

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

[thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr)

Lille, le

30 SEP. 2011

## Avis de l'autorité environnementale

### Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC de Waziers

Réf : TA 2011-08-02-143 (11-0937)

Copies : Préfecture du Nord, ARS

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 de la Zone d'Activités Concertée de Waziers est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, transmise le 2 août 2011.

#### 1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement d'une Zone d'Activités Concertée, situé à Waziers entre le diffuseur n°24 de l'A21, la RD 917 et le nord de la commune de Waziers, sur une emprise foncière de 14 hectares. L'objectif économique du projet est de permettre l'implantation d'activités commerciales non alimentaires déjà présentes dans l'agglomération (Leroy-Merlin), sur un site desservi par des infrastructures de transport adaptées.

Ce projet constitue la première phase du programme de la « zone de reconfiguration commerciale » prévue par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Douaisis afin de libérer des emprises foncières en centre-ville de Douai pour y créer des logements.

#### 2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Notion de programme (§ II de l'article L.122-1 du code de l'environnement)**

Le projet constitue la première phase du programme de la « zone de reconfiguration commerciale » prévue par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Douaisis.

Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier intègre une appréciation des incidences du programme. Toutefois, cette appréciation présente les impacts possibles du programme sur certains enjeux sans intégrer d'analyse quantitative ni de mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement, de suivi ou compensatoires.

Les enjeux environnementaux sont clairement identifiés (préservation de l'activité agricole, déplacements, gestion de l'eau), mais ne font pas l'objet de proposition de prise en compte.

Il est indiqué en page 10 que le programme (envisagé sur environ 30 ha de terres agricoles) vise à assurer la pérennité des deux dernières exploitations agricoles (dont une exploitation maraîchère) de la commune de Waziers au cours des prochaines années. Cependant aucune mesure opérationnelle traduisant cette volonté n'est présentée dans le dossier

Il en est de même pour les enjeux des déplacements, de la sécurité, de la qualité de l'air et des nuisances sonores.

Ce programme, envisagé en zone agricole, en périphérie de la commune de Waziers et à proximité de l'autoroute A21, ne semble pas cohérent avec les orientations des lois Grenelle visant à limiter la consommation d'espaces agricoles, à développer la densification urbaine et un aménagement urbain durable.

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

Le résumé non technique du projet identifie et qualifie les enjeux du territoire. Il facilite la prise de connaissance du projet par le public.

Une quantification et une analyse objective des impacts du projet amélioreraient l'information du public et des riverains. La présence de quelques cartes thématiques auraient permis à ce résumé de gagner en clarté.

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

#### **Biodiversité**

Pour la prise en compte des richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, et sur un diagnostic écologique du site, réalisé en mars et juillet 2011.

Le site est entièrement constitué de terres agricoles sur lesquelles peu d'espèces végétales et animales sont présentes. Cependant, la présentation de la faune reste très générale et ne reflète pas la qualité de l'expertise écologique menée sur le site.

Ce projet est soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000 en application de l'article R414-19 du code de l'environnement. Cette étude doit comporter une présentation des sites Natura 2000 susceptibles, le cas échéant, d'être concernés, ainsi qu'un exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cette étude, qui constitue un élément de complétude du dossier, est absente de l'étude d'impact.

#### **Agriculture**

Le volet agricole de l'étude d'impact présente le contexte agricole à plusieurs échelles du territoire (CAD, commune et site). Les caractéristiques des exploitations agricoles de la commune sont présentées : 5 exploitants agricoles sur 130 hectares dont 2 ont leur siège d'exploitation sur la commune. Le dossier précise que ces exploitants agricoles sont vulnérables à la consommation de terrains agricoles par l'urbanisation.

Le document précise que 4 exploitations agricoles sont concernées par le projet, dont les 2 exploitants ayant leur siège à Waziers.

Le dossier présente la surface impactée pour chaque exploitant et souligne l'impact faible en termes de surface agricole (10% maximum de la surface des exploitations). Le dossier pourrait utilement être complété par une évaluation de l'intérêt agronomique des terres impactées, et de leur valeur économique.

