



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le 18 JUL. 2011

## Avis de l'autorité environnementale

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de zone d'activité concertée du « Petit Menin » à Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing**

Réf. : DAT TA2011-05-19 – 119 (11-0626)

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 L122-1 du code de l'environnement, le projet de zone d'activité concertée du « Petit Menin » sur le territoire des communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mai 2011 du dossier d'étude d'impact, transmis le 19 mai 2011.

### 1. Présentation du projet

Le projet consiste en l'aménagement commercial d'une zone d'activité concertée située entre les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing, à proximité du centre commercial de Roncq et de l'autoroute A22, sur une emprise foncière totale de 55 ha.

Le projet comprend :

- la création d'un pôle de 60 000 m<sup>2</sup> de nouveaux commerces dédiés à l'équipement de la maison ;
- la relocalisation possible d'activités existantes sur le thème de l'équipement de la maison sur environ 20 000 m<sup>2</sup> ;
- le développement d'un pôle d'activités dans le même domaine ;
- la réorganisation des accès et de la trame viaire interne.

### 2. Qualité de l'étude d'impact

Résumé non technique :

*Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ».*

Ce chapitre contient une présentation détaillée qui permet d'apprécier de manière relativement satisfaisante l'ampleur et les caractéristiques principales du projet, sans toutefois faire ressortir les

enjeux du territoire et du site en particulier. Les impacts et les mesures envisagées sont présentés sous forme d'un tableau synthétique. Son contenu, qui reste général, ne permet pas d'apprécier les effets exacts du projet et l'adéquation des mesures envisagées avec ses incidences.

Le résumé mériterait donc d'être complété par une information sur les enjeux du territoire et les incidences précises du projet.

### **État initial, analyse des effets et mesures :**

#### **Biodiversité :**

En matière de prise en compte « des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles » (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se base sur les données bibliographiques relatives au site, en particulier les inventaires et protections réglementaires, et sur une prospection hivernale, lesquelles apparaissent suffisantes en l'espèce.

Le site se trouve en dehors de tout périmètre d'inventaires ou de protections réglementaires.

Le dossier contient une approche de terrain des enjeux écologiques. Celle-ci, réalisée en période hivernale, permet de préciser la typologie des milieux naturels présents sur le site, de hiérarchiser l'importance de ces milieux et de guider les prospections écologiques futures. A ce titre, le dossier précise qu'une expertise écologique sera réalisée entre mars et septembre 2011.

Les premiers éléments mettent en évidence la présence d'une diversité de milieux : culture (majoritaire en termes de superficie), alignements d'arbres et de haies, zones humides (becques, fossés, dépressions humides, mares, cariçais) et délaissés. Ces éléments, intéressants, nécessitent des compléments pour identifier et hiérarchiser les enjeux du site et préciser son fonctionnement écologique.

Une expertise écologique aurait permis de mieux déterminer les enjeux, les incidences du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques. Il convient donc de nuancer les conclusions positives de l'analyse des impacts du projet (page 175), d'autant que les mesures envisagées ont un caractère exclusivement paysager.

La préservation de quelques éléments éco-paysagers seulement (boisements, arbres remarquables) est intéressante d'un point de vue paysager mais aura des incidences sur le fonctionnement écologique global du site en termes de fractionnement des liaisons écologiques, de dégradation des milieux.

Si le dossier contient une présentation succincte des sites Natura 2000 les plus proches, l'absence d'impact sur les habitats et les espèces ayant conduit au classement du site devra être mieux étayée pour déterminer si une étude d'incidences Natura 2000 s'avère ou non nécessaire.

#### **Agriculture :**

Le projet devant concerner 55 ha de surfaces en partie agricoles, dans un secteur où l'activité agricole est en fort déclin voire relictuelle, il conviendrait d'en déterminer l'impact éventuel sur la consommation d'espaces agricoles.

