

ZAC du PETIT MENIN

Enquête publique unique relative au projet commercial « Promenade de Flandre »

- ☞ 1 - Enquête préalable à la délivrance du Permis de Construire du bâtiment Promenade de Flandre
- ☞ 2 - Enquête au titre de la Loi sur l'Eau de la ZAC du Petit Menin
- ☞ 3 - Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'accessibilité de la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22
- ☞ 4 - Enquête parcellaire concernant le projet d'accessibilité de la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22
- ☞ 5 - Enquête préalable au classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'autoroute A 22
- ☞ 6 - Enquête préalable au déclassement de la RD 639

Communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing

**Enquête programmée du 2 mars au 11 avril 2015
par arrêté préfectoral du 19 janvier 2015, modifié le 29 janvier 2015.**

**Conduite par la commission d'enquête constituée par décision du Tribunal
Administratif de Lille N° E 14000167/59 du 23 décembre 2014**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Siège de l'enquête : Mairie de NEUVILLE-EN-FERRAIN

Commission d'enquête constituée par :

Monsieur Jean-Paul HÉMERY, Président de la commission d'enquête

**Messieurs Pierre GUILLEMANT
et Pierre DELHUVENNE,**

Commissaires enquêteurs titulaires

**Messieurs Pierre BAJEUX
et Olivier THEETTEN**

Commissaires enquêteurs suppléants

▲ 1 - SOMMAIRE ▲

| | |
|---|-----------------|
| 01 - Sommaire | page 003 |
| 02 - Lexique | page 005 |
| 03 - Préambule | page 007 |
| 04 – Présentation du programme soumis à l'enquête | page 008 |
| 04.1 – ZAC du Petit Menin | page 008 |
| 04.2 – Promenade de Flandre | page 009 |
| 04.3 – Accessibilité depuis l'autoroute A22 | page 010 |
| 05 – Généralités concernant l'objet de l'enquête | page 010 |
| 06 – Rappel résumé du projet soumis à l'enquête unique | page 010 |
| TOME I | |
| Dossier n° 1 - Permis de Construire Promenade de Flandre | page 012 |
| Dossier n° 2 – Dossier Loi sur l'Eau | page 022 |
| Dossier n° 3 – Utilité Publique du projet d'accessibilité depuis l'autoroute A22 | page 032 |
| Dossier n° 4 – Enquête parcellaire | page 040 |
| Dossier n° 5 – Classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'autoroute A22 | page 043 |
| Dossier n° 6 – Perte de statut de voie express de la RD 639 | page 048 |
| TOME II | |
| Etude d'Impact – Version février 2014 | page 052 |
| Avis délibéré du CGEDD | page 075 |
| Réponse au CGEDD | page 077 |
| Résumé Non Technique | page 089 |
| Etude d'Impact, version postérieure à la réponse au CGEDD | page 089 |
| 07 – Cadre juridique | page 090 |
| 08 – Concertation, organisation et déroulement de l'enquête | page 092 |
| 09 – Observations du public et de la Commission d'Enquête | page 098 |
| Observations du public | page 098 |
| Observations de la commission d'enquête | page 139 |
| Analyse qualitative des observations | page 139 |
| 10 – Conclusions sur le déroulement de l'enquête | page 146 |

Annexes

| | |
|---|-----------------|
| 1 – Annexes à la réponse du pétitionnaire | 12 pages |
| 2 - PV de remise des observations du public et de la commission d'enquête | 1 page |
| 3 - Courrier au Président de MEL pour fixer la date de retour du mémoire en réponse | 2 pages |
| 4 - Courrier du Vice-Président en charge du Développement Economique et Emploi, accompagné du Mémoire en réponse | 2 pages |