Le dossier précise que le maître d'ouvrage a intégré une réflexion visant à limiter l'emprise sur l'espace agricole en épargnant les terrains consacrés au maraîchage. Cependant, l'emprise du site « Leroy-Merlin » (7ha) et la surface constructible maximale (13 300m<sup>2</sup>) ne semblent pas cohérentes avec la volonté de limiter la consommation d'espaces agricoles .

De même, le programme global d'aménagement total de la surface agricole du site (30ha) apparaît en incohérence avec la volonté de la collectivité de maintenir l'activité agricole et maraîchère en particulier.

Pour mémoire, les terrains concernés par cette opération ont fait l'objet d'une opération de remembrement en 2002, intégralement financée par l'Etat, au titre des mesures compensatoires de la création de l'A21, et en vue du maintien de l'activité agricole dans ce secteur.

Des mesures concrètes d'évitement sont donc attendues pour pérenniser à moyen et long terme l'activité agricole sur la commune et sur le site en particulier.

### **Paysage et patrimoine**

Le site-projet se trouve sur une plaine agricole, dans la vaste entité paysagère du bassin minier, caractérisée par l'intrication de l'espace agricole et d'un tissu urbain répétitif majoritairement constitué de corons et de cités minières à proximité des terrils.

Le projet prévoit une végétalisation des franges du site pour intégrer les aménagements. Cependant, le dossier ne présente pas les caractéristiques architecturales des bâtiments (hauteur, taille, type de construction) alors que ce sont principalement ces ouvrages qui nécessitent une intégration paysagère.

L'intégration à l'étude d'impact des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales est donc nécessaire.

### **Eau**

Le dossier d'étude d'impact précise dans son volet « eau » la vulnérabilité de la nappe de la craie (sous-sol perméable). La nappe souterraine de la craie, exploitée pour les besoins en eau potable de l'agglomération (Flers-en-Escrebieux, Dechy et Sin-Le-Noble), constitue un enjeu important du territoire. Il est indiqué qu'un captage d'eau potable est localisé à proximité de la ZAC, mais n'a jamais été exploité par la commune.

Le dossier précise en page 47 que le site est alimenté en eau potable par 2 forages situés à Esquerchin, et que les prélèvements actuels représentent 50% des volumes maximum pouvant être prélevés. Ainsi, le secteur d'étude possède une latitude en matière d'approvisionnement en eau, qui permet d'accepter des prélèvements d'eau potable supplémentaires.

Le site fait partie de deux entités hydrographiques : le plateau crayeux de l'Ostrevent où l'infiltration rapide des précipitations ne permet l'existence que de très rares cours d'eau permanents ; la plaine de la Scarpe où l'infiltration des eaux pluviales est rendue difficile par la présence d'argile et caractérisée par un réseau hydrographique dense et artificiel. Le site appartient au sous-bassin versant de la Scarpe moyenne et du Godion (affluent de la Scarpe). Le réseau hydrographique du site est peu développé et caractérisé par la présence de quelques fossés de drainage ou cours d'eau busés (cours d'eau du Bas Terroir).

Les modalités d'assainissement de la commune et du site sont présentées page 48. Il est indiqué que le système d'assainissement est de type unitaire et que les effluents sont traités par la station d'épuration de Douai (165 000 équivalents-habitants), dont l'exutoire est la Scarpe inférieure. Les données de fonctionnement de la station précisent que celle-ci n'est pas en surcharge et traite correctement les effluents acceptés.

Les principales orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Scarpe Aval (SAGE) sont évoquées et exploitées.

En termes de gestion des eaux de pluie, le projet envisage, en fonction des résultats des études de perméabilité des sols, l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales des voiries publiques et l'obligation d'une gestion des eaux à la parcelle (parcelles privées), par infiltration notamment. En cas d'impossibilité d'infiltrer l'ensemble des eaux de ruissellement, le dossier précise qu'un bassin de tamponnement d'un hectare est envisagé au nord du site avec surverse en cas de forte pluie vers le ruisseau du Bas Terroir.

