



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 ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 20 31 09 98

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 06 MAI 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de création du parc d'activités de la Croisette à Cappelle en Pévèle**
Réf : TA2011-03-08-110 (DAT 11-0332)

AVIS 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 création du parc d'activités de la Croisette à Cappelle en Pévèle est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2011 de l'étude d'impact, transmise le 8 mars 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'un parc d'activités de la Croisette à Cappelle en Pévèle. Ce projet prévu sur environ 10 ha doit permettre l'implantation d'activités artisanales, commerciales, industrielles (sur 25 000 m² de SHON) et des services et bureaux (sur 6 000 m² de SHON) sur 20 lots.

Les objectifs de ce projet, identifié dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole approuvé en 2002, sont de créer une offre foncière dévolue au développement économique (activités industrielles, artisanales, services et bureaux) sans pour autant grever la qualité de vie des habitants et in fine de créer 400 à 500 emplois.

2. Qualité de l'étude d'impact :

• **Notion de programme:**

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

Le projet, objet de la présente étude d'impact, appartient à un programme plus global d'aménagement du parc d'activités de la Croisette sur les communes de Cappelle en Pévèle et Templeuve sur une surface d'environ 20 ha au total. L'annulation en octobre 2010 du Plan Local d'Urbanisme de Templeuve conduit à rendre inconstructible (application des dispositions antérieures du Plan d'Occupation des Sols) le site envisagé pour le parc d'activités sur Templeuve, ce qui explique que seul le projet de parc d'activités sur Cappelle soit actuellement envisagé.

Le dossier indique en page 12 que "les études techniques, paysagères et environnementales sont encore menées de façon globale" ce qui justifie bien que le projet présenté constitue donc une phase d'un programme d'aménagement plus global dénommé parc d'activités de la Croisette.

De plus, le dossier indique (en page 5 de la notice explicative et page 40 de l'étude d'impact) que l'aménagement du parc d'activités va impliquer l'aménagement d'un carrefour au niveau de la RD 19/ RD 549 par le Conseil Général et l'aménagement d'un carrefour sur la RD 19 pour permettre l'accès au parc.

L'aménagement du parc d'activités de la Croisette sur Cappelle en Pévèle, l'aménagement du parc d'activités de la Croisette sur Templeuve et l'aménagement du carrefour sur la RD 19, aménagement du chemin agricole transitant au niveau du site constituent donc un programme global ou une unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi d'Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010.

Ainsi, conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». La présente étude d'impact doit donc comporter un chapitre spécifique appréciant les impacts globaux et cumulés de l'ensemble du programme .

Certains volets de l'étude d'impact prennent en compte les effets cumulés du projet global d'aménagement du parc d'activités sur Cappelle et Templeuve mais pas l'ensemble des incidences du programme global comprenant les aménagements connexes, notamment routiers.

L'étude d'impact est pénalisée par une ambiguïté liée à la définition même du projet et du programme. Le projet et le programme doivent être clairement définis au sens du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement et de l'article 86 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010.

•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 est fidèle au contenu de l'étude d'impact et permet une prise de connaissance du projet et de ses impacts sur l'environnement.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des richesses naturelles » (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 et les sources bibliographiques disponibles. Le site, compte tenu de son caractère strictement agricole (cultures intensives), n'a pas fait l'objet de diagnostic écologique spécifique.

Les éléments du dossier, même très généraux, semblent refléter les potentialités limitées des milieux en ce qui concerne les habitats d'espèces pour la faune et la flore. Ainsi, le site est principalement constitué de terres cultivées sans grand intérêt pour la biodiversité.

L'analyse des impacts du projet est en adéquation avec les enjeux du site et l'ampleur et la nature du projet. De surcroît, l'aménagement de plan d'eau (bassin de tamponnement des eaux de ruissellement) et les aménagements paysagers (plantation d'arbres et de haies indigènes) associés à une gestion différenciée sont susceptibles, par rapport à l'état actuel, d'être favorables à la biodiversité.

Le projet est soumis 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). Le dossier d'étude d'impact contient un paragraphe relatif à l'étude d'incidence Natura 2000.

