



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 26 NOV. 2010

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de rénovation urbaine du quartier des Phalempins (îlots Clémenceau) à Tourcoing

Réf. : DAT TA2010-10-05 – 081 (10-1524)

Copies : Préfecture du Nord
ARS
DDTM 59

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 rénovation urbaine du quartier des Phalempins (îlots Clémenceau) à Tourcoing est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2010 de l'étude d'impact, transmise le 29 septembre 2010.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la rénovation du quartier Phalempins « îlots Clémenceau » à Tourcoing dans le cadre d'un ambitieux Projet de Rénovation Urbaine (PRU) dont l'objectif est de poursuivre la transformation du territoire (financé par l'ANRU), initiée par les actions engagées dans le cadre du Grand Projet Urbain puis Grand Projet de Ville et par la politique communautaire de la Ville Renouvelée.

Ce programme, important et complexe, combine plusieurs opérations menées par des maîtres d'ouvrage différents, et mobilise de nombreux opérateurs financiers. Il consiste en la démolition et la reconstruction de plus de 500 logements, l'objectif à long terme étant le renouvellement durable de la ville dans une logique de développement des activités, de mixité sociale et programmatique, ainsi que d'amélioration de la qualité de vie pour les habitants.

L'opération au niveau de l'îlot Clémenceau prévoit la requalification et l'extension de la partie Nord du parc et la reconstruction d'immeubles de logements locatifs sociaux et en accession sociale à la propriété par le bailleur social LMH.

L'étude d'impact transmise porte sur la requalification et l'extension du parc et de ses abords comprenant :

- la revalorisation de l'entrée du parc depuis la rue du Calvaire et plus généralement entre le parc et la rue de la Latte,
- la mise en valeur de la salle de sport par l'aménagement d'un espace public dédié,

- la création d'une aire de parking organisée en remplacement du stationnement sauvage actuel sur la rue de la Latte,
- la valorisation de l'espace dédié aux piétons par rapport aux automobilistes,
- le réaménagement de la partie Nord du parc aujourd'hui délaissée,
- la diversification des espaces du parc et des jeux pour enfants,
- la recomposition d'une façade de qualité en frange du parc.

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* ».

Au regard de cette disposition, la définition du projet et du programme de l'opération doit être clairement précisée. Le projet présenté par la notice explicative du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) intègre, en effet, la rénovation du parc Clémenceau et la rénovation de certains logements alors que les éléments de présentation du projet dans l'étude d'impact ne concernent que la rénovation du parc. Afin d'assurer une information claire du public, la notion de programme doit être précisée et le projet, objet de la DUP, mis en cohérence avec le projet soumis à étude d'impact.

L'étude d'impact explique les incidences des aménagements du parc Clémenceau sans préciser les impacts de la rénovation des logements, pourtant susceptible d'induire des effets cumulés notamment en phase travaux.

Si l'opération répond à la notion d'unité fonctionnelle définie par l'article 86 de la loi d'Engagement National en faveur de l'Environnement du 12 juillet 2010, alors l'étude d'impact doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

• 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 succinct et général. Il ne permet pas d'appréhender suffisamment les principaux enjeux du site (déplacements, préservation des ressources en eau) et les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet. Il est souhaitable de placer ce résumé en début de document afin de faciliter l'accessibilité de celui-ci par le public.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « *prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles* » (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, ainsi que sur un diagnostic du patrimoine arboré (état sanitaire).

L'absence d'expertise écologique est justifiée par le caractère exclusivement urbain des abords du parc. Le parc pouvant être qualifié de poumon vert du quartier, la diversité, le nombre et l'âge des sujets arborés constituent des refuges et des habitats pour un grand nombre d'espèces. Cet aspect pouvait être développé, notamment dans le contenu des aménagements architecturaux et paysagers proposés.

Paysage et patrimoine

Le volet paysage de l'étude d'impact est en adéquation avec le caractère urbain du site. Le projet concerné par une ZPPAUP dont les objectifs clairement déclinés au niveau du dossier vise une préservation et une amélioration de l'intérêt architectural et paysager du secteur.

Eau

Le volet hydro-géologique de l'étude d'impact répertorie les nappes d'eau souterraine présentes au niveau du site mais sans en préciser la vulnérabilité. Le dossier indique l'absence de captages d'eau potable dans le périmètre d'étude. Une localisation des captages les plus proches ainsi que la précision du sens d'écoulement de la nappe seraient les bienvenues. Le SDAGE Artois-Picardie actualisé en novembre 2009 et le SAGE Marque Deûle en cours d'élaboration sont évoqués. Une référence aux dispositions du SDAGE susceptibles de s'appliquer au projet serait souhaitable.