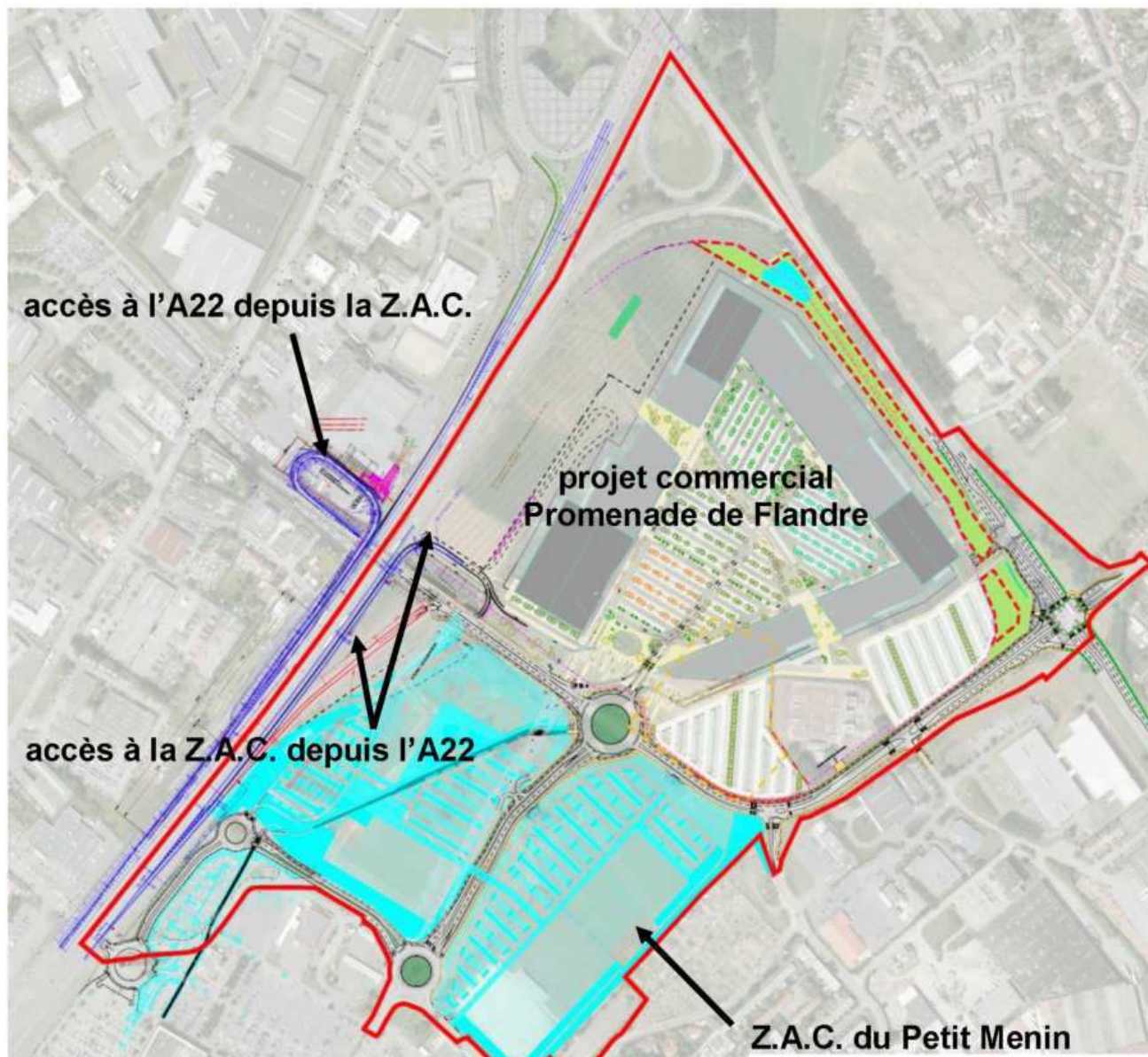
Les plans et illustrations sont issus du dossier d'enquête

