



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20.13.89.66

OU 06.72.24.57.47

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le **07 JUL. 2011**

Objet : avis de l'autorité environnementale - projet de création d'une Zone d'Activités Concertée à Mouvaux

Réf : TA 2011-05-18-117 (11-0623)

AVIS DE L'AUTORITE 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 création d'une Zone d'Aménagement Concertée à Mouvaux est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'avril 2011 de l'étude d'impact, transmise le 18 mai 2011.

Il est à noter que ce projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 3 février 2011 sur une version de l'étude d'impact d'octobre 2010. Cette nouvelle version de l'étude d'impact a pour objectif la prise en compte des remarques émises dans le cadre de l'avis du 3 février 2011 et les évolutions réglementaires.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement d'une zone de 4 hectares en centre-ville de Mouvaux qui comprend :

- le dévoiement de la rue Franklin Roosevelt ;
- la création d'un théâtre et d'une salle polyvalente ;
- la construction d'une salle multi-sports ;
- la mise en place d'un espace jeunesse et d'une médiathèque ;
- la reconstruction d'une bibliothèque et d'une ludothèque ;
- la réalisation d'une trame verte sur 6 000 m² ;
- la réalisation d'espaces de rencontre et de convivialité ;
- la création de rez-de-chaussée commerciaux, dont certains dédiés aux professions libérales ;
- la construction de 213 logements, dont 30% de logements sociaux ;
- la mise en place de stationnements supplémentaires en sous-sol (170 places disponibles dont 30 occasionnelles).

Ces aménagements vont contribuer à :

- améliorer le fonctionnement du carrefour Franklin Roosevelt/rue Mirabeau et offrir des conditions de stationnement satisfaisantes ;
- doter Mouvaux d'équipements de qualité à la hauteur de sa réalité locale et concourant au soutien et au développement de la vie associative, culturelle, éducative, sportive, citoyenne ;
- maintenir, voire étoffer la vocation commerciale de la rue Roosevelt sans gêner son fonctionnement durant les travaux ;
- créer des espaces de vie en centre-ville à destination de tous les Mouvallois ;
- proposer une offre de logements diversifiée afin de maintenir un équilibre de population ;
- offrir aux Mouvallois un poumon vert de 10 000 m² ;
- préserver l'identité de la commune et affirmer son caractère de bourg au travers du nouveau centre-ville.

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 ».

Le résumé non technique, présenté sous forme d'un tableau synthétique, est fidèle au contenu de l'étude. S'il aurait pu faire davantage ressortir les enjeux majeurs du territoire (état initial), il permet néanmoins une bonne prise de connaissance par le public du projet envisagé et de ses incidences possibles (qualification de l'impact).

Une quantification (estimation des émissions polluantes, de l'émergence sonore, des volumes et flux d'effluents à gérer) et une analyse succincte des impacts du projet (incidences de l'augmentation du trafic sur l'encombrement et les niveaux de service des voiries, capacités du système d'assainissement à traiter les effluents dans de bonnes conditions, conséquences de l'évolution du contexte sonore et de la qualité de l'air sur la santé et le cadre de vie) auraient contribué à une meilleure information du public, des riverains en particulier.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des richesses naturelles et des espaces agricoles » (1° 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 un diagnostic général du site.

L'absence d'expertise écologique est justifiée par le caractère exclusivement urbain du site. Néanmoins, ce site est susceptible de présenter des intérêts écologiques spécifiques liés à la présence de boisements, de linéaires de haies et de la proximité du parc public du Hautmont qui s'étend sur 8ha.

Ainsi, sans expertise écologique du secteur, il est difficile d'apprécier le fonctionnement écologique du site (lien fonctionnel avec le parc du Hautmont, zone de nidification, de chasse et de repos pour certaines espèces) et l'absence d'espèces et d'habitats d'espèces protégés (compatibilité du projet avec l'article L.411-1 du code de l'environnement).

L'appréciation des incidences du projet sur cet enjeu reste, par conséquent, générale.