Cette analyse identifie les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par le projet (le site des 5 tailles à Thumeries, le bois de Flines-les-Râches et le système alluvial du courant des vanneaux). Le projet se situe à environ 10 km de ces sites et il n'existe pas de relation fonctionnelle (lien hydraulique ou écologique) entre eux.

Cette analyse est en adéquation avec la nature, l'ampleur du projet et les impacts potentiels de celui-ci. Le projet n'est donc pas de nature à affecter de façon notable les sites Natura 2000 situés à proximité.

Agriculture

Sur le thème de la « prise en compte des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement).

Le dossier souligne la vitalité et l'importance des activités agricoles (endives, élevages, betteraves sucrières) au niveau du territoire de la Pévèle. Le site propriété de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle a été acquis à l'amiable. Il est actuellement loué à 4 exploitants agricoles à titre précaire. Les exploitations de type polyculture-élevage ont en moyenne une superficie d'environ 100 ha.

L'analyse des incidences du projet sur les exploitants agricoles (page 224) démontre que le projet et le programme global ne remettront pas en cause la pérennité des agricultures puisque les exploitants seront impactés à hauteur de 3 ha seulement par exploitation, d'une taille moyenne de 100 ha.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse paysagère faisant ressortir les enjeux et éléments paysagers et architecturaux du territoire. Ainsi, le territoire appartient à l'entité paysagère de la Pévèle et s'inscrit dans le bassin versant de la Marque, ce qui lui confère un caractère charnière à mi-chemin entre plaines vallonnées et vallées. Ce paysage est composé d'un mélange de terres cultivées, d'herbages et de forêts.

L'aire d'étude se caractérise plus particulièrement par un paysage relativement plat, mais façonné par de légers et larges mouvements, une urbanisation concentrée et disséminée, l'omniprésence du réseau hydrographique, un couvert végétal de petite taille et dispersé et un réseau de voiries dense orienté nord-ouest/sud-est.

Cette superposition des différentes trames développe une alternance des typologies paysagères où se succèdent des scènes d'ouverture (absence d'obstacles verticaux et vastes plaines agricoles) et fermeture des paysages (présence de fronts bâtis ou de boisements). Ainsi, la sensibilité des interfaces varie en fonction du degré de transparence des limites du site :

- au sud et au nord-ouest : un paysage ouvert et plat (plaine agricole sans relief),
- à l'est et au nord-est : un paysage fermé par la frange bâtie,
- à l'ouest et au sud-ouest : un paysage fermé par les masses végétales des boisements.

Ainsi, l'intégration paysagère de ce projet constitue un enjeu notable.

L'analyse des incidences du projet sur les paysages est pertinente puisque celle-ci indique en page 219 que *"Le nouveau parc d'activités créera une séquence urbaine supplémentaire le long des routes départementales, dissociée des pôles urbains déjà existants le long de ces voies. Les vues qui étaient jusqu'à présent très ouvertes sur la plaine, laissant apparaître le paysage lointain, seront maintenant partiellement obstruées."*

Le projet propose, à titre d'intégration paysagère du parc d'activités, une large végétalisation du bâti et des franges du site afin de qualifier la nouvelle entrée de ville de Templeuve. Toutefois, cette végétalisation généreuse du site, favorable à la biodiversité, va renforcer la fermeture du paysage. Un travail approfondi doit donc être mené afin de promouvoir les caractéristiques actuelles du paysage, composé de vastes plaines agricoles ouvertes.

Le projet ainsi que les mesures d'intégration paysagère vont donc accentuer le mitage du territoire contribuant à fermer le paysage actuel.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite de manière satisfaisante les données existantes (carte géologique, étude de vulnérabilité de la nappe de la craie). Les éléments hydrogéologiques du dossier précisent que le site est à proximité d'une aire d'alimentation des captages prioritaires et déficitaires pour la protection de la ressource en eau qui alimente la région lilloise. Le dossier précise que la nappe est peu vulnérable compte tenu de son recouvrement par une épaisse couche d'argile (argile de Louvil).