▲ 2 - LEXIQUE ▲

| Sigle | Définition |
|------------------|--|
| A22 | Autoroute Lille – Courtrai (Belgique) |
| AE | Autorité Environnementale |
| ATMO | Fédération regroupant les associations de surveillance de la qualité de l'air (ATMO comme atmosphère) |
| BREEAM | Building Research Establishment Environmental Assessment Method |
| CDAC | Commission Départementale d'Aménagement Commercial |
| CNAC | Commission Nationale d'Aménagement Commercial |
| CE | Commission d'enquête ou Commissaires enquêteurs |
| CG 59 | Conseil Général du Département du Nord |
| CGEDD | Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable |
| DIR Nord | Direction Interdépartementale des Routes Nord |
| DDTM | Direction départementale des Territoires et de la Mer |
| DUP | Déclaration d'Utilité Publique |
| DRAC-SRA | Direction Régionale des Affaires Culturelles-Service Régional d'Archéologie |
| EI | Etude d'Impact |
| EP | Enquête publique |
| ER | Emplacements réservés |
| INSEE | Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques |
| GES | Gaz à Effet de Serre |
| LMCU | Communauté Urbaine de Lille (Ancienne appellation de MEL) |
| MEL | Métropole Européenne de Lille (Nouvelle appellation de LMCU) |
| PADD | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| PDU | Plan de Déplacement Urbain |
| PLH | Plan local habitat |
| PLU | Plan local d'urbanisme |
| PPA | Personnes Publiques Associées / Plan de Protection de l'Atmosphère |
| PPRI | Plan de prévention des risques d'inondation |
| RD | Route départementale |
| RNT | Résumé non technique |
| RTE | Réseau Transport Electricité |
| SAGE | Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Marque-Deûle) |
| SCI | Société Civile Immobilière |
| SRA | Service Régional d'Archéologie |
| SCoT | Schéma de Cohérence Territorial |
| SDAGE | Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie |
| SIABNA | Syndicat intercommunal d'aménagement de la becque de Neuville et ses affluents |
| STEP | STation d'EPpuration des eaux usées |
| TA | Tribunal Administratif |
| SDAU | Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille Métropole |
| TC | Transports en commun |
| TRANSPOLE | Exploitant du réseau de transport collectif de la Métropole Lilloise |
| ZAC | Zone d'Aménagement Concerté |
| ZEC | Zone d'Expansion de Crues |
| ZICO | Zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux |
| ZNIEFF | Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique |
| ZPPAUP | Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager |

Le programme soumis à enquête publique unique

Source : LILLE MÉTROPOLE



▲ 3 - PREAMBULE ▲

La présente enquête unique porte sur le projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Petit Menin, de l'accessibilité du site depuis l'Autoroute A22 et du projet commercial « Promenade de Flandre ».

Ce projet est instruit sous la responsabilité de :

Métropole Européenne de Lille (MEL),
Nouvelle dénomination de la Communauté Urbaine de Lille (CUDL)
Établissement Public de Coopération Intercommunale, sis :
1 rue du Ballon
59 034 LILLE CEDEX

Dans le domaine de ses multiples compétences, MEL a celui de l'aménagement du territoire qui sous entend la planification du territoire.

Lille Métropole affirme l'ambition de repenser la façon dont la ville se développe. Pour «inventer la forme urbaine de l'Euro-métropole du 21ème siècle», il faut *«penser global : l'habitat (vivre), l'économie (travailler) et les transports (se déplacer) devront être planifiés de manière complémentaire et totalement cohérente.»* (Extrait du Programme communautaire Vivre ensemble notre Euro-métropole).

Pour mener le projet global, MEL a reçu délégation des autres Maîtres d'Ouvrages impliqués dans le présent projet :

- La Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIR Nord) représentant l'Etat pour la création de nouvelles bretelles d'accès à l'Autoroute A 22 ;
- Le Conseil Général du Nord, pour la modification de statut de la Route Départementale RD 639 ;
- IMMOCHAN Aménagement du groupe « AUCHAN » associé à la SCI du Petit Menin (Société ALTAREA COGEDIM) pour le permis de construire du projet commercial « Promenade de Flandre ».

Dans le cadre du projet d'aménagement global de la ZAC du Petit Menin, MEL a déposé plusieurs dossiers, au nom des différents Maîtres d'Ouvrages :

- Un dossier d'aménagement de la ZAC du Petit Menin (autorisation au titre de la loi sur l'eau) ;
- Une demande de classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'autoroute A 22 (déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire, classement des bretelles dans le domaine autoroutier) ;
- Une demande relative au projet commercial « Promenade de Flandre » (permis de construire, déclassement partiel du caractère de voie express de la RD 639).

