, Tourcoing-Wasquehal, Roubaix-Wattrelos-Tourcoing, Wattrelos-gare J. Lebas-3 Ponts-Wattrelos) et deux gares SNCF (Roubaix et Tourcoing). Il **bénéficie déjà d'une excellente desserte par les transports en commun**. Le projet prévoit le prolongement de la rue de l'Union en provenance du boulevard des Couteaux jusqu'au boulevard Gambetta, créant ainsi une desserte est-ouest. La création d'itinéraires spécifiques pour les modes doux au sein du site est également prévue, ainsi que la mise en place de zones 30 et de rencontres.

En ce qui concerne l'**évaluation des incidences du projet** sur les déplacements et les conditions de circulation, les estimations présentées dans le dossier indiquent des trafics très importants engendrés par le projet. Ainsi, le site est susceptible de générer 8 000 à 8 500 déplacements supplémentaires, majoritairement en attraction (vers le site), aux heures de pointe du matin ou du soir. Les déplacements se feront principalement depuis et vers la VRU (60%).

Les effets du projet suite au prolongement de la rue de l'Union, en termes de report notamment, ne sont pas suffisamment présentés. Les effets de cette augmentation de trafic sur les conditions de déplacements (problèmes de saturation, de congestion et de remontée de file déjà observées aux abords du site, sécurité routière) devraient donc être analysés de manière beaucoup plus détaillée car, compte tenu de l'ampleur des déplacements générés, il est à craindre que le projet accentue les dysfonctionnements des carrefours et voiries actuels.

Néanmoins, il est intéressant de préciser que Lille Métropole Communauté Urbaine a anticipé les incidences de ce projet dans la mesure où l'accessibilité du site a fait l'objet de réflexions et d'une planification cohérente dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain. Ainsi, le réseau routier d'ores et déjà fait l'objet d'aménagements de capacité et de sécurité notamment le giratoire des Couteaux.

La localisation du projet à proximité des stations de métro et des arrêts de bus doit en outre être soulignée. Elle permettra d'inciter fortement les utilisateurs de la zone à emprunter les modes de déplacements alternatifs.

La carte relative aux limites d'attraction des arrêts, présentée page 187, permet de constater que l'ensemble du site est potentiellement desservi par les transports en commun. Cependant, les éléments de diagnostic du PDU (enquête ménage de 1998) montrent encore une prédominance de la voiture (34%) par rapport au transport en commun (6%). Compte tenu de la spécificité des activités envisagées sur le site (activités de portée régionale, voire européenne) et de l'excellente desserte routière, la réduction de 20% de la part de la voiture et le report massif vers les transports en commun semblent être des objectifs difficiles à atteindre.

Le projet distingue deux types de mesures permettant de réduire la part des déplacements en voiture :

- celles liées aux projets : limitation des places de stationnement, création de zone 30, de zone de rencontre, création d'itinéraires piétons et cyclistes, de parkings à vélo, d'une station de vélo en libre-service;
- celles liées au Plan de Déplacement Urbain approuvé par Lille Métropole Communauté Urbaine le 1^{er} avril 2011. Ainsi un emplacement est réservé sur la ZAC pour la création du tram-train. La fréquence et la capacité des bus sont renforcées. Une nouvelle ligne de transport en commun en site propre est annoncée. Cependant, aucune échéance n'est précisée. Deux lignes de bus à haut niveau de service desservant le site sont envisagées (mise en service de la ligne Roubaix-Tourcoing prévue en 2013).

Compte tenu de l'ampleur du projet et de son champ d'attraction, une réflexion visant à inciter dans la mesure du possible les futurs usagers du site à utiliser les transports collectifs et à développer le covoiturage serait pertinente. Une incitation des entreprises à mettre en oeuvre leur plan de déplacement d'entreprise voire un plan de déplacement inter-entreprise serait une mesure pertinente.

Santé et cadre de vie

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est réalisé sur la base des données des stations de mesure de la qualité de l'air du réseau ATMO Nord – Pas de Calais sur l'année 2004 (Tourcoing centre, Roubaix serres municipales et Roubaix château) et des résultats d'une mesure plus récente, réalisée sur une

période d'un mois (22 mai 2007 au 19 juin 2007 portant sur SO₂, poussières en suspension, ozone) par une station mobile implantée à l'école Claude Bernard à Tourcoing.

L'analyse des résultats de cette campagne mobile et des stations fixes proches montre des concentrations moyennes en poussières en suspension (PM₁₀) de l'ordre de 40 µg/m³, très supérieures aux valeurs guides définies par l'Organisation Mondiale de la Santé (20 µg/m³ pour les PM₁₀ en valeur annuelles) mais également à l'objectif de qualité (30 µg/m³ en valeur annuelle) et à certaines valeurs réglementaires (50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser 35 jours par an).