Les modalités de gestion des eaux sont cohérentes avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie destinées à maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13). Il en est de même de la cohérence avec les dispositions du SAGE de la Scarpe Aval.

L'incidence du projet sur le fonctionnement du système d'assainissement semble faible compte tenu du fonctionnement actuel de ce dernier et du fait que le projet constitue une délocalisation d'activités déjà existantes sur le territoire.

En conclusion, l'analyse des effets du projet sur la qualité des eaux souterraines aurait mérité d'être mieux argumentée et étayée par des sources bibliographiques ou des retours d'expérience.

## **Déplacements**

L'étude d'impact présente la desserte routière du territoire à plusieurs échelles. Le site est directement desservi par l'autoroute A21 (18 000 véhicules par jour en moyenne) et se trouve à 400 mètres environ de l'échangeur permettant la desserte de la commune de Waziers depuis les autoroutes A1 (Lille-Paris) et A2 (Paris-Bruxelles). Les autres voies structurantes sont constituées par la rocade ouest (RD 621), la rocade est (RD 500) et la RD 917 vers Lille et Tournai.

Le dossier présente brièvement les objectifs du Plan de Déplacements Urbains du Douaisis, qui préconise « l'abandon de la politique du tout routier pour un rééquilibrage en faveur de la voie d'eau, du rail, des transports en commun et des modes doux ».

Une étude de circulation sur la RD917 entre l'échangeur autoroutier et le giratoire de la rue de Tournai a été réalisée en décembre 2010. Il ressort de cette étude que la RD 917, qui dessert directement le site de la ZAC, supporte un trafic important de 15 000 véhicules jusqu'à 20 000 véhicules par jour. Cette étude montre aussi que le giratoire de la rocade présente des réserves de capacité aux heures d'affluence.

Le dossier ne présente pas de données relatives à la sécurité routière.

La commune, qui ne dispose pas de gare, se situe à proximité de Douai dont la gare est la troisième de la région en nombre de voyageurs et constitue un nœud ferroviaire à la jonction de quatre grandes directions régionales : Lille, Lens, Valenciennes et Arras.

Le site est desservi par trois lignes de bus : la ligne 16 Douai-Flines-Les-Râches, la ligne 206 Douai-Faumont, la ligne 103 Frais-Marais-Templerie. Cependant, le dossier n'intègre pas d'analyse permettant d'apprécier la qualité de cette desserte. Un diagnostic plus complet devrait être réalisé pour appréhender cet aspect. En outre, le dossier doit préciser comment l'accès aux transports alternatifs à la route est favorisé.

S'agissant des déplacements doux, le dossier précise que le réseau de pistes cyclables et de liaisons douces est assez développé dans le secteur, une piste cyclable étant aménagée le long de la RD 917. En outre, le projet prévoit d'accompagner chaque voirie de liaisons douces et d'espaces verts et d'aménager des cheminements spécifiques pour les modes doux.

Par ailleurs, le projet prévoit une réserve foncière le long des voiries afin d'intégrer un transport en commun en site propre.

Le dossier indique que l'accès au site se fera principalement depuis et vers la RD 917 par l'intermédiaire d'un giratoire. Cet aménagement permettra d'éviter le transit des véhicules dans le centre-ville de Waziers.

Sur la hiérarchisation et la structuration du réseau routier, la localisation de la ZAC pose question. L'état initial précise que le PDU prévoit le classement de l'A21 en voirie de niveau 1, la RD917 en voirie de niveau 2 (liaison entre les zones urbanisées et le réseau de niveau 1). Le classement de la RD917 semblerait proscrire la connexion de la desserte de la ZAC, qui correspond à une voirie de niveau 4, comme indiqué dans la présentation du projet. Ainsi la question se pose-t-elle de l'incidence de ce nouvel embranchement sur le maintien du niveau de service de la RD917.