Par décision n° **123** du **5 décembre 2011**, la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) du Nord a autorisé, après vote, la demande de création d'un ensemble commercial spécialisé en équipement de la maison, bricolage, de la personne et culture et loisirs d'une surface totale de vente de 46 150 m² répartie en 5 grandes surfaces spécialisées sur une surface totale de 27 198 m², 24 moyennes surfaces sur une surface totale de 17 245 m² et un ensemble de 10 boutiques sur une surface totale de 1 707 m² à Neuville-en-Ferrain, Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Petit Menin, présentée par la Société Civile Immobilière (SCI) du Petit Menin.

Cette décision a été notifiée par le préfet du Nord, le 9 décembre 2011, aux Sociétés ALTAREA et IMMOCHAN.

Par ce fait, le projet soumis à la présente enquête publique unique ne concerne que la demande d'aménagement de la ZAC du Petit Menin sur les territoires des communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

Les remises en cause de la décision de la CDAC de 2011, pouvaient être contestées auprès de la Commission nationale d'aménagement (CNAC) constituée selon l'article L.751-6 du code de commerce, et devant la juridiction administrative.

De ce fait, les considérations de concurrence économique ne concernent pas le projet soumis à cette consultation.

La présente enquête a pour but de vérifier que les travaux projetés seront conformes à l'intérêt général et au respect de l'environnement au sens large, et qu'ils répondront aux différents règlements administratifs et techniques qui régissent ce type d'aménagement.

Cette enquête publique unique a également et surtout pour but d'informer les populations concernées par l'opération, pour leur permettre de faire connaître leurs observations. En fonction des observations du public collectées au cours de l'enquête, elle sert également à éclairer la commission d'enquête dans son analyse du projet et dans la rédaction de ses conclusions.

Les observations du public et la contribution de la commission d'enquête serviront à éclairer les autorités qui seront chargées de prendre les décisions finales. Ainsi, grâce à l'enquête publique, les citoyens sont associés aux décisions administratives.

**Ce rapport d'enquête unique porte sur la totalité des projets mis à l'enquête.
Par contre chacun des projets contenus dans l'enquête fera l'objet d'une conclusion
séparée.**

▲ 4 - Présentation du programme soumis à l'enquête ▲

Le programme soumis à enquête publique unique comprend

- la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Petit Menin, localisée sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing ;
- le projet commercial « Promenade de Flandre », localisé à l'intérieur de la ZAC ;
- le projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'A22, qui correspond à la création de bretelles autoroutières, et la modification d'une bretelle autoroutière existante entre la ZAC et l'autoroute A22.

4.1 – Zone d'Aménagement Concerté du Petit Menin

La ZAC, qui s'étend sur 55 hectares environ, est située à proximité immédiate de l'autoroute A 22 et de la RD 639. Son périmètre opérationnel représente 39 hectares (les délaissés de l'A 22 et de la RD 639 n'étant pas urbanisables).

Le projet de ZAC est programmé pour s'étendre sur 55 hectares (ha) dont 39 opérationnels. Elle prévoit la réalisation d'un programme de 100 000 m² de surface de plancher principalement consacré au développement commercial répartis comme suit :

- ☞ création d'un pôle de 60 000 m² de nouveaux commerces dédiés à l'équipement de la maison et de manière accessoire aux loisirs. Cette programmation commerciale est dénommée « Promenade de Flandre » ;
- ☞ relocalisation possible d'activités existantes sur le thème de l'équipement de la maison pour environ 20 000 m² de surface de plancher ;
- ☞ le reste du programme permettra le développement, au Sud de la zone, d'un pôle d'activités relevant du même domaine d'activité, en respect du principe de non concurrence avec les autres projets des centres-villes ;
- ☞ réorganisation des accès et de la trame viaire interne ;
- ☞ mise en place de bassins de tamponnement destinés à recueillir les eaux de ruissellement provenant de l'amont de la zone.

Le programme des équipements publics de la ZAC est essentiellement composé de voiries.

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, certaines voiries existantes du domaine public seront aménagées, d'autres seront créées.

L'ensemble des voiries a été conçu en concertation avec les services de MEL, comme cela est prévu au traité de concession de ZAC.

Cette ZAC a été créée sous l'initiative de MEL (délibération 07 C 0305) et son aménagement a été concédé à la société IMMOCHAN Aménagement (groupe AUCHAN).