Le dossier intègre une quantification des émissions de polluants liées à la circulation routière. Elle montre une prépondérance des rejets en dioxyde de carbone. La ZAC de l'Union de Roubaix est donc une zone où la problématique d'émissions de poussières doit être particulièrement étudiée. Le trafic routier étant à l'origine d'une part importante de la pollution atmosphérique (2/3 des émissions de NO_x et de CO, 50 % des émissions de SO₂ et poussières), tout report modal sera de nature à réduire les nuisances associées au trafic.

Pour réduire l'impact du trafic routier sur les émissions de polluants, le projet énumère des mesures visant à réduire l'utilisation des véhicules légers dans la zone, notamment deux types de mesures permettant de réduire la part des déplacements en voiture, évoquées ci-dessus (volet déplacements).

Ces mesures sont conformes aux orientations du Schéma Régional Climat Air Énergie en cours d'élaboration ainsi qu'au Plan Particules paru en juillet 2010.

Seul le trafic routier est identifié comme responsable de nuisances. Au delà du secteur des transports, le projet aurait pu étudier l'impact du développement des secteur économique (entreprises) et résidentiel (chauffage notamment) sur les émissions de polluants atmosphériques (SO₂, NO_x et PM₁₀).

Pollution des sols

Le site de la zone de l'Union présente un passif environnemental important. Ainsi, 51 sites industriels dont 47 sont recensés dans les bases de données des sites pollués (BASIAS) et 4 sont susceptibles de l'être (BASOL). Ainsi, les informations disponibles dans le cadre des procédures de cessation d'activité des différents sites industriels occupant le site (PEIGNAGE DE LA TOSSEE, GAZ DE FRANCE, TERKEN, VANOUTRYVE, REGESOLVE) indiquent que la remise en état de ces sites a été envisagée dans le cas d'un usage industrie/commerces/bureaux/service ou d'un usage récréatif. De surcroît, certains sites (GAZ DE FRANCE) présentent des pollutions importantes par des goudrons et des ferrocyanures qui le rendent, en l'état, impropre à tout usage. **Ainsi, l'implantation de tout autre usage doit être précédée d'une vérification de la compatibilité du projet envisagé avec l'état des sols.**

A l'échelle de la zone, la démarche retenue, en matière de sites et sols pollués, est basée sur une démarche classiquement utilisée : inventaire, diagnostic complémentaire, Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS), plan de gestion des terres. Une tierce expertise a été conduite pour le compte de LMCU pour l'ensemble de ces documents.

Un tiers des sites a fait l'objet d'une reconnaissance initiale de la qualité des sols mais seulement six ont fait l'objet d'un diagnostic approfondi. Un diagnostic complémentaire de 427 sondages a été réalisé en 2009 pour compléter la connaissance de la pollution présente sur le site. Une pollution diverse et hétérogène a été mise en évidence sur la zone d'étude (métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques, composées organo-halogénés volatils, composés mono-aromatiques et hydrocarbures).

L'originalité de la démarche porte sur la réalisation d'une EQRS générique pour l'ensemble du site à l'exception du site de l'usine à gaz (EQRS spécifique). Cette évaluation générique utilise les concentrations maximales retrouvées sur le site avec des scénarios de référence établis en lien avec les architectes. Au terme de l'EQRS, un calcul inverse a défini les concentrations admissibles pour un type d'exposition. Cette EQRS impose dès à présent des prescriptions qui portent sur la couverture des terrains, l'apport de terre végétale saine, les canalisations étanches aux vapeurs.

Chaque lot fera l'objet d'une fiche récapitulant les données disponibles en matière de pollution de sol.

Outre le rappel des données disponibles sur l'état du sol, cette fiche reprendra le scénario retenu dans l'EQRS « générique » et les recommandations concernant l'aménagement du lot. Le rôle de l'aménageur et de son assistance AMP Pollution est précisé (dépollution, définition des mesures de gestion...).

Cependant, l'étude d'impact transmise ne permet pas à ce stade de conclure de manière définitive à l'absence d'effets sur le plan sanitaire du projet. En effet, celle-ci ne constitue pas un plan de gestion prévu dans le cadre de la réhabilitation de sites pollués définissant les mesures de gestion permettant de garantir l'absence de risque sanitaire. Ainsi, il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de son projet avec l'état des sols compte tenu des travaux de réhabilitation éventuels qui ont déjà été réalisés. Il devra en outre respecter les dispositions des servitudes éventuellement instaurées sur ce site. Les outils méthodologiques du MEDDTL pourraient être utilisés.