Sur ce point, les études de trafic remises portent bien sur l'ensemble du programme (phases 1 et 2), indiquant la génération d'un trafic supplémentaire de 750 véhicules aux heures de pointe. Les résultats montrent qu'un simple raccordement de la voie de desserte par un carrefour en T affecte grandement le niveau de service de la RD917, notamment au point d'échange avec l'A21.

La création d'un carrefour giratoire en lieu et place d'un carrefour simple améliore légèrement la situation, mais maintient le fonctionnement de l'échangeur entre la RD917 et l'A21, proche du niveau critique, et justifierait une étude de trafic plus détaillée, analysant les files d'attente aux carrefours, les temps d'attente et les interactions entre les 3 giratoires successifs. En tout état de cause, l'étude présentée confirme un problème de capacité sur les bretelles autoroutières le vendredi.

Le bon fonctionnement à terme de la voirie interne de la ZAC n'est pas non plus démontré, le mode de circulation retenu (interdiction des tourne-à-gauche en sortie de lot, obligation de parcourir toute la voie jusqu'à un giratoire de retournement pour gagner ensuite la sortie de ZAC), complexe, laissant présager des difficultés.

Concernant l'impact du projet sur le bruit, les simulations confirment qu'il n'est pas nécessaire de créer des protections supplémentaires. Il conviendrait toutefois de préciser que les buttes phoniques implantées le long de la RD 917, a priori impactées par la création du giratoire, seront maintenues.

Enfin, le périmètre de l'étude sur la santé englobe les voiries structurantes (RD 917 et A 21) mais pas la zone de la ZAC. Les données de trafic prises en compte pour l'étude (p.57 de l'état initial), semblent en outre devoir être consolidées : le trafic sur l'A21 est à plus de 30 000 véh/jour et non 50 000 ; pour une part des poids lourds de 12% (et non 18%), sur la RD 917 la part des poids lourds est de 7% (et non 3%).

## **Santé et cadre de vie**

L'état initial de la qualité de l'air est réalisé sur la base de l'indice ATMO Nord – Pas de Calais (2006-2010) de l'agglomération de Douai. Cet indice global indique en moyenne sur l'année une bonne qualité de l'air, mais une qualité de l'air moyenne à médiocre sur un tiers de l'année.

Les résultats d'une campagne récente, réalisée sur une période de 15 jours (du 1er au 15 juillet 2011) portant sur le dioxyde d'azote, bon révélateur de la pollution d'origine automobile, et sur le benzène, traceur représentatif des risques sanitaires, sont intégrés au dossier.

Les résultats pour le dioxyde d'azote montrent une influence forte du trafic automobile et des valeurs inférieures à la limite de 40 µg/m<sup>3</sup>, qu'il est recommandé de ne pas dépasser en moyenne sur l'année. Pour le benzène, les résultats montrent des valeurs faibles, inférieures à l'objectif de qualité de 2 µg/m<sup>3</sup>. En période estivale, la qualité de l'air peut être qualifiée de très bonne

Il aurait été nécessaire que la campagne de mesure prenne en compte les particules fines dont le trafic automobile est l'un des principaux émetteurs. Cet aspect est important au regard notamment du plan « particules » demandant une réduction de 30 % des concentrations en particules très fines (PM<sub>2,5</sub>) pour atteindre un objectif de qualité d'air de 10 µg/m<sup>3</sup> en 2015. Il convient de rappeler que la région Nord – Pas-de-Calais est la plus touchée par ce problème majeur.

Le dossier intègre (page 102) une quantification des émissions de polluants, liées à la circulation routière avant et après aménagement de la ZAC. Cette estimation démontre les effets négatifs du projet sur les émissions de polluants puisqu'on peut observer une augmentation moyenne de 8% des émissions.

Le dossier ne permet pas d'apprécier les effets de l'augmentation des rejets sur la santé, mais cette augmentation est tout à fait incohérente avec les objectifs du plan « particules » ni avec les objectifs du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie du Nord-Pas-de-Calais.