L'étude géologique réalisée dans le cadre de cette étude indique que la perméabilité des sols est faible (10^{-6} à 10^{-7} m/s) mais permet l'infiltration des eaux de pluie au niveau des premières couches du sous-sol (sables argileux marron).

Le territoire se caractérise par la présence de nombreux captages d'eau potable (Ennevelin, Templeuve, Genech) et en particulier un forage d'exploitation de la société Roxanne qui exploite une usine d'embouteillage d'eau potable. Cependant, ces captages ou leurs périmètres de protection ne sont pas situés dans l'emprise du projet.

Le dossier contient une présentation du contexte hydraulique et hydrologique des principaux cours d'eau du territoire (La Marque et le courant du Zécart). La qualité des eaux superficielles est dégradée et n'atteint pas leurs objectifs de qualité. Le régime hydraulique de la Marque et son caractère inondable (Atlas des zones inondables et Plan de Prévention des Risques Inondation prescrit) sont identifiés et analysés. Cependant, le site ne semble pas concerné par de telles zones inondables.

Les objectifs et orientations ainsi que le diagnostic du SDAGE approuvé en 2009 susceptibles de s'appliquer au projet sont présentés et exploités. Cet aspect traduit la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte dès la conception de son projet, les enjeux de la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

En ce qui concerne l'assainissement des eaux usées, le dossier précise en page 131 que le site est actuellement identifié en assainissement non collectif et qu'il n'y a pas de réseau d'assainissement collectif desservant le site.

Globalement, l'état initial du volet eau est de très bonne qualité, car il exploite et analyse l'ensemble des données bibliographiques disponibles et a été complété par des études spécifiques.

Dans le cadre de cet aménagement, est prévue l'infiltration de l'ensemble des eaux de ruissellement dans les premiers mètres du sous-sol par l'intermédiaire de noues et de bassins de tamponnement et d'infiltration. Les éléments présentés dans le règlement de construction traduisent une volonté forte de maîtriser les volumes d'eau générés par le site et ceci au travers de l'obligation des futurs acquéreurs de mettre en place des parkings végétalisés, la récupération et la réutilisation de l'eau pluviale et d'infiltrer les eaux de ruissellement.

Ainsi, la gestion des eaux de ruissellement semble cohérente avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation) ainsi que les autres orientations du SDAGE et du SAGE.

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, le dossier précise que le site sera raccordé à la station d'épuration de Templeuve. Cependant, aucun élément de type descriptif ou diagnostic ne permet pas d'apprécier les capacités du système d'assainissement (réseau d'assainissement et station d'épuration) à collecter et traiter ces effluents dans de bonnes conditions. De plus, ce dispositif n'est pas conforme au schéma d'assainissement de la commune puisque la zone est identifiée en assainissement non collectif. La capacité de la station d'épuration étant d'environ 8 000 équivalents habitants, les impacts de ces raccordements d'effluents issus du projet (effluents domestiques issus des 400 à 500 emplois prévus et effluents divers issus des activités) ne seront donc pas négligeables.

L'analyse des effets de la gestion par infiltration des eaux de ruissellement est intéressante (estimation des volumes, des flux polluants, des niveaux d'abattement en fonction du système de traitement, flux rejetés au milieu naturel).

Toutefois, la comparaison de la qualité des eaux susceptibles d'être infiltrées avec les valeurs de l'objectif de qualité des eaux superficielles est maladroite. Ainsi, compte tenu du principe d'infiltration retenu et d'une exploitation importante de la nappe de la craie sur le territoire du Pévèle pour la production d'eau potable, il est impératif de comparer la qualité des eaux infiltrées avec le niveau de qualité des eaux destinées à la consommation humaine.

Le dossier ne contient pas d'analyse suffisante des effets des rejets d'eaux usées issus du projet sur la qualité et le fonctionnement des eaux superficielles et sur le réseau d'assainissement. Il serait nécessaire d'estimer les volumes, la nature et les flux d'effluents générés par le projet, d'apprécier les capacités du système d'assainissement (couple réseau et station d'épuration) et des milieux récepteurs (eaux superficielles) et de vérifier la compatibilité de ces rejets avec les capacités du système d'assainissement à collecter et traiter l'ensemble des effluents par temps de pluie mensuelle et les capacités des milieux récepteurs.

