

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 18 FEV. 2012

Avis complémentaire de l'autorité environnementale

Objet : Avis complémentaire de l'autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) du « Petit Menin », à Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

Référ : GM 2011-12-19-164-(DAT11-1481).

P.J. : Avis complémentaire de l'autorité environnementale.

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 réalisation de la ZAC du « Petit Menin » sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing, 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. Introduction

Le projet et l'étude d'impact correspondante ont déjà fait l'objet d'un avis en date du 18 juillet 2011 dans le cadre d'une procédure de réalisation de la ZAC. La version de novembre 2011 de l'étude d'impact, transmise en décembre 2011 à l'autorité environnementale, a été complétée par l'intégration d'éléments d'analyse sur les volets « déplacements », « écologie », « eau » et « santé ».

Le dossier d'étude d'impact modifié comprend les éléments suivants :

- une présentation des enjeux environnementaux dans le résumé non technique,
- une expertise écologique réalisée entre avril et septembre 2011,
- une analyse de l'impact du projet sur la ressource en eau potable,
- un diagnostic du fonctionnement actuel et futur des infrastructures routières,
- une exploitation des cartes du bruit existantes,
- une présentation des documents stratégiques régionaux sur la qualité de l'air.

2. Qualité de l'étude d'impact

Ces données complètent de façon pertinente et satisfaisante le résumé non technique et l'état initial de l'étude d'impact pour les volets « déplacements », « écologie », et « santé » ainsi que l'analyse des effets du projet sur les déplacements.

.../...

.../...

Déplacements :

L'état initial du volet « déplacements » a été complété par une présentation du fonctionnement actuel des infrastructures routières et de l'échangeur, réalisée sur la base du dossier « circulaire 2008 », relatif à la zone du Petit Menin (annexe 8 de l'étude d'impact).

Ce diagnostic met en lumière plusieurs points noirs : au carrefour des rues de Roncq, du Dronckaert et de l'avenue de Flandre, au carrefour de la route de Roncq et de la RD 639 et sur l'autoroute A22 au niveau du projet (échangeur). Il permet de poursuivre et de développer l'analyse des impacts du projet sur les trafics routiers (transports en commun compris) et sur le schéma de circulation (page 187 et suivantes).

L'efficacité du schéma de circulation, qui diffère quelque peu par rapport à celui présenté dans l'étude d'impact de mai 2011, suscite des interrogations au regard des dysfonctionnements routiers identifiés. La mise en sens unique des principales voies de desserte de la « Promenade de Flandre » et de la nouvelle voirie de passage sous la route de Roncq qui, initialement, permettait l'accès direct nord du parking central et qui engendre dans le nouveau projet un détour par une route en épingle pour accéder au parking côté ouest, pose question. Ces modifications pourraient rendre l'itinéraire de délestage de la route de Roncq (aboutissant directement au parking central) peu efficace et se révéler dissuasives pour les usagers.

Des interrogations demeurent quant à la capacité des aménagements envisagés à résoudre les problèmes rencontrés sur les axes gérés par la DIR Nord, qui supportent déjà un trafic très important. Le projet apparaît au contraire de nature à les aggraver en raison d'une augmentation prévisible du trafic.

Ecologie – Eau :

L'expertise écologique intégrée au dossier confirme la présence sur le site de deux zones humides qu'il est prévu de remblayer dans le cadre du projet. Afin de compenser la destruction de ces zones, dont la superficie totale reste à préciser (2,8 ha page 75 et 0,8 ha page 118), la création d'une nouvelle zone humide est prévue au nord, à proximité de l'échangeur autoroutier, sur des terrains aux caractéristiques physiques proches de celles remblayées (page 213).

L'approche faunistique de l'expertise, issue de données bibliographiques, reste sommaire :

- absence de données sur le groupe des amphibiens dont les habitats sont présents sur le site (zones humides et boisements),
- faible diversité avifaunistique présentée alors que les habitats naturels sont assez diversifiés.