Des mesures compensatoires sont attendues pour réduire ou compenser cette augmentation des émissions polluantes. Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage, visant à développer les déplacements alternatifs (transports en commun et modes doux), sont louables mais très peu adaptées à la nature des commerces (non alimentaires) qui s'implanteront sur le site.

Le développement des modes alternatif, tel qu'il est proposé, ne constitue pas une solution efficace et n'est pas en mesure de réduire l'augmentation des émissions induites par les déplacements motorisés.

Le contexte sonore a été apprécié à partir du classement des infrastructures de transports terrestres au titre de l'article L.570-10 du code de l'environnement et à partir d'une campagne de mesures acoustiques menée le 1er juillet 2011 (2 mesures fixes de 24h et 3 mesures d'un quart d'heure).

Le site est concerné par deux infrastructures bruyantes bordant le site : la RD 917 classée en niveau 3 (une isolation renforcée des façades doit être mise en oeuvre sur 100m de part et d'autre de la route) et l'autoroute A 21 classée en niveau 1 (le renforcement acoustique doit être envisagé sur 300m de part et d'autre de l'infrastructure).

La campagne de mesures indique que :

- les points de mesure (PF1 et 2) situés au sud du site (proximité de l'urbanisation existante) et éloignées des axes routiers (RD917 et A21) se trouvent en zone d'ambiance sonore modérée (inférieurs à 55 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit) ;
- les points de mesure (PR1 et 2) situés au nord du site (proximité RD917 et A21) se trouvent dans une ambiance sonore non modérée sauf pour le point situé à l'abri de l'écran acoustique de l'A21 (PR3).

L'étude acoustique démontre que le projet va générer une augmentation du bruit supérieure à 2 dB(a) au niveau des habitations riveraines de la RD 917 (point R1, R3 et R4). Conformément, à la réglementation, cette augmentation du bruit de plus de 2 dB(A) constitue une modification significative de l'infrastructure de transport. Or le dossier n'intègre aucune mesure visant à réduire ou compenser cet effet.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente l'historique du projet et les différentes réflexions menées dans un premier temps pour répondre aux enjeux économiques et dans un deuxième temps pour prendre en compte les enjeux environnementaux (gestion des eaux et intégration paysagère). La justification de la localisation du projet repose essentiellement sur les deux atouts que sont l'attractivité du territoire (environnement de qualité et disponibilité foncière) et la proximité de l'autoroute A21.

Ce chapitre rappelle que le projet s'intègre dans un programme plus large d'aménagement de la majeure partie de l'espace agricole demeurant entre la ville de Waziers, l'autoroute A21 et la RD917.

La présentation détaillée du projet et les mesures envisagées illustrent la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte certains enjeux environnementaux. Ainsi, le projet a évolué pour prendre en compte les enjeux relatifs à :

- la biodiversité (création de zones humides, végétalisation des espaces verts et gestion écologique) ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (réalisation d'une étude sur les potentiels de développement des énergies renouvelables, isolation renforcée, toitures végétalisées) ;
- le développement des modes alternatifs de transport (création de pistes cyclables en continuité avec celles de la RD917, création d'une réserve foncière en bordure de voirie pour un projet de tramway) ;
- la gestion alternative de l'eau (infiltration et incitation à mettre en œuvre des parkings et des toitures végétalisées, à récupérer et réutiliser les eaux de pluie) ;
- l'intégration paysagère (respect de la topographie du site et la qualité architecturale des constructions).

Cependant, l'approche « développement durable » du projet aurait mérité d'être approfondie par le maître d'ouvrage, malgré le type de commerce concerné (bricolage et équipement de la maison) qui offre souvent des produits de grande taille. Une réflexion sur la localisation du projet aurait permis une desserte immédiate de la ZAC par un transport en commun à haut niveau de service. Une localisation à proximité du centre-ville et de la gare aurait constitué une véritable mesure en faveur du développement des déplacements alternatifs. Elle aurait aussi permis de préserver à long terme les exploitations agricoles de la commune de Waziers. Une diminution de l'emprise du projet aurait permis de limiter la consommation d'espaces agricoles et les surfaces imperméabilisées, tout en maintenant les capacités d'accueil du site. Une réflexion d'ensemble sur la desserte du territoire par les transports en commun aurait permis d'offrir à court terme une desserte efficace et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)**