Le projet prévoit le ré-aménagement architectural et paysager du site et de ses abords (création de pelouses, de parkings, de places minérales, d'itinéraires piétons arborés constituant une trame verte sur 10 000 m²). Dans ce cadre, la création d'une trame verte (pelouse urbaine et plantations linéaires), sans lien fonctionnel avec le parc du Hautmont, s'apparente davantage à un aménagement paysager urbain en l'absence de liaison écologique entre réserves de biodiversité ou espaces isolés. Ces aménagements pourraient gagner en intérêt pour la biodiversité s'ils étaient conçus dans une logique de continuité physique et fonctionnelle.

Le projet soumis à étude d'impact donne lieu à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Un chapitre (en page 141) traite de l'incidence du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches. Ce dernier vise à démontrer l'absence d'incidence du projet sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire.

En l'espèce, l'absence d'enjeu écologique du site (absence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire, absence de liens fonctionnels entre le site et les sites Natura 2000, éloignement des sites Natura 2000) laisse à penser que le projet ne portera pas atteinte à ces sites.

Paysage et patrimoine

Le volet paysager de l'étude d'impact est en adéquation avec le caractère urbain du site. L'analyse réalisée souligne la présence d'éléments paysagers et architecturaux remarquables tels que l'Église de Mouvaux, le Parc du Hautmont et certains arbres.

La zone d'étude est proche du périmètre de protection (500m) de la Chapelle Notre-Dame des Malades, classée Monument Historique et située au croisement des rues de Lille et d'Isly.

Le dossier indique que le projet aura des effets positifs sur le paysage puisque le site, actuellement à l'abandon, sera requalifié aux plans architectural et paysager pour s'intégrer à l'environnement urbain de la commune (aménagement de promenades plantées, de parcs).

Eau

Le volet hydrogéologique de l'étude d'impact répertorie les nappes d'eau souterraine présentes au niveau du site (nappe de la craie, nappe du calcaire carbonifère), mais ne précise pas leur vulnérabilité. Le dossier précise néanmoins que ces nappes sont captives, donc bien protégées. L'absence de captage d'eau potable dans le périmètre d'étude est également mentionnée.

Une localisation des captages les plus proches ainsi qu'une information sur le sens d'écoulement de la nappe auraient été les bienvenues. Le diagnostic et les principales orientations du SDAGE Artois-Picardie de 2009, susceptibles de s'appliquer au projet, sont exploités dans le dossier. Il est aussi précisé que le site appartient au bassin versant du SAGE Marque-Deûle, en cours d'élaboration.

Des études de sols et de perméabilité du sol ont révélé la présence de sous-sol argileux, d'une perméabilité faible de l'ordre de 5.10^{-6} m/s à 5.10^{-7} . Cette perméabilité implique une faible capacité d'infiltration de l'eau de pluie dans le sol.

L'état initial du réseau hydrographique est assez succinct et se base uniquement sur les données du SDAGE Artois-Picardie, en l'absence de réseau hydrographique (cours d'eau) sur le site. Le dossier précise que la commune est concernée par deux Plans de Prévention des Risques (PPR) : un PPR Inondations pour la vallée de la Marque et un PPR Mouvements de terrain-Tassements différentiels.

Quelques éléments de fonctionnement du système d'assainissement sont présentés. Le réseau d'assainissement pour la collecte des eaux usées et des eaux pluviales est de type unitaire. L'ensemble des eaux usées et des eaux pluviales est collecté en mélange puis acheminé à la station d'épuration de Marquette-lez-Lille, dont le rejet s'effectue dans la Marque canalisée.

Il est indiqué que la station d'épuration, construite en 1969, sera modernisée en 2013. Le dossier précise que les eaux usées issues des logements et activités diverses seront collectées par le réseau d'assainissement communautaire. Les eaux de ruissellement seront tamponnées au niveau de chaussées réservoirs (sous voirie, pavage, traitement de surface...) ou de collecteurs sur-dimensionnés pour assurer un rejet maximum de 2l/s/ha au réseau d'assainissement communautaire unitaire. Les structures réservoirs ne permettront pas l'infiltration ; une géomembrane étanche sera mise en place en raison du niveau haut de la nappe phréatique.