#### **Eau :**

Le **volet hydrogéologique** de l'étude d'impact est intéressant et de bonne qualité. Il exploite les différents éléments disponibles : diagnostic et dispositions du SDAGE Artois-Picardie, projet de SAGE Marque-Deûle, cartes hydrogéologiques disponibles. Les différentes nappes (nappe de la craie, nappe des calcaires du carbonifère) sont décrites. La vulnérabilité de ces nappes souterraines au droit du site est faible compte tenu de l'existence de recouvrement imperméable. Le site n'est en outre pas concerné par des captages d'eau potable.

L'état initial du **volet eaux superficielles** mentionne un réseau superficiel développé et composé de fossés et becques (becque de Neuville, ruisseau du Clinquet) busés. Le site appartient au bassin

versant Marque-Deûle dont la qualité de l'eau est mauvaise. L'objectif fixé par le SDAGE est d'atteindre le bon état écologique en 2027.

Les communes concernées par le projet font l'objet de plans de prévention des risques (inondations, mouvements de terrain, tassements différentiels). Le dossier précise en page 63 que le site est exposé au risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique. Associé à un sous-sol imperméable, ce risque implique la présence sur le site de zones à dominante humide au sens de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié relatif à la définition des zones humides. Ceci est attesté par les premiers éléments de l'étude des sols et les photos en page 64. Il est indiqué qu'une étude spécifique est en cours pour apprécier le caractère humide du site au sens de l'arrêté ministériel. Le projet conduirait à une destruction complète de ces zones, ce qui irait à l'encontre des objectifs de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, du SDAGE et de la directive cadre sur l'eau.

Le dossier précise que les **eaux de ruissellement** de l'ensemble du projet seront, après tamponnement (bassins paysagers), rejetées à débit régulé au réseau pluvial communautaire aboutissant à la becque de Neuville. L'ensemble des eaux usées du site sera raccordé au réseau d'assainissement communautaire qui aboutit à la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain.

Compte tenu de la faible perméabilité du sous-sol, l'infiltration des eaux de pluie n'a pas été retenue, mais apparaît cohérente avec l'orientation 2 du SDAGE Artois-Picardie (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives et préventives) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation).

Les points suivants doivent être évoqués :

Les éléments d'analyse des impacts du projet contenus dans le dossier ne permettent pas d'appréhender suffisamment les incidences (qualitatives et quantitatives) sur les ressources en eaux superficielles et souterraines. A ce sujet, un manque de clarté est à souligner : il est indiqué en page 169 que « le risque est d'autant plus probable ici que la nappe a une vulnérabilité forte, elle ne possède pas de couverture protectrice efficace et de fait est vulnérable aux pollutions de surface » alors qu'il est précisé en page 62 que la nappe de la craie et la nappe du calcaire carbonifère sont captives - donc bien protégées.

Un état des lieux du fonctionnement du système d'assainissement communautaire (réseau et station d'épuration) aurait par ailleurs permis de vérifier la compatibilité des rejets avec les capacités du réseau et de la station d'épuration à collecter et traiter les effluents.

Il n'est enfin pas possible d'apprécier l'impact du projet sur la disponibilité de la ressource en eau potable du secteur (pression et disponibilité de l'eau).

Les mesures de réduction d'impact apparaissent à ce stade nécessaires compte tenu de l'état de la ressource en eau de la région lilloise. A ce titre, un état des lieux de la ressource en eau destinée à la consommation humaine devrait être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

#### **Paysage :**

Le dossier précise, à juste titre, qu'il n'y a pas de monument historique à proximité du site.

L'état des lieux des paysages est intéressant et l'analyse de l'état initial est réalisée à différentes échelles par des séquences paysagères. Les vues prises depuis et vers le site permettent d'apprécier la réalité du terrain : espaces agricoles fragmentés par de nombreux boisements et infrastructures routières importantes.

Mais l'analyse des effets du projet sur le paysage et la présentation des prescriptions paysagères et architecturales restent succinctes alors que le projet voudrait s'inscrire dans une démarche de qualité environnementale des sites commerciaux.