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées pour établir l'état initial. La démarche itérative, qui s'appuie sur l'ensemble des études menées dans une approche durable, est aussi présentée. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement sont indiqués ainsi que les principales difficultés rencontrées

Une 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 est jointe à l'étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

### **3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle) :**

La prise en compte des enjeux environnementaux et leur traduction au regard des orientations des lois Grenelle impliquent une vision globale sur un territoire cohérent, et une approche des effets cumulés de l'ensemble du programme d'aménagement de la « zone de reconfiguration commerciale » prévue par le Schéma de Cohérence Territoriale.

Ce programme va générer des effets cumulés sur l'environnement qui doivent être appréciés dès à présent pour une bonne prise en compte des objectifs des lois Grenelle. Le dossier ne contient pas une telle analyse globale.

- **Aménagement du territoire**

Le projet envisagé sur 14 hectares, en secteur totalement rural, actuellement peu desservi par les transports en commun, à distance du centre-ville de Douai, n'est pas cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui prévoit une gestion économe de l'espace et la limitation de la consommation d'espaces agricoles.

De surcroît, le programme est susceptible de remettre en cause les efforts de pérennisation de l'activité agricole du secteur, engagés dans le cadre de la réalisation de l'A 21. L'incidence du projet sur la consommation de terres agricoles doit donc être appréciée à moyen et long terme en considérant les effets cumulés du programme.

Même si le projet et le programme visent à transférer des commerces non alimentaires du centre-ville de Douai vers d'autres secteurs en permettant une recomposition urbaine et la production de logements en centre-ville, il n'en reste pas moins que l'implantation contribue à la péri-urbanisation du territoire. De surcroît, la délocalisation de ces activités n'apparaît pas cohérente avec l'objectif de la Stratégie Nationale du Développement Durable (SNDD) de mixité fonctionnelle des centres urbains.

- **Transports et déplacements**

Le projet se situe en périphérie de la commune de Waziers où le réseau de transports en commun est peu développé. L'ensemble du site n'est pas desservi actuellement par une offre de transports en commun à haut niveau de service. Un projet de tramway est envisagé dans ce secteur, mais ne sera pas opérationnel avant plusieurs années.

Le programme global n'est pas cohérent avec l'orientation 4.3.2 du SCOT, qui précise que « l'ouverture de cette zone de reconfiguration commerciale est conditionnée à une desserte en transports en commun adaptée aux activités commerciales ». Or, l'amélioration de la desserte en particulier par un transport en commun en site propre n'est envisagée qu'à moyen terme.

Compte tenu de la localisation du site, à distance du centre-ville de Douai, à proximité de la RD 917 et de l'A21, et de l'absence de desserte efficace par les transports en commun, le projet favorisera la route au détriment des modes alternatifs.

- **Biodiversité**

Les aménagements d'intégration paysagère (minimum 20% d'espaces verts, plantation d'espèces indigènes, gestion écologique, création de zones humides,) prévus en substitution de terres agricoles intensives, sont susceptibles de présenter un intérêt pour la faune et la flore. Un retour d'expérience serait utile, tout comme la mise en place d'un suivi pluriannuel écologique.

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

Certains éléments du dossier indiquent qu'une réflexion est menée sur les émissions de gaz à effet de serre, issues des futures constructions. Cette approche se traduit par l'intégration d'une étude des potentiels en énergie renouvelable du site, qui précise les besoins énergétiques du projet et du programme, en mettant en perspective les sources d'énergie exploitables sur le site. Dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC, il sera pertinent d'affiner cette réflexion avec une étude technico-économique permettant de définir les principes énergétiques.