Le dossier présente une approche compensatrice des incidences du projet, peu cohérente avec les principes d'évitement visés par l'article L.110-1 du code de l'environnement. Il est ainsi nécessaire, avant d'envisager toutes destructions et mesures compensatoires, de démontrer l'impossibilité technique, économique et/ou environnementale d'éviter les impacts, en l'espèce la destruction de zones humides, qui représentent 5% de la surface du projet.

Dans le cas d'une impossibilité démontrée, il est nécessaire que les modalités précises de mise en oeuvre de ces mesures compensatoires (recréation de nouvelles zones humides) soient expliquées afin d'en apprécier l'efficacité et la fonctionnalité, assorties d'un suivi écologique.

Le volet « **hydrogéologie** » a été complété par une estimation de la consommation d'eau potable générée par le projet. Celle-ci, estimée à 16 100 m³/an, soit 44 m³/jour, est liée à la création d'une surface de vente dite « Promenade de Flandre » (14 000 m³) et à la relocalisation des magasins Leroy Merlin (1 350 m³) et Décathlon (750 m³), déjà présents sur le site.

.../...

.../...

Pour la prise en compte de cet effet du projet, le dossier se fonde sur la charte de qualité environnementale des sites commerciaux Immochan, qui prévoit la mise en place d'un système de récupération et de recyclage des eaux de pluie de toitures pour le nettoyage des sols, l'alimentation des toilettes et l'arrosage des espaces verts. Il est précisé que le réseau de distribution sera conçu de manière à faciliter les opérations d'entretien et de contrôle, que la pression sera limitée à 3 bar et que des équipements économes seront mis en service.

Ce volet ainsi complété apporte des éléments d'information utiles. Il convenait toutefois de développer le chapitre consacré à l'état initial de la ressource en eau pour étudier les impacts du projet.

Par ailleurs, l'autorité environnementale réitère sa recommandation, formulée dans son avis du 18 juillet 2011, de présenter un état des lieux du système d'assainissement communautaire permettant de vérifier les capacités du réseau et de la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain à collecter et traiter les effluents. Cette recommandation demeure d'actualité.

Santé et cadre de vie :

Une exploitation des cartes du **bruit** sur le secteur d'étude confirme les conclusions de la campagne de mesures et met en évidence un niveau sonore élevé aux abords du site (entre 60 et 75 dB(A), à proximité de l'autoroute, et supérieurs à 75 dB(A) en bordure immédiate de l'autoroute). Le rappel des règles d'analyse des impacts acoustiques est intéressant, mais ne saurait se substituer à l'évaluation des effets du projet, qu'il importe de réaliser.

S'agissant de la **qualité de l'air**, le chapitre consacré à l'état initial a été complété par des éléments d'information utiles, notamment une présentation du Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA), du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), du Plan de Protection de l'Atmosphère de Lille (PPA) et du Plan de déplacements Urbains de Lille-Métropole (PDU) et de leurs objectifs.

L'analyse des impacts du projet, notamment la pollution atmosphérique liée aux transports, demeure cependant encore insuffisante.

3. Prise en compte de l'environnement

Dans son avis du 18 juillet 2011, l'autorité environnementale soulignait l'ampleur de l'emprise foncière mobilisée (55 ha situés en zone agricole) et recommandait de prendre en compte l'impact sur la consommation d'espaces agricoles, si possible dans une démarche d'évitement. Il aurait été également utile de compléter l'étude d'impact par une présentation des réflexions menées en vue de limiter l'emprise dédiée au stationnement automobile et d'apporter des éléments de justification du dimensionnement des parkings, du choix de stationnements aériens et de l'exclusion des parkings silos souterrains ou aériens.

L'implantation du projet sur des communes desservies par une offre de transports en commun de qualité est intéressante. A terme, le site sera desservi par une ligne à haut niveau de service. Toutefois, la part des déplacements par les transports en commun et autres modes alternatifs devrait rester très minoritaire étant donné la nature des activités projetées, la desserte routière restant prépondérante.