Le projet envisagé ne semble pas engendrer, en phase d'exploitation, d'incidence sur la qualité des eaux de la nappe compte tenu de sa faible vulnérabilité. Une vigilance particulière, en phase travaux, devra impérativement être mise en place compte tenu de l'enjeu majeur que constitue la production d'eau potable sur ce territoire.

Les besoins en eau potable pour l'ensemble du projet n'ont pas été précisés. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'impact du projet sur les disponibilités de la ressource en eau potable du secteur. Cette estimation de la consommation en eau et l'analyse de l'adéquation entre ces besoins et les capacités des nappes souterraines sollicitées sont essentielles dans une région où 96% de l'eau potable provient des nappes d'eau souterraine et dans un secteur où la nappe et les eaux superficielles sont déjà fortement exploitées.

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est de bonne qualité. Il présente les axes structurants du territoire (Autoroute A1 et A23) ainsi que les voiries principales desservant le site (RD 549 liaison A1-A23, RD 19 desserte de Templeuve, RD 917 Lille-Douai). Ainsi, le territoire est desservi par un réseau routier bien développé et très hiérarchisé. Les trafics (et la nature des trafics) observés sur les voiries connexes au site sont présentés : 9 210 véhicules/jour dont 13,9% de poids lourds sur la RD 459 et 5 431 véhicules/jour dont 5,3% de poids lourds sur la RD 19.

L'important développement du territoire (augmentation de la population) au cours des trente dernières années et l'insuffisance de la desserte en transports en commun a engendré une saturation quotidienne de la quasi-totalité du réseau routier. Les éléments du dossier que le schéma directeur de développement et d'urbanisation de Lille Métropole (présenté page 122) envisage un certain nombre d'aménagements comme le contournement d'Avelin, le contournement de Pont-à-Marcq, le contournement sud-est de Templeuve, le contournement sud-est de Lille et un nouvel échangeur sur l'A23 à Templeuve.

Au niveau du site, il ne semble pas y avoir de problème particulier de trafic ni d'accidentologie.

Le site est mal desservi par les transports en commun : l'offre et le niveau de service de ces transports collectifs sont insuffisants ou inadaptés aux modalités des déplacements. Il bénéficie d'une desserte par une ligne de bus du réseau départemental (Gondecourt-Genech) avec un arrêt au lieu dit "La Croisette" mais avec peu de fréquence. Le territoire est desservi par plusieurs lignes de chemin de fer avec une gare à Templeuve, la plus proche du site (2 km). Cette gare se situe sur les lignes Valenciennes-Lille et Charleville-Mézières-Lille). Le dossier précise que plus de 70% des trajets effectués à partir de Templeuve sont des trajets Templeuve-Lille. Un projet de pôle d'échange multimodal (train-bus-modes doux) est en cours d'étude à Templeuve pour améliorer l'accessibilité de la gare et développer l'usage des modes doux.

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), la RD 549 est équipée en pistes cyclables (non sécurisées), mais les déplacements piétons le long de cet axe sont peu sécurisés (absence de trottoirs).

L'analyse des incidences sur les déplacements et le réseau routier s'exprime par l'estimation du trafic supplémentaire généré par le programme (parc d'activités de Capelle et de Templeuve) : trafic qui s'élève à 1 382 véhicules/jour (920 véhicules pour le parc de Capelle et 460 véhicules pour le parc de Templeuve) dont 138 véhicules en heure pleine du soir (92 véhicules pour le parc sur Capelle et 46 véhicules pour le parc sur Templeuve). Ce chapitre identifie la répartition de ces trafics supplémentaires et apprécie la part d'augmentation relative sur les voiries connexes au site. Ainsi, le programme va engendrer une augmentation du trafic sur la RD 19 de 4,8% (dont 3,2% sur Capelle) et une augmentation du trafic sur la RD 549 de 6% (dont 4% sur Cappelie).