#### **Déplacements :**

Le dossier présente une carte des infrastructures routières desservant directement le site ainsi que les trafics constatés selon leur nature : 42 925 véhicules par jour dont 22,5 % de poids lourds sur l'autoroute A22 vers la

Belgique et 52 130 véhicules par jour dont 18,5 % de poids lourds vers Lille ; environ 20 000 véhicules par jour dont 6 % de poids lourds sur la RD 649 ; 10 000 véhicules par jour dont 1,5 % de poids lourds rue R. Schuman ; 12 500 véhicules par jour dont 4 % de poids lourds route de Roncq. Une étude du trafic au niveau de l'échangeur de Neuville (desserte directe du site) indique que 5 705 véhicules empruntent chaque jour la bretelle desservant le site. Les autres bretelles supportent un trafic compris entre 600 et 2 000 véhicules par jour.

Le dossier ne contient aucun élément de diagnostic du fonctionnement des infrastructures routières et de l'échangeur (niveau de service, congestion, saturation, remontées de file). Le trafic important observé sur la zone d'étude, en particulier au niveau de l'échangeur, combiné aux trafics susceptibles d'être générés par le projet, rend nécessaire ce type de diagnostic aux périodes d'activités maximales du centre commercial et de conflits d'usage (samedi...).

Les données relatives aux autres modes de déplacement indiquent que la périphérie du site est bien desservie par les transports en commun (bus et métro). Il est prévu, en outre, une desserte directe du site.

Le projet prévoit des itinéraires spécifiques pour les modes doux, conformément aux éléments de présentation du plan de déplacement urbain de la métropole lilloise.

Le dossier ne présente pas le fonctionnement futur du réseau routier. Seuls sont évoqués les modalités de gestion des intersections, le risque d'engorgement des intersections et le problème de lisibilité de la nouvelle trame viaire. L'évaluation des conséquences de la desserte directe du site par l'échangeur de Neuville sur le fonctionnement de l'autoroute A22, sur la bretelle de sortie et globalement sur la sécurité routière, devrait être présentée plus clairement dans le dossier en particulier aux périodes critiques (vendredi soir et samedi après-midi).

Comme les axes gérés par l'État, les infrastructures actuelles du réseau secondaire du secteur ont un fonctionnement dégradé ou sont saturées. Le dossier met en évidence l'importance du trafic sur le secteur et montre que les acteurs concernés de la zone cherchent des solutions pour améliorer l'accessibilité. Cependant, le dossier décrit trop succinctement le projet d'aménagement envisagé et il est regrettable qu'aucune étude de trafic globale et d'analyse des flux (volumes, mouvements, conditions de circulation, d'échanges...), aussi bien sur les axes nationaux que secondaires, n'ait été réalisée.

Les perspectives de trafic présentées se situent à l'horizon 2015 alors que celles à 2025 auraient été plus pertinentes pour évaluer l'évolution de trafic. De plus, les données d'accidentologie sont anciennes, et il aurait là aussi été plus pertinent de disposer d'informations sur la période 2005 à 2010.

La justification des aménagements envisagés n'apparaît pas clairement démontrée s'agissant de leur pertinence et de leur efficacité.

L'étude d'impact indique en conclusion (page 163) que :

- « le trafic se reportera principalement sur les échangeurs (de l'A22) pouvant générer sur ces voies des problèmes de circulation, de conflits aux intersections et de remontées de files »
- « les axes qui supportent la plus forte augmentation de trafic constituent les principaux accès au site et notamment l'autoroute A22 »
- « compte tenu des estimations de trafic supplémentaire généré par le programme de la ZAC du Petit Menin en période normale de fréquentation, l'ensemble des sections de voirie à proximité du projet du parc d'activités commerciales montre une capacité suffisante. Toutefois, il apparaît qu'à terme, pendant l'heure de pointe (entre 17h et 18h) les vendredis, le niveau de saturation sera atteint sur les échangeurs (de l'A22) ».

