

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement, de l'aménagement
et du logement

Lille, le 17 FEV. 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté du « Centre bourg » à Wavrin.

Référ : TA 2011-12-19-163

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 zone d'aménagement concerté (ZAC) du « Centre bourg » à Wavrin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2011 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 19 décembre 2011.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'un nouveau quartier, sur une zone de 12 hectares en centre-ville de Wavrin, qui comprend :

- la réalisation d'environ 350 logements dont 30% de logements locatifs sociaux,
- la réalisation d'équipements publics nécessaires au fonctionnement du nouveau quartier (groupe scolaire, local associatif),
- la réalisation d'un réseau viaire (routes et itinéraires modes doux) en cohérence avec les quartiers voisins et les équipements existants (collège), pour permettre le désenclavement de plusieurs secteurs (courée du 14 juillet, place de l'église, liaison piétonne, desserte du nouveau collège),
- la création de commerces de proximité,
- l'intégration du nouveau collège dans la zone, en tant qu'équipement structurant dans la composition urbaine du quartier.

Ces aménagements ont vocation à :

- créer des espaces de vie en centre-ville à destination de tous les usagers (équipements publics structurants),
- proposer une offre de logements diversifiée afin de maintenir un équilibre de population en centre-bourg,
- créer des liens entre les quartiers,
- préserver l'identité de la commune et affirmer son caractère de bourg au travers du nouveau centre-ville.

A.I.S

.../...

2. Qualité de l'étude d'impact

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

Le résumé non technique contient une présentation qui permet de prendre connaissance de manière satisfaisante de la nature du projet.

Il manque néanmoins à ce chapitre une réelle présentation de l'état initial et des enjeux environnementaux, nécessaire à une bonne information du public.

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

Eau :

La préservation de la ressource en eau souterraine constitue un enjeu majeur du territoire d'étude. Dans ce secteur, la nappe de craie, principale ressource en eau potable de la région lilloise, est très vulnérable en raison de la forte perméabilité des sols. Le site-projet est situé à proximité du Projet d'Intérêt Général (PIG) des champs captants du sud de Lille et des périmètres de protection des deux captages d'eau potable de la commune de Wavrin.

Le dossier devrait comporter une réflexion plus approfondie sur les incidences du projet, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

Les aménagements envisagés et leurs modalités de réalisation devront impérativement permettre d'assurer une protection maximale de la nappe de la craie. Une attention particulière devra être apportée sur les modalités de gestion des sols potentiellement pollués (présence de sites et sols pollués en hydrocarbures à proximité) et sur la nature des matériaux de remblaiement venant de l'extérieur. Ces matériaux devront être inertes et leur composition chimique ne devra pas constituer un risque de pollution pour la nappe.

Les installations de stockage de produits polluants (hydrocarbures) devront également faire l'objet d'une attention particulière. Les prescriptions particulières figurant dans l'arrêté du 1er juillet 2004 *fixant les règles techniques et de sécurité applicables au stockage de produits pétroliers dans les lieux non visés par la législation des installations classées* devront être ainsi respectées.

En matière de **gestion des eaux pluviales**, le projet prévoit l'infiltration des eaux dans des tranchées drainantes, des noues et des bassins paysagers avec sur-verse vers le réseau d'eau pluviale de la commune, en période de forte pluie. Ces modalités de gestion sont cohérentes avec les dispositions du Schéma Directeur et d'Aménagement des Eaux Artois-Picardie (SDAGE). Toutefois, le dossier devrait être complété par une réelle analyse des effets du projet sur la ressource en eau souterraine, pour prendre en compte l'important risque de pollution de la nappe de la craie. Les moyens spécifiques (plan d'intervention, modalités de confinement, modalités de traitement de la pollution) qui seront mis en oeuvre sur le site en cas de pollution accidentelle des réseaux d'assainissement pluviaux nécessitent d'être présentés.

Qualité de l'air :

La qualité de l'air est appréciée sur la base des données 2009 de la station de mesure urbaine d'Armentières du réseau ATMO Nord-Pas-de-Calais et des résultats portant sur le SO₂, NO, NO₂, PM₁₀, O₃ et CO, enregistrés à Wavrin (station mobile rue Jean Moulin) sur deux périodes (8 avril - 7 mai 2009 et 1^{er} octobre - 4 décembre 2009).