Toutefois, le dossier ne précise par la répartition en fonction de la nature des véhicules (véhicules légers et poids lourds) ni les incidences sur le niveau et la qualité de service de ces voiries. De même, le dossier ne précise pas clairement que le projet va induire une augmentation du trafic de 6% dans les centres-bourgs de Pont-à-Marcq ou Cappelle (la RD459 transitant par ces centres-bourgs) et de 4,8% dans le centre-bourg de Templeuve (la RD 19 transitant par ce centre-bourg). Ce trafic supplémentaire comprendra une part non négligeable de poids lourds qui transiteront à proximité d'établissements sensibles (écoles).

Cette approche sommaire et locale des incidences sur le volet déplacements est surprenante puisqu'il existe des études et modélisation de la circulation et des déplacements réalisées dans le cadre de la conception de ces projets routiers identifiés en page 122 «*Plusieurs projets routiers ont été inscrits au Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole pour fluidifier le trafic*» tels que les contournements de Templeuve et de Pont-à-Marcq.

Compte tenu des incidences potentielles du programme (augmentation du trafic significative) et des implications (effets cumulés) existantes avec les projets de contournement de Templeuve et de Pont-à-Marcq, mais aussi avec le projet de parc d'activités de la Planque à Pont-à-Marcq, il paraît essentiel de compléter et de préciser clairement l'analyse des impacts des projets (estimation et nature des trafics induits, répartitions des trafics sur les différents axes, fonctionnement des carrefours, cadre de vie...).

Ainsi la question des déplacements constitue un enjeu majeur du projet et du territoire, aux implications multiples, en particulier sur la santé (pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores) mais aussi et surtout sur l'aménagement du territoire (l'augmentation du trafic en centre bourg pouvant engendrer des mesures d'accompagnement et de réduction d'impact comme la réalisation de contournement de ville).

La proximité de la gare de Templeuve (à 2 km du site), bénéficiant d'une bonne offre de service, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal avec parking vélos, mais aussi l'obligation pour les futurs propriétaires du parc d'activités d'aménager des parkings à vélos, constituent des atouts pour favoriser et inciter à l'usage des modes doux. De surcroît, la Communauté de Communes du Pays de Pévèle envisage en parallèle de ce projet, d'aménager le chemin agricole qui longe l'ancienne voie ferrée et qui traverse le parc d'activités, en itinéraire de randonnée. Cet aménagement permettra de sécuriser les usagers des modes doux.

Santé et cadre de vie

Le dossier contient un état initial du contexte sonore s'appuyant sur le classement des infrastructures de transports terrestres au titre de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 (la RD 459 étant classée en catégorie 3 avec un secteur impacté d'environ 30 m de part et d'autre de la voirie) et sur une campagne de mesures de bruit réalisée en 2001 rue Gauthier au niveau de la briqueterie. Les données de la campagne de bruit semblent indiquer que l'ambiance sonore du site est modérée.

L'étude d'impact ne contient pas d'analyse des effets du projet sur l'ambiance sonore du site et surtout vis-à-vis des riverains de l'ensemble des voiries impactées (centres-bourgs de Templeuve, de Pont-à-Marcq et de Capelle) alors que le projet va générer plus de 1 300 véhicules par jour supplémentaires. De plus, le dossier n'intègre pas les incidences des projets de contournements (effets cumulés).

Cela dit, l'impact sonore du site proprement dit sur les environs sera faible compte tenu de l'éloignement des zones urbaines.

Pour rappel, l'OMS a défini une valeur guide pour les zones résidentielles extérieures de 50 dB(A) pour une gêne légère et de 55 dB(A) pour une gêne sérieuse. La mise en place de protections acoustiques et autres techniques d'aménagement devra être étudiée, en cas de dépassement prévisible de ces valeurs.

La qualité de l'air du site est appréciée au travers des données de deux campagnes mobiles menées du 16 août au 25 septembre 2007 et le 2 décembre 2008 sur la commune de Templeuve.

L'objectif de ces campagnes était de quantifier les niveaux de pollution sur cette commune et de montrer une éventuelle influence du trafic routier. Ces données montrent un respect des valeurs moyennes annuelles pour les principaux polluants surveillés.