Ces modalités de gestion des eaux semblent cohérentes avec les contraintes du site et les orientations du SDAGE (orientation 2 : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et orientation 13 : limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire les risques d'inondation). Toutefois, l'intégration au projet de techniques alternatives de gestion des eaux de pluie telles que la mise en place de toitures végétalisées et la récupération des eaux pluviales serait intéressante.

S'agissant des incidences du projet, l'absence d'impact de la gestion des eaux de ruissellement et d'eaux usées sur les ressources en eau n'est pas démontrée par une estimation des volumes et flux d'eaux pluviales générés par le projet.

L'analyse des incidences du projet en phase d'exploitation sur les ressources en eau souterraine est pertinente. Cependant, compte tenu de l'importance des nappes d'eau souterraine à proximité du site, une analyse spécifique doit être intégrée au présent projet. Les incidences de la réalisation des parkings souterrains sur le fonctionnement hydraulique des nappes d'eau et leur qualité doivent être évaluées, en particulier en phase travaux. Les effets de la réalisation de rabattements de nappe temporaires et/ou permanents (proximité de la nappe par rapport à la surface) ainsi que les effets de la réalisation de cet ouvrage enterré doivent être appréciés.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble de la ZAC ne sont pas quantifiés et ne permettent pas à ce stade d'apprécier l'impact du projet sur la disponibilité de la ressource du secteur (pression et disponibilité de l'eau). Un état des lieux de la ressource en eau destinée à la consommation humaine devrait être porté au dossier comme élément technique de faisabilité.

Déplacements

Le site est desservi par la RN 350 Lille-Tourcoing, la RD 9 Roubaix-Linselles et la RD 51 Lille-Tourcoing (7 258 véhicules/jour). Ces voiries supportent un trafic assez dense, mais assurent une bonne desserte routière du site.

L'accidentologie observée entre 2000 et 2005 est assez élevée, en particulier sur la RN 350 (11 accidents, dont 2 mortels) et la RD 9 (6 accidents).

Le dossier identifie et localise les différents lignes et arrêts des transports en commun desservant le site : deux lignes de bus (lignes 27 : Tourcoing-Mouvoux et 78 : Quesnoy-sur-Deûle-Wasquehal-Tourcoing) et une ligne de tramway (Tourcoing-Lille). Les éléments du diagnostic des transports en commun, qui précise les amplitudes horaires, les horaires, la fréquence des lignes, indiquent que la zone d'étude est desservie de manière très satisfaisante par ces modes.

Quant à la desserte en modes doux, les environs du site ne bénéficient pas d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Cependant, des itinéraires cyclables à proximité du site sont identifiés dans le Schéma Directeur des Itinéraires Vélo et le PDU : les rues de Lille, de Londres, Roosevelt et Mirabeau desservant le site sont classées en tant qu'itinéraire vélo de déplacement quotidien à aménager.

Le dossier intègre en page 48 et suivantes les enjeux et objectifs des Plans de Déplacement Urbain (PDU de 2000 et de 2010) de la métropole lilloise. Déclinés dans le dossier, les enjeux, les objectifs et les aménagements envisagés sur le site permettent d'apprécier la volonté de Lille Métropole Communauté Urbaine de développer l'usage de modes alternatifs à la voiture (piétons, cycles et transport en commun). Ainsi, sur et à proximité du site, il est prévu de développer des itinéraires sécurisés pour piétons et cyclistes ainsi que des lignes de bus à haut niveau de service (Liane 4 : Halluin-Roncq-Tourcoing-Roubaix-Hem-Villeneuve d'Ascq ; Liane 6: Tourcoing-Wattrelos ; La Citadine : Neuville-Tourcoing-Roncq).

Les aménagements de voiries envisagés (dévoisement de la rue Roosevelt, création d'une zone 30, d'itinéraires piétons et cyclistes, absence de voie de liaison) témoignent d'une politique incitative en faveur des déplacements doux sur le site.

L'analyse des incidences du projet est appréciée au travers de l'estimation des trafics générés (de l'ordre de 700 véhicules par jour) et de leur impact relatif sur les voiries connexes au site (augmentation du trafic de 10% rue Guy Moquet). Une estimation qui reste approximative car non fondée sur des simulations ou hypothèses d'occupation du site (SHON utilisée, type d'activités, de trafic).