L'analyse de ces résultats met en évidence un niveau relativement élevé de poussières en suspension. Les concentrations moyennes relevées au cours de cette période sont ainsi très supérieures aux valeurs guides définies par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (20 µg/m³ pour les PM₁₀ en valeurs 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).

.../...

La densité des constructions envisagée devrait induire un accroissement des déplacements en voiture, de l'ordre de 1000 véhicules/jour, susceptible d'engendrer une pollution atmosphérique significative, tel que le précise le dossier en page 125.

Des mesures susceptibles de réduire les émissions dues au déplacements sont présentées dans le dossier : création de zones limitées à 30 km/h, création de liaisons douces vers les autres quartiers, intégration d'une mixité fonctionnelle au sein du quartier (logements, écoles, commerces, services), intégration des transports en commun sur le site (itinéraire bus, proximité de la gare).

L'estimation de l'efficacité de ces mesures de limitation des émissions de gaz polluant et à effet de serre gagnerait à être établie. A cet égard, l'appréciation des effets positifs des zones 30 sur les émissions polluantes doit être nuancée dans la mesure où l'aménagement de ces zones peut induire des reports de trafic.

Bruit :

Les infrastructures classées bruyantes se trouvant dans la zone d'étude sont présentées sous forme de cartes dans le dossier. Certaines rues bordant la zone sont classées en catégorie 3 dans le plan d'exposition au bruit du PLU. Les cartes de bruit fournies par LMCU montrent que les niveaux sonores respectent les valeurs réglementaires.

Il aurait été pertinent de comparer les valeurs observées sur l'aire d'étude avec les critères de l'OMS qui définit des valeurs guides pour les zones résidentielles à 50 dB(A) pour une gêne moyenne et 55 dB(A) pour une gêne sérieuse, à l'extérieur et en période jour. En période de nuit, à l'extérieur des habitations, la valeur guide définie par l'OMS est de 40 dB(A).

Le respect de ces valeurs devra être étayé, le projet devant créer de nouvelles voies et un accroissement du trafic automobile.

Les mesures prises pour limiter l'impact sur l'environnement sonore du site semblent succinctes et limitées à la phase travaux.

L'implantation des activités économiques et des espaces verts à proximité des axes les plus bruyants et l'éloignement des logements et des établissements recevant du public sont ainsi recommandés.

La réalisation de mesures et une modélisation plus fine du bruit des infrastructures routières du site est prévue en phase d'aménagement pour envisager, si nécessaire, l'installation de protection antibruit pour le bâti. L'objectif de l'étude d'impact étant d'analyser les effets d'un projet sur son environnement, cette modélisation aurait dû être envisagée dans le cadre de l'écriture de cette étude.

Les effets indirects du projet sur l'ambiance acoustique ne sont pas suffisamment abordés dans le dossier.

Déplacements :

L'état initial du volet « déplacements » aurait pu présenter un diagnostic complet du fonctionnement actuel des voiries du territoire (en particulier de la RN 41 Lille - La Bassée), notamment des carrefours et intersections aux heures de pointe. Les trafics moyens journaliers indiqués dans l'étude d'impact ne permettent pas, en effet, d'apprécier de manière suffisante le fonctionnement des infrastructures routières aux périodes critiques.

.../...

Le dossier présente la desserte du territoire des Weppes par le fer (TER) et par le bus, en intégrant les évolutions du plan « bus ». Cette desserte par les transports en commun, de bonne qualité, sera améliorée avec le plan « bus » par un doublement de la fréquence des bus.

La création de nouveaux logements devrait induire une augmentation du trafic routier. L'analyse des incidences du projet sur cette thématique identifie en page 133 un impact modéré. Cette analyse ne repose pas sur une estimation des trafics après réalisation du projet ni sur une modélisation des déplacements. Elle doit être complétée.

Une étude de circulation réalisée aux périodes critiques et précisant le fonctionnement actuel et futur des voiries et intersections permettrait de connaître de manière précise les incidences des différents projets du quartier sur les conditions de circulation, d'identifier les reports de trafic possibles et de proposer, vérifier des mesures d'accompagnement.