Cependant, ces données ne renseignent pas sur la qualité de l'air exactement au niveau du site, car la station exploitée (station urbaine) n'est pas forcément représentative du contexte du site (milieu agricole, présence d'une carrière et d'une briqueterie).

L'étude d'impact ne contient pas de réelle analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, même si le projet ne semble pas de nature à générer des impacts notables.

Une estimation de la pollution émise par le trafic routier engendré par le projet à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME a été réalisée, mais l'absence d'une comparaison avant/après réalisation du parc ne permet d'apprécier ni de quantifier les incidences du projet sur les émissions polluantes.

En ce qui concerne les risques, le dossier indique la présence au sein du site d'une conduite de gaz Cobrieux - Pont-à-Marcq gérée par le Groupe Gazier Nord à Lille. Le dossier précise que la présence de cette conduite implique des servitudes non aedificantes et non sylvandières portant sur une bande de 4m axée sur la conduite et impose des densités d'occupation maximales 10m de part et d'autre de la conduite (interdiction d'implanter un établissement recevant du public de plus de 100 personnes, densité maximale de 80 personnes à l'hectare). Le dossier n'analyse pas et surtout ne permet pas de vérifier le respect de ces prescriptions vis-à-vis des différentes implantations envisagées. Il est étonnant de ne pas retrouver ces prescriptions au niveau du règlement de construction joint à la demande de permis d'aménager. Ces prescriptions doivent impérativement être intégrées dans ce document.

- **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 est liée à une démarche économique et foncière due au positionnement stratégique de la commune par rapport aux grands axes routiers (A1 et A23), par rapport aux grandes agglomérations régionales (Lille, Douai, Lens et Valenciennes) et aux besoins de foncier pour les activités du territoire (délocalisation et extension des entreprises du territoire). De plus, cette zone est inscrite au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole.

Ce chapitre permet d'appréhender les critères techniques (desserte du site, sens d'écoulement des eaux) et les préoccupations environnementales qui ont permis de concevoir le projet ou qui ont été intégrés au projet. Les enjeux liés à la ressource en eau (principe d'infiltration totale), à la biodiversité (plantation d'essences indigènes, création de zones humides, gestion différenciée), au cadre de vie (éloignement des activités nuisibles des habitations) et paysagère ont ainsi guidé les réflexions sur la définition du projet.

- **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 la démarche générale utilisée pour établir l'état initial et pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cependant, les difficultés et les limites techniques ou scientifiques intrinsèques à toute étude et analyse ne sont pas présentées.

L'étude d'impact comprend un chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant 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).

Cependant, il est étonnant de retrouver dans le coût des mesures, l'aménagement du chemin de randonnées (ancien chemin agricole) entre Cappelle et Templeuve alors que cette mesure et ses incidences (en particulier sur la gestion des eaux et les milieux naturels) ne sont pas intégrées clairement au projet.

Si l'aménagement de ce chemin agricole constitue une mesure effective du projet alors celle-ci doit faire l'objet d'une présentation, mais aussi d'une évaluation de ses incidences dans le cadre du dossier.

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 concerne la création d'un parc d'activités comprenant 20 lots en zone actuellement agricole, éloignée des zones urbaines. Le dossier ne contient pas de justification claire ni d'étude de variantes permettant d'apprécier l'opportunité de réaliser ce projet en zone agricole (en étalement urbain). Au contraire, le chapitre "*description du projet*" démontre que les réflexions sur l'implantation du parc d'activités ont privilégié l'éloignement par rapport aux zones habitées et la proximité des voies routières structurantes.

De plus, la consommation d'espace agricole doit être appréciée au regard des différents projets envisagés au niveau du territoire et pour lesquels il existe une synergie. En ce sens, la réalisation du contournement de Pont-à-Marcq et de Templeuve et l'aménagement du parc d'activités de la Planque semblent conduire, d'ores et déjà, à une consommation importante d'espace agricole mais sans forcément remettre en cause la pérennité des exploitations.