Le maître d'ouvrage devra, le cas échéant, en fonction des recommandations du bureau d'études spécialisés, instaurer toute servitude nécessaire pour assurer la compatibilité des terrains avec l'usage qu'il compte leur affecter. Ces servitudes sont à établir devant notaire et doivent être inscrites au conservatoire des hypothèques.

Aussi, dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC, l'étude d'impact devra comporter des éléments présentant les modalités de gestion de la pollution des sols (basés sur le plan de gestion) qui pourra ou sera mise en œuvre pour garantir toute innocuité.

Cette analyse de l'innocuité des sols en place avec les modalités d'occupation du site est susceptible de constituer un élément de justification importante en cas d'implantation d'établissement sensible. A ce titre, il apparaît important de rappeler les prescriptions de la circulaire du 8 septembre 2007 de fournir des justifications de l'absence de site alternatif sain en cas d'implantation d'établissement sensible sur des sites pollués. A ce titre, il est souhaitable que l'étude d'impact précise dès maintenant si l'implantation de tels établissements est envisagé afin d'intégrer le plus tôt possible les prescriptions de la circulaire du 8 septembre 2007 et éviter ce type d'implantation sur des zones polluées.

Ainsi, dans le cas d'expositions résiduelles aux polluants à l'issue de la mise en place des mesures de gestion, l'acceptabilité des risques au plan de la santé humaine sera validée par des Analyses des Risques Résiduels (ARR) qui acteront la bonne exécution des travaux de remise en état pour les usages respectifs inclus dans le projet. Une ARR basée sur les analyses réelles sera nécessaire pour valider les mesures de gestion puisqu'il restera une pollution résiduelle (cf. page 38). Dans le cas où des mesures de gestion actives sont nécessaires (par exemple ventilation à débit minimum fixé), il y a lieu de prévoir dans les servitudes les conditions garantissant leur efficacité dans le temps.

En complément, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre les mesures suivantes en phase chantier dans le cadre de l'aménagement de chaque lot :

- Les affouillements de la couverture de remblais et des terres souillées sont limités aux seuls travaux de construction ou de fouilles pour travaux de terrassements et d'assainissements;
- La réalisation de projets ou travaux pouvant comporter un contact direct ou indirect (par le biais de poussières notamment) avec les terrains ou les eaux contaminés devra être précédée d'une évaluation des risques;
- L'évaluation des risques définira, en conformité avec la réglementation en vigueur, les mesures de prévention qui pourront être mises en œuvre lors des travaux, de manière à protéger : la santé et la sécurité des travailleurs, l'environnement et notamment les sols, les eaux souterraines et superficielles, la qualité de l'air, la sécurité des riverains et la santé publique;
- Lors des travaux d'excavation concernant des zones polluées, des précautions doivent être prises pour éviter le contact avec les sols pollués et notamment : contrôler l'accès au chantier, clôturer le chantier, baliser les zones excavées si elles existent, prendre des précautions pour éviter l'envol de poussières, porter des équipements de protection individuels adaptés aux risques, se changer et se laver les mains après chaque poste, ne pas fumer, boire ou manger au droit des sols pollués.
- Les déblais de terrassement et de purge réalisés dans les zones polluées devront être triés selon leurs caractéristiques physico-chimiques et orientés après analyse vers des filières

autorisées et adéquates d'élimination. Dans l'attente de leur élimination, les déblais seront stockés de façon telle qu'ils ne présentent pas de risque pour l'environnement;

- Un protocole de gestion des terres polluées sera défini afin de : contrôler l'état des terres excavées afin de déterminer la filière de traitement adéquate, contrôler l'état des terres en fond et flancs de fouilles afin de confirmer l'absence de pollution résiduelle.

Environnement sonore

La zone d'étude comprend des infrastructures classées (route et rail). Une cartographie de ces infrastructures est jointe au dossier. La contrainte principale de la zone est la ligne SNCF Lille-Fives/Mouscron, classée en catégorie 1 et implantée dans une zone actuellement non urbanisée. Les cartes de bruit fournies par LMCU montrent que les niveaux sonores peuvent être élevés (plus de 75 dBA pour le Lden et jusqu'à 70 – 75 dBA pour le Lnight). A l'exception du bruit des transports, l'absence d'activités génératrices de bruit est notée. Le projet tiendra compte des contraintes liées aux nuisances sonores en implantant à proximité de l'axe le plus bruyant des activités économiques et en éloignant les logements de cette zone.