3. Prise en compte effective de l'environnement

- **Aménagement du territoire**

Le projet global est localisé à proximité immédiate du centre-bourg de Wavrin sur une zone enserrée dans un tissu urbain dense sans impact sur le foncier agricole.

Les aménagements prévus (logements, commerces, équipements publics, groupe scolaire) visent, par ailleurs, à créer un quartier présentant une mixité fonctionnelle et intégré aux quartiers existants.

La densité nette de logements sur le site, notamment sur les parcelles réservées à la construction de logements, doit faire l'objet d'un complément d'informations.

- **Transports et déplacements**

Le site-projet se trouve à proximité de la gare de Wavrin qui bénéficie d'une bonne desserte ferroviaire vers Lille. La commune bénéficie également d'une bonne desserte par le bus, qui sera renforcée par un doublement des fréquences (plan «bus »). La localisation et la nature du projet sont donc cohérentes avec les objectifs de développement de l'usage des transports collectifs (rapprochement des zones d'habitat des pôles d'échange).

Afin d'accompagner les aménagements dédiés aux modes de déplacement alternatifs, compte tenu de l'excellente desserte routière de la commune par la RN 41 Lille - La Bassée, il serait pertinent de développer une stratégie d'incitation à l'usage des modes doux et des transports en commun (campagne d'information et de sensibilisation, offres combinées, aide financière).

- **Émissions de gaz à effet de serre**

L'aménagement d'un nouveau quartier multifonctionnel en centre-bourg, à proximité de la gare, la réalisation d'itinéraires pour les modes doux et l'amélioration des offres de transport en commun participent à la mise en œuvre des orientations prioritaires des lois Grenelle de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Les préconisations formulées dans le cadre de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, prévue aux articles L.128-4 et R.128-3 du code de l'urbanisme, pourraient trouver une traduction opérationnelle dans un cahier de recommandations architecturales, paysagères et environnementales. Pour assurer une bonne information du public, ces éléments pourraient apparaître dans le dossier de réalisation de la ZAC.

.../...

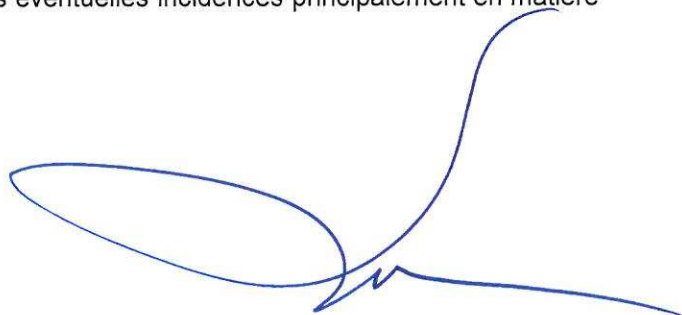
4. Conclusion

Le dossier d'étude d'impact permet globalement une bonne information du public sur le projet de zone d'aménagement concerté du « Centre-bourg ».

Le projet apparaît, en outre, cohérent avec les principales orientations des lois Grenelle en matière de consommation d'espaces naturels et agricoles (limitation de l'étalement urbain et de la péri-urbanisation), développement des modes doux et les transports collectifs de voyageurs et de l'urbanisation à proximité des pôles d'échange.

Les principaux enjeux du territoire (préservation de la ressource en eau, déplacements, cadre de vie) sont présentés dans le corps de l'étude. L'analyse des incidences du projet doit néanmoins être approfondie notamment sur les points suivants :

- les ressources en eau (pas de données sur les surfaces imperméabilisées, sur les volumes et flux de pollution, sur les ouvrages d'assainissement, sur les capacités d'infiltration, sur la localisation des ouvrages, sur la qualité des eaux rejetées),
- les déplacements (pas de données sur le fonctionnement actuel et futur des voiries et carrefours sur les trafics attendus et leur nature, et les conséquences en matière de sécurité, reports de trafic),
- la santé et le cadre de vie (pas de données sur les éventuelles incidences principalement en matière d'émissions polluantes et sonores).



Dominique BUR