Le programme et les différents projets en cours sur le territoire vont contribuer à accentuer la périurbanisation et l'étalement urbain du territoire, phénomène déjà très présent comme le souligne le dossier en page 3 de la notice explicative. Cet aspect constitue un enjeu majeur du projet, aux implications multiples importantes sur la santé (pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores) mais aussi et surtout sur l'aménagement du territoire (l'augmentation du trafic en centre- bourg pouvant engendrer des mesures d'accompagnement et de réduction d'impact comme la réalisation de contournement de ville).

Ainsi, bien que pouvant permettre la création d'un nombre important d'emplois, l'implantation de ce parc d'activités n'est pas cohérente avec les orientations relatives à l'aménagement du territoire des lois Grenelle.

• 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), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Le site ne bénéficie et ne bénéficiera pas dans le cadre de ce projet d'une bonne desserte en transport en commun, en particulier pour les déplacements pendulaires.

Le développement et l'incitation à l'usage des modes de déplacements doux semblent possibles entre la gare de Templeuve et le site, mais nécessitent la sécurisation des déplacements pour ces modes. A ce titre l'aménagement du chemin agricole entre Templeuve et Cappelle et transitant par le site apparaît primordial.

Cependant, compte tenu de l'absence de voies ferrées et de voies d'eau à proximité immédiate du site et de la priorité donnée à la proximité des voies routières structurantes dans le choix d'implantation du projet, le site bénéficiera uniquement dans les faits d'une desserte routière.

La localisation du parc d'activités (à équidistance entre l'A1 et l'A23 et des grandes agglomérations régionales de Lille, Douai, Lens et Valenciennes), même si elle constitue une opportunité incontestable, favorisera l'utilisation du mode routier pour les différents motifs de déplacements (employés, visiteurs et marchandises). Cette desserte unimodale n'est pas cohérente avec les orientations des lois Grenelle.

Il serait souhaitable de développer une réflexion concertée visant à développer une offre en transports en commun adaptée à la nature et aux caractéristiques du projet et aux modalités de déplacements des usagers.

Cette réflexion sur la mise en œuvre d'une offre en transport en commun efficace (offre répondant à un besoin et permettant de concurrencer la voiture) et cohérent (recherche d'un périmètre pertinent, en adéquation avec les offres existantes), implique la réalisation d'études déplacements (déplacement domicile-travail) afin de connaître les modalités et la nature des déplacements des habitants et usagers de la zone.

Au vu des différents projets en cours sur le territoire (parc d'activités de la Planque, contournement de Templeuve et de Pont-à-Marcq) favorisant eux aussi le mode routier au détriment des modes alternatifs, il apparaît impératif de généraliser à l'ensemble du territoire cette réflexion autour des transports en commun. Un travail de concertation de l'ensemble des partenaires, avec la recherche d'une gouvernance adaptée pour cet enjeu, constituerait un préalable nécessaire pour favoriser le développement durable du territoire en cohérence avec les orientations des lois Grenelle.

• 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).

Le dossier et le projet font ressortir une réflexion particulière vis-à-vis de cet enjeu puisque le site actuellement occupé exclusivement par des terres cultivées intensivement bénéficiera d'une végétalisation importante par l'intermédiaire d'espèces indigènes (accompagné d'une gestion différenciée). Ainsi, le projet est susceptible de générer une plus-value écologique. Un suivi écologique du site permettrait de qualifier et de quantifier cette plus-value et constituerait un retour d'expérience très intéressant pour d'autres projets ou maîtres d'ouvrage.

• 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 transports (article 10).

Le dossier conformément à l'article 8 de la loi du 3 août 2009 contient une étude sur le potentiel de développement en énergie renouvelable. Toutefois, cette étude constitue un simple catalogue des sources d'énergies renouvelables et des technologies exploitant ces sources mais sans de réelles déclinaisons au niveau des potentiels du territoire et du site.

Le dossier d'étude d'impact fait ressortir une réflexion particulière en phase travaux pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, ceci par l'intermédiaire de la mise en place d'une charte chantier vert mais aussi l'objectif d'équilibrer in situ les déblais/remblais. Cette réflexion pourrait utilement être complétée par la mise en place de filières courtes d'approvisionnement.