L'aménagement prévoit la réalisation d'un programme de 100 000 m² de surface de plancher environ, principalement consacré au développement commercial. La programmation commerciale de l'opération est orientée autour du thème de l'équipement de la maison et des loisirs.

La ZAC comprend le projet commercial Promenade de Flandre et la relocalisation d'activités existantes à proximité de la ZAC.

4.2 – Projet Commercial « Promenade de Flandre »

Le projet commercial envisage de proposer, sur une surface de plancher de 60 000 m², une offre commerciale majoritairement dédiée à l'équipement de la maison et, de manière accessoire, aux loisirs.

Le dossier précise que le projet proposera une offre commerciale variée et qualitative organisée autour d'une thématique majoritairement dédiée à l'équipement de la maison et aux loisirs. L'architecture commune dans laquelle s'implanteront les activités commerciales sera globale et homogène à travers la mise en œuvre de matériaux soignés.

Le pétitionnaire précise que l'offre commerciale s'articulera autour des idées fortes :

- rompre avec l'image anarchique des bâtiments commerciaux implantés en entrée de ville ;
- créer un ensemble bâti homogène de qualité ;
- mettre en œuvre l'idée d'un ensemble commercial dédié à la famille et privilégiant les espaces de détente et de loisirs ;
- instaurer une politique de respect de l'environnement à travers un projet paysager qualitatif et une démarche environnementale.

Le projet commercial de Promenade de Flandre devrait comprendre :

- 5 grandes surfaces spécialisées totalisant 35 677 m² de surface de plancher pour 27 198 m² de surface de vente environ ;
- 24 moyennes surfaces totalisant 19 139 m² de surface de plancher pour 17 245 m² de surface de vente environ ;
- une dizaine de magasins de moins de 300 m² chacun totalisant 2 017 m² de surface de plancher pour 1 707 m² de surface de vente environ ;
- 3 restaurants totalisant 1 572 m² de surface de plancher.

A cela viennent s'ajouter 1 595 m² de locaux divers dont 876 m² de surface de plancher de locaux techniques.

Pour accueillir les futurs visiteurs du pôle commercial, un parc végétal de stationnement de plus de 2 000 places extérieures, est prévu, réparti comme suit :

- 1 200 places environ en cœur d'îlot ;
- 800 places environ sur les poches extérieures.

Plusieurs typologies de places sont prévues pour permettre une meilleure accessibilité à tous :

- places PMR ;
- places familles ;
- places véhicules électriques ;
- places covoiturage ;
- places véhicules de secours ;
- places motos ;

- places vélos.

Par ailleurs, en concertation avec MEL et TRANSPOLE (exploitant du réseau de transports collectifs), deux arrêts de transports en commun type bus, dont un avec un terminus, sont prévus au sein du projet commercial.

La S.C.I. du Petit Menin, composée de deux cogérants la S.N.C. ALTAREA France et la S.C.I. IMMOCHAN, agit en tant que promoteur et assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

4.3 – Accessibilité de la ZAC DU Petit Menin depuis l'autoroute A22

Le projet d'accessibilité à la Z.A.C du Petit Menin depuis l'autoroute A22 comprend :

4.3.1 - Des aménagements permettant l'accès à la ZAC depuis l'autoroute A22 :

- modification de la bretelle existante entre l'autoroute A22 et la rue des Champs à Roncq (sortie n°16 de l'A22, sens Lille - Courtrai), y compris la création d'une nouvelle voie desservant directement le bâtiment « Promenade de Flandre » depuis l'A22.

4.3.2 - Des aménagements permettant l'accès à l'autoroute A22 depuis la ZAC :

- création d'une nouvelle bretelle autoroutière raccordant la rue des Champs à l'autoroute A22 (sens Gand – Lille) ;
- modification de la bretelle autoroutière existante permettant de rejoindre l'autoroute A22 (sens Courtrai – Lille) depuis la RD 639 (sens Roncq – Tourcoing).