Les mesures prises au titre des déplacements doux ou du développement du transport en commun devraient limiter l'impact sur l'environnement sonore du site. La réalisation de mesures acoustiques réalisées après mise en fonctionnement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à déclaration (CIUCH et CETI) permettra également de prendre en compte les nuisances vis-à-vis des logements implantés à proximité.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

La présentation du projet est complète et argumentée. Le programme économique a pour objectif le développement des activités autour de deux pôles d'excellence (pôle de l'image et pôle textiles innovants), en synergie avec les activités traditionnelles du secteur textile et de la vente par correspondance et est complété par un programme immobilier.

Le contexte du concours d'aménagement du site est présenté, et l'ensemble des projets non retenus est présenté. Les atouts et faiblesses de chaque scénario sont analysés dans une analyse multicritères permettant leur comparaison objective. La description des caractéristiques du projet retenu est bien traitée.

Certains éléments de présentation du projet repris dans le dossier soulignent la volonté de prendre en compte des préoccupations environnementales. Ils portent sur :

- la requalification urbaine d'un site dégradé;
- le développement de l'usage des transports alternatifs (localisation du projet à proximité du métro et création d'itinéraires cyclables)
- la limitation de la consommation d'espace (densification urbaine et urbanisation d'une friche urbaine) ;
- la réalisation de bâtiments basse consommation ;
- la gestion alternative des eaux pluviales ;
- la prise en compte des enjeux biodiversitaires ;
- l'incitation à la densification et à la mixité fonctionnelle.

Le dossier contient également une présentation des adaptations intégrées entre le schéma d'aménagement initial (2004) et le schéma d'aménagement modifié (2008). Ces adaptations concernent notamment :

- la possibilité de réutilisation des bâtiments industriels ;
- la modification du périmètre de la ZAC (intégration de l'îlot de la Tossée) ;
- la prise en compte des études de la pollution des sols ;
- l'abandon de certains projets (abandon du collège de Tourcoing) ;
- l'implantation du siège de la marque Kipsta.

La volonté de prendre en compte les enjeux environnementaux dans le projet est réelle.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-4° et II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente de manière complète les méthodes utilisées pour l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité et le paysage. Des éléments méthodologiques sont intégrés au fil du document pour les volets pollution atmosphérique et nuisances sonores. Les autres volets de l'étude d'impact sont toutefois traités plus succinctement dans ce chapitre.

Le dossier contient une estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement (page 201). Celle-ci aurait dû contenir une présentation détaillée des mesures envisagées.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

Le dossier d'étude d'impact intègre un chapitre spécifique relatif à la prise en compte des principales orientations des lois Grenelle, qui traduit la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

• Aménagement du territoire

Le projet d'aménagement est prévu sur une surface de 80 hectares de friches industrielles à proximité immédiate de l'urbanisation existante et des transports en commun (métro, tramway). Il prévoit une densification de l'urbanisation, et une incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs conformes en cela aux orientations des lois Grenelle.

La taille du projet, lié à l'importance des enjeux, fait de ce projet un exemple en la matière.

• Transports et déplacements

La localisation des principales zones d'habitations et zones d'emplois à proximité des stations de métro permettra d'inciter fortement les futurs utilisateurs de la zone à emprunter les modes de déplacements alternatifs. Cependant, le rayon d'attraction des stations de métro ne couvre pas l'ensemble du site et la présence de la voie rapide urbaine à proximité du site demeure encore susceptible de limiter la compétitivité de ce mode de déplacement.

Le projet propose des mesures et des actions en faveur du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture (pistes cyclables intrazone, vélo en libre-service, vélo-pôle, mise en service d'une ligne de bus à haut niveau de service). L'ampleur et la spécificité du projet justifient d'intégrer une réflexion globale sur la continuité des itinéraires modes doux et la compétitivité des modes alternatifs sur l'ensemble des itinéraires de l'agglomération et sur l'ensemble des modes de déplacements.

• Biodiversité

Les aménagements des espaces verts (plantation d'espèces indigènes, création de noues, jardin public, gestion différenciée) ayant un rôle de « cœur de nature » et/ou de corridors écologiques sont intéressants et sont susceptibles d'induire une réelle plus-value écologique en milieu urbain dense.

Toutefois, la mise en place de ces mesures reste très empirique et théorique. Seule, la mise en place d'un suivi écologique de la zone, en phase chantier et postchantier, permettrait de vérifier l'intérêt de ces aménagements ainsi qu'une évaluation des aménagements et un retour d'expérience intéressant pour le maître d'ouvrage. Des compléments d'expertise seront en outre nécessaires sur plusieurs groupes faunistiques (chauves-souris, amphibiens et reptiles).