Le dossier ne fait pas état de mesures ou réflexions particulières vis-à-vis des performances énergétiques des bâtiments ou du recours à des énergies renouvelables, visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Cette absence est regrettable s'agissant d'implantations nouvelles.

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 transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

L'implantation du parc a été conçue de façon à limiter les nuisances (pollutions, bruits) vis-à-vis des zones urbaines (éloignement).

Cependant, la mise en œuvre effective d'aménagements adaptés, efficaces et sécurisés en faveur des modes de déplacements alternatifs, en particulier pour les déplacements pendulaires, associés à des mesures visant à réduire les émissions de polluants issues des bâtiments (économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables) et issues des déplacements, mériterait d'être approfondie

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).

Le dossier traduit une volonté forte de limiter les effets de l'imperméabilisation du site sur la ressource en eau, et prévoit l'obligation de gérer les eaux de pluie par infiltration, de limiter les surfaces imperméabilisées (mise en place de parkings végétalisés, végétalisation sur 30% de l'emprise de la parcelle) et de stocker et réutiliser les eaux de pluie.

Ainsi l'ensemble des mesures envisagées dans le cadre de la gestion des eaux va contribuer à limiter les effets du projet sur la ressource en eau et ceci en cohérence avec les orientations du SDAGE et des lois Grenelle.

4. Conclusion :

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact. Il permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et de ses impacts généraux. Il est moins représentatif sur les impacts réels du projet.

L'étude d'impact (état des lieux et analyse des incidences) est de bonne qualité. Elle exploite de façon judicieuse la plupart des données disponibles, des études ont été réalisées pour compléter les données, et l'analyse est souvent argumentée. Le volet eau a particulièrement été approfondi. Le volet sanitaire est plus succinct et reste général.

Il est tout à fait louable de la part du porteur de projet d'avoir décrit le programme dans lequel il s'inscrit. Cependant, l'étude d'impact est pénalisée par une ambiguïté liée à la définition même du projet. Ainsi, l'intitulé du dossier fait référence au projet de parc d'activités de la Cappel en Pévèle, mais l'analyse des incidences sur certains volets traite du programme plus large relatif aux parcs d'activités de la Croisette sur Templeuve et Cappel.

Cette ambiguïté nuit à la lisibilité du dossier. Le projet et le programme (parc d'activités sur Capelle, parc d'activités sur Templeuve, aménagement du chemin agricole, aménagement du carrefour sur la RD 19, aménagement du carrefour de la Croisette) doivent clairement être définis au sens du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement et de l'article 86 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ils doivent tous deux faire l'objet d'une analyse de leurs impacts respectifs et/ou cumulés.

Une approche environnementale intéressante a été intégrée au projet en particulier vis-à-vis de la gestion de la ressource en eau (infiltration, récupération/réutilisation), de la biodiversité (création de zones humides, plantation d'espèces indigènes) ou de la limitation des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances en phase chantier (charte chantier vert, équilibre des déblais/remblais sur site).

La problématique des déplacements sur ce territoire constitue un enjeu majeur qui s'illustre par les nombreux projets routiers en cours d'étude. L'incidence particulière sur les conditions de déplacement induit par le projet, mais aussi l'incidence cumulée de l'ensemble des projets envisagés sur ce territoire n'est pas appréhendée de manière suffisante.

En ce qui concerne la prise en compte des orientations des lois Grenelle; la création de ce parc d'activités de 10 ha en zone agricole éloignée des centres-bourgs sans une offre en transports en commun efficace et bénéficiant uniquement d'une desserte routière n'est pas cohérente avec les orientations prioritaires des lois Grenelle, malgré la perspective de créations d'emplois.

L'absence de déclinaison opérationnelle des mesures visant à réduire les émissions des gaz à effet de serre (performances énergétiques des bâtiments, recours aux énergies renouvelables) ne permet pas d'apprécier la prise en compte des orientations des lois Grenelle dans ce domaine.

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



Michel Pascal