Le dossier indique que le dévoisement de la rue Roosevelt et la modification des cycles de feux permettront de fluidifier le trafic, tout en réduisant le risque de remontée de file.

Toutefois, comme le souligne le dossier en page 125, la réalisation de nouveaux accès depuis le site vers les voiries existantes (rue Roosevelt, et rue Guy Moquet) est susceptible de générer des zones de conflit et des problèmes de sécurité routière. Or les mesures envisagées pour limiter ces risques ne sont pas précisées dans le dossier.

Santé et cadre de vie

L'appréciation du contexte sonore est basée sur le recensement des infrastructures routières bruyantes de catégorie 3 (rue Roosevelt, rue de Lille, rue de Londres) et de catégorie 4 (rue Mirabeau, avenue de la Marne). Cette approche ne permet pas d'établir l'ambiance acoustique du site. Compte tenu de la réalisation d'équipements susceptibles de générer des nuisances sonores (théâtre, salle polyvalente, espace jeunesse), il semble nécessaire de réaliser une analyse acoustique in situ afin d'identifier les zones d'ambiance modérée, voire calme, à préserver.

En termes d'analyse, le dossier conclut sans démonstration à l'absence d'impact notable en raison du classement en voies bruyantes des infrastructures du secteur et du caractère très urbain des environs du site. Toutefois, le projet créera a minima une augmentation de 10% du trafic routier rue Guy Moquet. Cette augmentation peut être considérée comme non négligeable. Des mesures incitatives pour limiter l'usage de la voiture et/ou le renforcement acoustique des façades doivent être étudiées.

L'appréciation de la qualité de l'air se fait à partir des analyses des données 2004-2005 de la station de Tourcoing (place de l'hôtel de ville) du réseau ATMO. Le dossier justifie la représentativité des données de cette station par rapport au contexte du site d'étude (commune urbanisée, proximité d'infrastructures routières telles que la RD670). Selon les données de cette station, la qualité de l'air est bonne. Cependant, des dépassements récurrents du seuil d'information pour les particules en suspension sont signalés. Il est rappelé que l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1420&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en>).

La Commission européenne a pointé les transports comme une des sources de poussières. Le dossier intègre une quantification des émissions de polluants liées à la circulation routière. Cette estimation montre une prépondérance des rejets en dioxyde de carbone.

Le dossier contient une évaluation (réalisée avec le logiciel IMPACT de l'ADEME) des émissions polluantes induites par l'augmentation du trafic routier. Cette estimation démontre une augmentation globale de la pollution due au seul trafic généré par les futurs habitants (le trafic généré par les activités n'est pas pris en compte).

En termes d'analyse des incidences, le dossier montre une augmentation des émissions polluantes induites par le trafic routier avec le projet.

L'exploitation des données de la base BASIAS relative au recensement des activités industrielles anciennes et actuelles présentée en page 79, indique que deux sites sont susceptibles de présenter des pollutions : l'ancienne fonderie Deroo et l'ancien garage automobile Coulon. Une étude de pollution (annexe 3) a été réalisée en 2009 sur ces sites. Celle-ci conclut en la présence probable de polluants dans les sols (métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques et phénols) et préconise la réalisation de sondages pour vérification aux abords et sur les sites pollués. Aussi est-il surprenant de lire en page 133 que « *l'opération s'installe sur des terrains qui ne présentent pas de pollution particulière* ».

L'analyse des incidences du projet pour cet enjeu est absente alors que l'étude pollution menée en 2009 indique la présence potentielle de polluants et qu'un projet d'école (établissement sensible) est envisagée sur le site.

A ce titre, l'étude d'impact doit comporter des éléments de qualification et de quantification de la pollution présente au niveau du site (étude simplifiée des risques). Dans le cas de pollutions avérées, l'étude doit présenter les modalités de gestion de la pollution des sols (sur la base d'une évaluation quantitative des risques sanitaires) qui pourra être mise en œuvre pour garantir tout innocuité.