Il semble que les aménagements proposés ne devraient pas résoudre les problèmes rencontrés sur les axes gérés par la DIR Nord qui supportent déjà un trafic conséquent, mais seraient plutôt de nature à les aggraver en raison d'une augmentation prévisible du trafic.

Le projet devrait viser à une amélioration des conditions d'échanges, de circulation et de sécurité sur le secteur, tant sur la section courante et les bretelles de l'A22 que sur la voirie secondaire et sur les voiries internes. Il devrait pour cela être établi sur la base d'études de trafic détaillées démontrant le gain apporté et la bonne articulation entre les différentes typologies de voiries ainsi qu'un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble des infrastructures.

Le dossier intègre un ensemble de mesures visant à réduire les effets du projet sur le fonctionnement des infrastructures. Cependant, le dossier ne contient pas d'analyse permettant de vérifier l'adéquation entre les mesures proposées et les incidences du projet. En particulier, l'impact du renforcement de la desserte du site en transports en commun n'est pas évalué.

A titre d'exemple, le retour d'expérience du pôle d'excellence « équipement de la maison » d'Hénin-Beaumont, desservi par l'échangeur d'Hénin-Beaumont sur l'A1, et les données trafic du projet, conduisent à s'interroger sur l'opportunité d'implanter ce type d'aménagement au niveau de réseaux viaires déjà soumis à de fortes pressions.

#### **Santé et risques :**

S'agissant du **bruit**, une campagne de mesure, réalisée sur 3 points, met en évidence des niveaux sonores importants de jour (entre 53 et 66 dB(A)) comme de nuit (entre 47 et 59 dB(A)). L'étude acoustique conclut à l'influence prépondérante du bruit des routes au niveau de ces trois points. Il est regrettable que l'analyse de l'état initial de l'environnement sonore n'ait pas exploité la cartographie du bruit dans l'environnement prévue à l'article L572-2 du code de l'environnement.

Les niveaux sonores mis en évidence demeurent actuellement pour certains d'entre eux supérieurs aux recommandations de l'OMS :

L'analyse de l'impact acoustique du projet doit être développée. La justification en page 165 de la phrase « *l'augmentation de trafic inhérente au projet n'aura donc pas d'influence significative sur l'ambiance sonore existante* » n'est basée sur aucune simulation. Si le pétitionnaire s'engage cependant « *à prendre contact avec les différents propriétaires pour étudier une solution adéquate et ainsi respecter la réglementation en vigueur* », **une évaluation de l'impact sonore du projet est nécessaire.**

L'analyse de la **qualité de l'air** s'appuie sur les données de la station ATMO Nord – Pas-de-Calais implantée à Tourcoing (parking de l'hôtel de ville). L'extrapolation de ces données à la zone d'étude devrait être plus détaillée (présence de sources ponctuelles à proximité de la zone d'étude ou de la station, similitudes des zones...). Si le pétitionnaire considère la qualité de l'air comme satisfaisante sur la zone d'étude avec une attention particulière pour la question des poussières PM<sub>10</sub> (nombreuses heures de dépassement des seuils entre 2007 et 2009), cette analyse doit être appréciée à la lumière de la procédure contentieuse communautaire sur cette question, les transports constituent une des sources d'émissions de poussières dans la zone de Lille.

De plus, la zone d'étude se situant à proximité d'infrastructures de transport, la moyenne annuelle locale pourrait être plus élevée que celle enregistrée par la station de Tourcoing. Des campagnes locales de mesure par tube passif (NOx) auraient ainsi permis d'évaluer correctement l'état initial de la qualité de l'air et plus particulièrement l'impact de la circulation routière.

Par ailleurs, seul le trafic routier est pris en compte dans le calcul de l'impact du projet sur la qualité de l'air : l'augmentation des émissions polluantes varie entre 8 et 9 %. Aucun élément n'est fourni sur la consommation des bâtiments (normes BBC ou BEPOS ?), ni même sur le type d'énergie utilisée (renouvelable, fossile...).