▲ 5 - Généralités concernant l'objet de l'enquête ▲

La réalisation de l'ensemble de ce programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques :

- 1 - Enquête publique dans le cadre de l'instruction du permis de construire Centre commercial Promenade de Flandre.
- 2 - Enquête publique au titre de la Loi sur l'eau de la ZAC du Petit Menin, prévue par le Code de l'Environnement (eau et milieux aquatiques).
- 3 - Enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22.
- 4 - Enquête publique parcellaire concernant le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22.
- 5 - Enquête publique en vue du classement des nouvelles bretelles autoroutières dans la catégorie des autoroutes.
- 6 - Enquête publique en vue du déclassement de la RD 639. Cette procédure est nécessaire à la création d'un nouveau carrefour à feux sur la RD 639 tel que prévu dans le projet de Z.A.C du Petit Menin

En vertu de l'article L123-6 du Code de l'Environnement, l'ensemble de ces procédures est regroupé en une enquête publique unique, organisée par la Préfecture du Nord, pour le compte des cinq maîtres d'ouvrage concernés :

- la SCI du Petit Menin, maître d'ouvrage du projet commercial Promenade de Flandre ;
- le Département du Nord, maître d'ouvrage du projet de déclassement de la D 639 ;
- l'Etat et la Métropole Européenne de Lille, maîtres d'ouvrage du projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'autoroute A 22 ;
- IMMOCHAN Aménagement, maître d'ouvrage du dossier Loi sur l'Eau en tant que concessionnaire d'aménagement de la ZAC.

Le dossier d'enquête publique est constitué de 6 sous-dossiers, correspondant aux six procédures regroupées dans l'enquête publique unique. Il est complété par un dossier d'Etude d'Impact (EI) du programme, accompagné de l'avis de l'Autorité environnementale de l'Etat, le CGEDD.

▲ 6 - Rappel résumé du projet ▲

Les dossiers soumis à l'enquête publique unique sont constitués par les documents suivants :

TOME I :

- ✚ Etude d'Impact, avec annexes (février 2014)
- ✚ Avis délibéré de l'Autorité Environnementale CGEDD (juillet 2014)
- ✚ Réponse au CGEDD et à la consultation transfrontalière, avec annexes (décembre 2014)
- ✚ Etude d'Impact, version postérieure et en réponse à l'avis du CGEDD, avec annexes (décembre 2014)
- ✚ Résumé Non Technique (RNT) de l'Etude d'Impact, avec annexes (décembre 2014)

TOME II :

- ✚ Document de présentation de l'enquête publique unique
- ✚ Dossier n°1 : Dossier permis de construire « Centre commercial Promenade de Flandre »
- ✚ Dossier n°2 : Dossier loi sur l'eau de la ZAC du Petit Menin
- ✚ Dossier n°3 : Dossier concernant l'utilité publique du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'A22
- ✚ Dossier n°4 : Dossier parcellaire
- ✚ Dossier n°5 : Dossier relatif au classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'A22
- ✚ Dossier n°6 : RD 639 – Perte de statut de voie express entre les PR 0+0000 et 1+0090

Tome I

Document de présentation de l'enquête publique unique

Document de 5 pages qui présente succinctement le projet global mis à l'enquête publique unique.

Dossier n° 1

Permis de construire

« Centre commercial Promenade de Flandre »

Document de 550 pages



Objet de l'enquête

La présente enquête, conduite dans le cadre d'une enquête unique portant sur six procédures distinctes relatives au programme d'aménagement de la ZAC du Petit Menin, a pour objet de consulter le public sur ce projet en vue de la délivrance du permis de construire.

A l'issue de l'enquête, les maires des communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing se prononceront sur la délivrance du permis de construire concernant le centre commercial « Promenade de Flandre ».

Cadre juridique spécifique au dossier

L'enquête publique dans le cadre de l'instruction du permis de construire est prévue par l'article R423-57 du Code de l'Urbanisme.