L'état initial du réseau hydrographique est en adéquation avec les incidences du projet sur celui-ci.

Le dossier ne précise pas les modalités de gestion des eaux de ruissellement issues des aménagements, il est juste précisé en page 83 « *qu'un équilibre s'établit et on retrouve approximativement les mêmes surfaces* ». Ce point doit être développé pour en apprécier la cohérence avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie correspondantes.

Déplacements

Le dossier identifie et localise les différentes lignes de transports en commun desservant le site (2 stations de métro et plusieurs lignes de bus). Ces lignes très proches et avec un haut niveau de service, assurent une desserte efficace de la zone.

Les aménagements de voiries envisagés (création d'une zone de rencontre au niveau de la rue de la Latte, itinéraires piétons) attestent d'une politique incitative en faveur des transports en commun et des déplacements doux au sein du site.

Cependant, la modification des voiries en zone de rencontre limitée à 20km/h doit s'inscrire dans une approche plus globale de la gestion des flux à l'échelle du quartier alors que la rue de la Latte est présentée dans l'état initial comme un axe majeur du secteur au regard de ses impacts soit sur le report de flux sur d'autres voiries alentour, soit par l'augmentation des problèmes d'écoulements des véhicules aux heures de pointe.

Santé et cadre de vie

L'état initial de la qualité de l'air est décrit sur la base des mesures effectuées par la station de Tourcoing MN3. Il ne prend pas en compte d'autres sources potentielles.

Il est mentionné en page 32 que « *d'après le guide méthodologique édité par le Ministère de l'Équipement, le niveau d'étude de la qualité de l'air due aux émissions de polluants engendrées par la circulation est de type IV* ». Il conviendrait de donner plus de précision sur ce sujet, notamment par la prise en compte d'une étude de niveau II ou III suivant la longueur de l'infrastructure (seuil de 5km).

L'ambiance acoustique appréhendée sur la base d'un calcul de niveau acoustique basé sur la circulation automobile pourrait être complétée par des mesures de bruit intégrant d'autres sources.

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* ».

Sur la base notamment des éléments existants de la notice explicative du dossier de DUP, ce point pourrait être étoffé.

- **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 ».

La note méthodologique contenue dans le dossier est sommaire. Des informations sur les réflexions et les analyses menées pour apprécier les effets du projet devraient être fournies.

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 lot urbain au niveau du centre ville de Tourcoing en continuité de l'urbanisation existante. Le projet ne va donc pas impacter de surfaces agricoles, ni contribuer à l'étalement urbain.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent 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).

La zone se situe à proximité immédiate de lignes de transports en commun très développés (ligne de métro et lignes de bus à haut niveau de service). L'aménagement d'une zone de rencontre limitée à 20km/h ainsi que d'itinéraires dédiés aux modes doux va inciter à l'usage de ces modes alternatifs.

Ainsi, les aménagements prévus sont pleinement cohérents 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 projet prévoit des mesures paysagères (création d'espace urbain, plantation) en lieu et place d'une partie du parc Clémenceau. Un état initial exhaustif permettant d'appréhender l'intérêt des milieux et leurs fonctionnalités aurait permis de mieux apprécier leur intérêt écologique.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont la réduction des 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 ne présente pas de mesure en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en phase travaux (gestion in situ des déblais/remblais, l'utilisation de filières courtes d'approvisionnement des matériaux et l'utilisation de modes de transport alternatifs pour ces derniers).

La création d'une zone de rencontre limitée à 20km/h doit être soulignée comme facteur de réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du trafic automobile.

- **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).

La mise en œuvre d'une zone de rencontre permettra de réduire les nuisances sonores et la pollution grâce à un abaissement de la vitesse des véhicules et à une incitation 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).

La question des modalités de gestion des eaux pluviales est évoquée au second paragraphe.

4. Conclusion

L'étude d'impact, succincte et générale, ne met pas suffisamment en avant les enjeux et les atouts du projet (déplacement, biodiversité, eau) et doit être complétée notamment sur la question des ressources en eau (modalité de gestion des eaux de ruissellement).

La définition du projet et son intégration dans un programme plus vaste doit être clarifiée. Un des intérêts du projet réside dans la mise en valeur d'un lieu de loisirs, de repos, de convivialité et d'échange au sein d'un quartier urbain dense où cette typologie d'espace est pratiquement inexistante.

Ce projet est globalement cohérent avec la plupart des orientations de la loi Grenelle comme l'incitation à l'usage des modes de déplacement doux, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (aménagement de zone de rencontre et d'itinéraires modes doux) et l'amélioration du cadre de vie, mais nécessite d'être approfondi sur la question de la gestion des eaux de ruissellement et la biodiversité en ville.

Jean Michel BÉRARD 