• Émissions de gaz à effet de serre

Des orientations en phase chantier sont envisagées pour limiter les transports de matériaux (limitation des exportations et des importations). Ces mesures semblent de nature à limiter les émissions des gaz à effet de serre en phase de travaux. La présentation de la gestion des déblais/remblais par secteur pourrait laisser penser qu'une partie des déblais serait évacuée hors du site. Ce point doit être clarifié. Il serait intéressant de compléter cette mesure de gestion en favorisant le recours à des filières courtes d'approvisionnement, l'utilisation des modes de transports alternatifs et des matériaux locaux afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant de la phase d'exploitation, le dossier indique que les bâtiments auront une conception durable (bâtiments basse consommation, orientation préférentielle, conception bioclimatique et HQE).

L'étude sur les potentiels de développement en énergies renouvelables de la zone, réalisée en application de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, précise que le quartier pourrait produire plus d'énergie qu'il n'en consomme, avec des bâtiments BBC et le développement des énergies renouvelables. A ce titre, il serait intéressant que le dossier précise exactement les objectifs en termes de performance énergétique maximale autorisée pour les différents types de bâtiments (logements, bâtiments industriels) et en matière d'utilisation d'énergie renouvelable.

En ce qui concerne les émissions dues aux déplacements, la localisation du projet (contexte urbain et proximité du métro et du Tramway) et les aménagements envisagés (itinéraire modes doux, zone de rencontre) doivent favoriser le report vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

- **Environnement et Santé**

Une réflexion spécifique a été menée sur les nuisances sonores générées par le projet. Des mesures sont envisagées pour l'implantation des entreprises ou l'isolation phonique de certaines habitations (en cas de nécessité). Des mesures pour limiter les émissions polluantes issues du trafic automobile ou des bâtiments sont aussi prévues, notamment en matière d'incitation à l'usage des transports en commun ou l'utilisation d'énergies renouvelables faiblement émettrices de polluants.

- **Gestion de l'eau**

La gestion globale de l'eau de ruissellement sur le site est envisagée de façon classique avec la création de noues et de bassins de tamponnement. Encouragé dans le cadre du projet, l'aménagement de parkings perméables et de toitures végétalisées, qui repose sur des techniques alternatives, est une mesure qui mérite d'être soulignée.

Des éléments permettant de vérifier la compatibilité des rejets d'eaux usées générés par le projet avec les capacités du système d'assainissement (collecte et à traitement) sont en revanche nécessaires.

Enfin, il semble nécessaire d'imposer aux futurs acquéreurs la récupération et la réutilisation de l'eau de pluie et d'orienter l'implantation d'établissements vers des activités peu consommatrices d'eau.

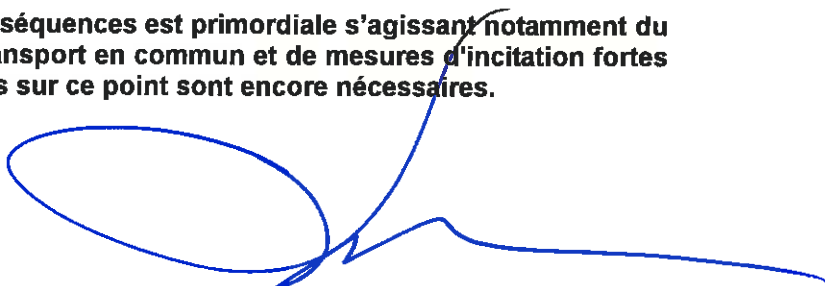
4. Conclusion :

Le résumé non technique décrit bien le projet et les mesures envisagées.

Globalement, l'état initial est complet et souligne les enjeux liés à la requalification d'un site dégradé et à la densification urbaine, à la préservation de la ressource en eau potable, à la gestion des pollutions historiques, aux déplacements et au cadre de vie. Quelques compléments d'étude sont nécessaires pour permettre notamment une prise en compte effective des enjeux biodiversitaires.

Les conséquences du contexte urbain du site doivent constituer un point de vigilance (préservation de la biodiversité, incitation aux modes de déplacements doux) et apparaissent largement dépendantes de facteurs extérieurs tels la nature des activités qui viendront s'implanter sur le site.

La question des déplacements et ses conséquences est primordiale s'agissant notamment du développement de nouvelles offres de transport en commun et de mesures d'incitation fortes à leur utilisation. Des approfondissements sur ce point sont encore nécessaires.



Dominique BUR