Par ailleurs, la desserte du site, presque exclusivement routière, générera l'émission d'importantes quantités de gaz à effet de serre et de polluants. Il semble souhaitable que le projet affiche des ambitions hautes en matière de performance énergétique et de recours aux énergies renouvelables afin de compenser l'augmentation de ces émissions.

La volonté d'inciter l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière est louable, mais semble peu appropriée aux modes de déplacement des futurs usagers du site.

Enfin, le dossier pourrait être complété par des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier. 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 (canal de la Scarpe), pourraient être introduites dans le dossier de consultation des entreprises et dans les cahiers des charges de cession des parcelles.

- **Environnement et Santé**

Comme précisé pour le volet « émissions de gaz à effet de serre », le projet sera source d'émissions de polluants. Des mesures compensatoires sont donc attendues puisque l'amélioration de la desserte par les transports en commun ne constitue pas une réponse adaptée aux modes de déplacement des usagers du futur site.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales semble organisée autour d'une gestion *in situ* par infiltration et d'une incitation à la limitation de l'imperméabilisation (toitures végétalisées). Cette gestion correspond aux orientations des lois Grenelle. Cependant, le dossier ne présente pas les réflexions qui seront menées sur le stationnement. Or, ce sujet est particulièrement important dans la mesure où les parkings sont susceptibles d'engendrer une consommation importante d'espace et de représenter des surfaces imperméabilisées plus importantes que les voiries et bâtiments.

L'approvisionnement en eau potable dans le secteur d'étude ne pose pas de problème, néanmoins, il aurait été judicieux, compte tenu des vastes surfaces imperméabilisées (parkings et toitures), d'envisager une récupération et une réutilisation des eaux de ruissellement pour les usages sanitaires et l'arrosage des espaces verts.

#### **4. Conclusion :**

Le résumé non technique facilite la prise de connaissance du projet par le public, sans en présenter suffisamment les incidences sur l'environnement.

Étant donné l'existence d'un programme global d'aménagement du site, il aurait nécessaire d'en présenter les effets cumulés dans l'étude d'impact. En effet, le projet et le programme sont de nature à générer des incidences notoires en termes de déplacement, de sécurité et de santé publique. L'absence d'une appréciation fine des incidences du programme fait défaut.

Les enjeux majeurs liés aux activités agricoles sont bien appréhendés, ainsi que l'analyse des incidences du projet sur ce volet. Il est cependant regrettable que le dossier ne présente pas les mesures visant à réduire ces incidences et à pérenniser ces activités à long terme.

Le volet « eau » témoigne d'une prise en compte des objectifs de préservation des ressources en eau dès la conception du projet et la mise en oeuvre d'une gestion alternative des eaux pluviales. Des compléments sont attendus, le caractère stratégique des nappes correspondantes étant avéré pour l'ensemble de l'aire métropolitaine lilloise.

S'agissant des volets « déplacements », le dossier ne permet pas d'appréhender clairement les effets du projet sur le fonctionnement des infrastructures et sur la sécurité routière à terme. Le projet est contradictoire avec les orientations du SCoT, qui prévoit que cette zone ne peut-être envisagée qu'avec un renforcement de sa desserte par les transports en commun..

Le volet « santé » fait ressortir les effets importants du projet sur les émissions de polluants (augmentation de 8%) et sur le contexte sonore de certains secteurs. Des mesures de réduction d'impact et compensatoires sont donc attendues.

L'aspect architectural des bâtiments et leur intégration paysagère auraient pu être développés.

Le projet prévoit cependant une approche énergétique ambitieuse qu'il est important de souligner. Il serait nécessaire de vérifier que les ambitions énergétiques compensent a minima l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions induites par les déplacements.

Enfin, la localisation du projet, la desserte routière et la faiblesse de l'offre de transports en commun sur le site sont en contradiction avec les principales orientations des lois Grenelle. De même, la délocalisation d'activités commerciales hors du centre-ville n'est pas en cohérence avec les principes d'un aménagement urbain durable (densité et mixité fonctionnelle), même si une conséquence sera la création de logements en centre-ville.

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



**Michel Pascal**