Ces éléments seront fournis nonobstant l'ensemble de mesures de gestion complémentaires qui pourrait être imposé dans les permis de construire pour garantir la compatibilité du projet avec l'état des sols.

Par ailleurs, une analyse des risques résiduels devra être menée pour la localisation des immeubles d'habitation ainsi que les parkings bâtis sur des zones présentant des pollutions résiduelles.

Conformément à la circulaire du 8 février 2007 portant sur l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles sur des sols pollués, le dossier doit présenter les argumentaires urbanistiques et sociaux justifiant l'absence de sites alternatifs non pollués pour les établissements sensibles envisagés (école).

Globalement, l'évaluation des incidences sur la santé est peu précise. Il est nécessaire de la compléter dans la mesure où le projet va générer une augmentation des trafics routiers, un accroissement des nuisances sonores (trafic supplémentaire et futures activités), une augmentation de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre.

Un programme de surveillance environnementale permettrait d'évaluer et de préciser les impacts de cet aménagement à terme. Une démarche d'évaluation a posteriori serait pleinement cohérente avec la démarche environnementale de qualité que poursuit l'aménageur.

Le dossier précise en page 94 que le site se trouve dans une zone dont l'aléa retrait gonflement des argiles est moyen, donc susceptible d'entraîner localement des mouvements de terrain pouvant aller jusqu'à la fissuration des murs. Compte tenu de l'incidence de ce facteur sur la sécurité des biens et des personnes, il semble important que le dossier précise les modalités et les caractéristiques techniques envisagées pour limiter ce risque.

- **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 ».

Ce chapitre présente clairement les raisons urbaines (requalification d'un site à l'abandon en centre-ville), techniques (accessibilité routière), sociales (déficit en logements sociaux, déficit d'espaces d'échange) et économiques (redynamisation des activités économiques en centre-ville) qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir le projet.

Ce chapitre présente les deux variantes étudiées dans le cadre de la conception du projet. Ces variantes se différencient par la nature et l'implantation des équipements publics susceptibles d'être créés sur le site. Il aurait été intéressant d'avoir une description plus précise de ces variantes d'une part, et d'autre part de connaître les critères qui ont conduit à retenir la variante proposée (présentation de l'analyse multicritères du maître d'ouvrage).

Les préoccupations environnementales prises en compte dans le cadre de ce projet sont principalement :

- le développement des circulations douces avec une large place aux piétons (parcours paysager, trame verte) et une circulation contraignante des voitures sur le site (desserte des logements et des équipements publics, zone 30) ;
- l'amélioration du cadre de vie avec le développement d'un pôle multi-fonctionnel (logements, commerces, équipements culturels et sportifs) et d'une zone de convivialité (espaces publics minéraux et verts) ;
- la reconquête urbaine et paysagère d'un espace à l'abandon (requalification urbaine et paysagère) permettant une réappropriation du site par les habitants.

- **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 ».

Ce chapitre présente succinctement les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial et les études menées pour concevoir le projet. Toutefois, il semble que la liste de ces sources ne soit pas exhaustive. Par ailleurs, les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et les difficultés rencontrées ne sont pas présentés.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

3. Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet consiste en la rénovation d'un îlot urbain en centre-ville de Mouvaux, dans la continuité de l'urbanisation existante. Le projet ne consomme pas de surfaces agricoles et ne contribue pas à l'étalement urbain.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Le projet va générer une augmentation minimale du trafic de l'ordre de 10% (trafic lié aux futurs habitants) sur certains axes routiers connexes au site. La proximité de lignes de transport en commun (tramway et bus) est de nature à limiter l'usage de la voiture. L'aménagement d'une zone 30 ainsi que l'aménagement d'itinéraires dédiés aux modes doux vont inciter à l'usage de ces modes alternatifs.

Le site est actuellement bien desservi par les transports en commun. Il serait intéressant de développer des initiatives concrètes pour inciter les futures usagers à utiliser les transports en commun, pour les déplacements domicile-travail notamment. La réalisation d'itinéraires piétons et cyclistes sur le site pourraient être étendue dans une logique de continuité des itinéraires afin de constituer une alternative efficace à la voiture.