En termes de **risques**, une étude historique et documentaire du terrain à bâtir a été produite. Elle ne mentionne pas l'ancienne décharge sauvage de déchets industriels banals évoquée en page 76 de l'étude d'impact (site BASIAS n°5952280). Une caractérisation du gisement de déchets présent sur le site apparaît donc nécessaire.

#### **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 ».*

La justification de la localisation du projet semble reposer sur une approche foncière (foncier disponible), et sur les facilités d'accessibilité routière (desserte directe par l'autoroute A22) et commerciale (effet vitrine, porte d'entrée de l'agglomération lilloise).

Le dossier indique certes en page 139, une démarche « qualité environnementale des sites commerciaux » reprenant différentes cibles comme les relations harmonieuses avec l'environnement, la gestion de l'énergie, la gestion de l'eau, la gestion des déchets, la qualité de l'aménagement intérieur. Cependant, aucun élément dans le dossier ne vient illustrer de manière concrète cette démarche, en particulier en matière de gestion de l'énergie, de gestion des déchets.

### **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, ce qui ne vaut pas 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 ne contient pas d'estimation du coût des mesures envisagées.

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

### **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 d'aménagement concerne notamment 55 ha situés en zone agricole au contact immédiat de l'urbanisation existante et des transports en commun (ligne de bus). L'impact sur la consommation des espaces agricoles sur le territoire de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing devra être pris en compte.

Une réflexion sur les stationnements pourrait également être menée pour rationaliser les places du centre commercial existantes et celles de la future zone d'activité, étant entendu que les visiteurs sont susceptibles de fréquenter les deux entités. La possibilité de création de parkings souterrains ou en silos pourrait aussi être étudiée.

### **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).*

L'implantation du projet sur des communes desservies par une offre en transports en commun de qualité est intéressante, d'autant qu'elle sera complétée à terme par une ligne à haut niveau de service. La part relative des déplacements en transports en commun (et autres modes alternatifs) devrait toutefois rester très minoritaire en raison de la nature des activités projetées. La desserte par le mode routier devrait rester prépondérante.

### **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 projet est susceptible d'engendrer la destruction de zones à dominante humide et peut-être d'espèces remarquables (oiseaux, amphibiens). Ce point devra être développé et précisé.

### **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).*

Malgré l'affichage d'une démarche « qualité environnementale des sites commerciaux », dont l'une des cibles est la gestion de l'énergie, le dossier ne comprend pas de mesures opérationnelles correspondantes (performance énergétique des bâtiments).

Le dossier ne contient pas non plus de réflexion sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier.

#### **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).*

La démarche « qualité environnementale des sites commerciaux » intègre un volet sanitaire sur la qualité de l'aménagement intérieur, les chantiers à faible nuisance. Cependant, le dossier ne présente aucun descriptif ou mesure opérationnelle traduisant concrètement cet objectif. En outre, la part encore importante de l'utilisation de la voiture pour accéder au site est de nature à affecter la qualité de l'air.

#### **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. Ces modalités permettront de limiter les désordres hydrauliques comme les inondations urbaines par saturation des réseaux, et apparaissent à cet égard satisfaisantes.

#### **4. Conclusion**

Le résumé non technique mériterait d'être plus détaillé sur les impacts du projet.

Les éléments suivants constituent des points de vigilance :

- artificialisation de 55 ha de terres agricoles,
- problématique des déplacements et de la desserte du site qui constitue l'enjeu majeur du projet, que l'analyse des impacts, insuffisante sur ce volet, ne permet pas d'apprécier de manière suffisante.

La compatibilité du projet avec les orientations du Grenelle de l'environnement mérite en outre d'être développée notamment sur les questions relatives aux économies d'énergie, à la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transport et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Ce projet apparaît globalement de nature à accroître la consommation de l'espace dans la métropole et l'utilisation de véhicules personnels dans un secteur déjà fortement affecté. Le développement des transports en commun, pourtant évoqué avec pertinence, devrait avoir un impact plus positif sur le trafic automobile.



Dominique BUR