Par ailleurs, l'étude d'impact complétée confirme que le projet conduira à la destruction de deux zones humides. Des mesures de compensation par recréation d'une zone humide de surface au moins équivalente, dont les modalités de mise en oeuvre ne sont pas explicitées, sont proposées. La recherche d'une approche d'évitement gagnerait à être analysée.

S'agissant de la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transport et de l'amélioration de la qualité de l'air, la démarche décrite dans la charte de qualité environnementale des sites commerciaux Immochan est intéressante. Cependant, il manque une présentation des mesures opérationnelles traduisant cet objectif d'autant que le recours presque exclusif à la voiture pour accéder au site induira des conséquences dans ces domaines.

.../...

.../...

En ce qui concerne la **gestion des eaux**, compte tenu de l'impossibilité d'infiltrer (sous-sol argileux) et des problématiques hydrauliques du secteur (existence d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondations), il serait opportun d'envisager la mise en œuvre de toitures végétalisées sur l'ensemble des bâtiments de la zone. Ce type d'aménagement apporterait une plus-value en matière d'économie d'énergie et de biodiversité.

4. Conclusion

Le résumé non technique complété améliore la prise de connaissance par le public des différents enjeux environnementaux et des impacts du projet.

Les nouveaux éléments contenus dans le dossier complètent l'état initial pour les volets « écologie », « déplacements » et « santé ».

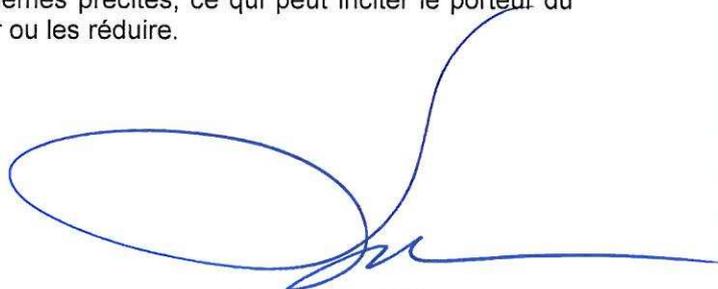
Une présentation du fonctionnement actuel et futur des infrastructures routières et de l'échangeur de l'autoroute A22 améliore l'analyse des effets sur les déplacements qui constituent l'enjeu majeur du projet. Cependant, malgré des aménagements routiers complémentaires, des impacts importants sur les modalités de circulation (congestions, remontées de file sur l'A22) et la sécurité publique sont prévisibles et gagneraient à être étayés.

S'agissant de la proposition de remblayer les deux zones humides présentes sur le site, l'absence de possibilité de mise en œuvre de mesures d'évitement n'est pas justifiée de même que les modalités des mesures compensatoires prévues au nord. En tout état de cause, il est nécessaire que ces mesures soient précisées dans le dossier Loi sur l'eau.

Par ailleurs, la compatibilité du projet avec les orientations du Grenelle de l'environnement méritait d'être développée au-delà d'une présentation de la seule charte de qualité environnementale des sites commerciaux Immochan, notamment sur les questions relatives aux économies d'énergie, à la réduction des pollutions et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Ce projet, qui mobilise une emprise foncière de 55 ha en zone agricole, apparaît de nature à accroître la consommation d'espace dans la métropole dont la justification technique, économique et environnementale n'est pas démontrée. Malgré le développement des transports en commun et la réalisation d'itinéraires dédiés aux vélos sur le site, le projet induira un accroissement de l'utilisation des véhicules personnels dans un secteur déjà fortement affecté.

Les impacts du projet devront donc être précisés sur les thèmes précités, ce qui peut inciter le porteur du projet à faire évoluer celui-ci dans le sens de mieux les éviter ou les réduire.



Dominique BUR