- **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 biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Un état initial exhaustif sur l'intérêt des milieux et leurs fonctionnalités aurait permis de mieux percevoir l'intérêt écologique du site. Dans ce contexte, il est difficile d'apprécier les effets et l'intérêt des mesures proposées qui consistent en la création d'espaces urbains, de plantations. Ces mesures s'apparentent plus à des aménagements paysagers qu'à de réelles mesures écologiques. La plantation linéaire d'arbres ornementaux le long des chemins piétons ne saurait constituer une trame verte écologiquement fonctionnelle.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme (article 8), et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Le dossier pourrait être complété de mesures en phase chantier pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. A titre d'exemple, des clauses visant à utiliser des filières courtes d'approvisionnement, à gérer les déblais/remblais in situ, à acheminer les matériaux par le fer ou la voie d'eau pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

En phase d'exploitation, des mesures et aménagements visant à limiter les pertes de chaleur (isolation renforcée), la consommation d'énergie (aménagement BBC, niveau de performance énergétique ambitieux) et à recourir aux énergies renouvelables sont évoqués dans la notice explicative. Ces mesures mériteraient d'être développées dans l'étude d'impact.

La création d'une zone 30 et le développement d'itinéraires modes doux sur le site peuvent contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre issues du trafic.

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables (opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables), rendue obligatoire dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU par l'article 8, aurait dû figurer dans le dossier.

- **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).

Le dossier ne fait pas référence à des réflexions spécifiques sur la limitation des effets du projet sur la pollution. Néanmoins, la mise en œuvre d'une zone 30 permettra de réduire les nuisances sonores et la pollution, et d'inciter au développement des modes de déplacement doux.

- **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 envisagés ne prévoient pas de mesures visant la gestion économe ou alternative des ressources en eau. L'absence de précision sur les modalités de gestion des eaux pluviales ne permet pas d'analyser la cohérence du projet avec les orientations du Grenelle et du SDAGE. Ce point devrait être précisé.

La gestion des eaux de ruissellement par l'aménagement de chaussées réservoirs étanches avec rejet au réseau d'assainissement unitaire est envisagée. L'infiltration, qui semble possible, aurait permis une meilleure cohérence avec les orientations du SDAGE qui privilégient cette gestion.

Le dossier ne précise pas si la récupération des eaux de toiture sera promue pour limiter les volumes d'eau rejetés aux réseaux d'assainissement et la pression exercée sur les ressources en eau destinée à la consommation.

Globalement, le projet, par son ampleur, n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs de bon état écologique et de bon potentiel des masses d'eau concernées.

4. Conclusion :

Le résumé non technique, succinct, permet au public une appréhension convenable des impacts du projet.

L'état des lieux de l'étude d'impact permet d'identifier les enjeux du site. Pour les volets relatifs à la santé publique et au cadre de vie, les approches restent assez générales et ne concernent pas directement le site.

L'analyse des effets du projet ne démontre pas l'absence d'impact notable sur l'environnement pour une grande partie des volets. Le volet sanitaire est particulièrement lacunaire alors que des sources de pollutions potentielles ont été détectées. L'étude d'impact devrait donc être complétée ce point.

La nature du projet (aménagement urbain), sa localisation (zone urbaine) et son ampleur (4 ha) devraient limiter les impacts sur l'environnement.

Le projet présenté dans le dossier d'étude d'impact ne reflète pas explicitement la prise en compte des orientations des lois Grenelle liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (énergies renouvelables, performance énergétique), à la gestion des ressources en eau (gestion alternative).

A contrario, les orientations liées à l'aménagement du territoire (localisation en centre-ville), à l'incitation à l'usage des transports en commun et à la densification urbaine (création de 180 logements, dont 30% en logements sociaux) sont, elles, bien prises en compte dans la conception du projet.

Par sa dimension sociale (création d'équipements de loisirs, sportifs, et culturels, création de zone de convivialité) et économique (création de commerces et de locaux pour professions libérales) le projet participe à un développement urbain durable.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement



Michel Pascal