La demande de permis de construire du projet Promenade de Flandre est soumise à étude d'impact au **titre des rubriques 36 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement** :

| CATEGORIES D'AMENAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux | PROJETS soumis à étude d'impact | PROJETS soumis à la procédure de « cas par cas » en application de l'annexe III de la directive 85/337/CE |
|--|--|--|
| Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains | | |
| 36° Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale. | Travaux ou constructions, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés. | Travaux ou constructions réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés. |

Des aménagements de bretelles d'autoroute doivent être créés pour améliorer l'accès à la ZAC. Du fait de la réalisation simultanée de ces aménagements, qui forment un programme d'opérations constituant une unité fonctionnelle, **l'étude d'impact**, versions février et décembre 2014, **jointe au dossier du permis de construire la Promenade de Flandre couvre la globalité du programme.**

Rappel du projet

Généralités

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille Métropole prévoit une requalification de cette entrée Nord de l'arrondissement de Lille, la « Porte de Flandre », dans un souci d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.

La Société civile immobilière du Petit Menin, dont les cogérants sont ALTAREA FRANCE et IMMOCHAN, a déposé à l'automne 2013 une demande de permis de construire concernant le projet d'ensemble commercial dénommé Promenade de Flandre (PDF), de 59 121 m² de plancher pour 46 150 m² de surface de vente dédiée principalement à l'équipement de la maison. La demande de permis de construire présentée à l'enquête porte uniquement sur les bâtiments et aménagements de l'îlot 1 de la ZAC du Petit Menin, qui comporte 3 îlots.

Ce projet constitue un élément majeur de la ZAC du Petit Menin, dont les terrains d'emprise sont la propriété de la société IMMOCHAN Aménagement, et devrait entraîner la création de 650 emplois (commerces et restauration), auxquels viendraient s'ajouter 100 emplois indirects (gardiennage, entretien, livraisons...).

La maîtrise d'œuvre est assurée par la SA d'architecture WILMOTTE & ASSOCIES.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme.

Les terrains de l'opération sont classés pour la majeure partie en zone UG, mais aussi en UX, A et UC.

Le règlement de la zone UG s'écrit :

- Zone **UG** : zone économique bénéficiant d'une situation privilégiée (...) il convient d'y favoriser la mixité d'activités économiques, par l'implantation d'activités tertiaires, de bureaux, de commerces de services et d'activités industrielles ou artisanales.

La révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme approuvée le 8 février 2012 a permis la création de la Zone UGz37.

- Zone **UGz37** : zone du Petit Menin, dédiée à l'accueil d'activités commerciales sur le thème de l'équipement de la maison, et de manière accessoire, aux loisirs et à l'équipement de la personne, en complémentarité des implantations commerciales de centre ville.

Cette modification, correspondant à la ZAC Petit Menin et l'intégration du dossier Loi Barnier levant l'inconstructibilité dans la bande des 75m de part et d'autre de la RD 639 et de l'A22.

La commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) du Nord a, par décision n°123 du 5 décembre 2011, autorisé la SCI du Petit Menin à procéder à la création d'un ensemble commercial spécialisé en équipement de maison, bricolage, de la personne et culture et loisirs sur la ZAC du Petit Menin.

Composition du dossier

Le dossier ne le précise pas mais le Code de l'Urbanisme liste de manière exhaustive les informations et les pièces justificatives que le pétitionnaire est tenu de transmettre au service instructeur (art. R431-4 du Code de l'urbanisme), à savoir :

- les informations essentielles à la connaissance du projet et de son auteur visées par les articles R431-5 à R431-12
- les pièces complémentaires mentionnées aux articles R431-13 à R431-33 du code de l'urbanisme.

Le dossier de la demande de permis de construire, d'environ 550 pages et intitulé NOTE DE PRESENTATION, ne comporte ni sommaire ni table des matières ni index général.

En conformité avec l'article R123-8 du Code de l'Environnement, il est constitué des éléments suivants :

- Attestation notariale de promesse synallagmatique de bail à construction
- Les 5 formulaires listés ci-après en 3 exemplaires : 1 pour Neuville-en-Ferrain, 1 pour Roncq, pour Tourcoing :
- Demande de permis de construire
- Bordereau de dépôt de pièces jointes à une demande de permis de construire
- Déclaration des éléments nécessaires au calcul des impositions
- Fiche d'aide pour le calcul de surface de plancher et de la surface taxable
- Récépissé de dépôt d'une demande de permis de construire ou de permis d'aménager
- Surfaces détaillées
- Notice architecturale urbaine
- Volet paysager
- Notice environnementale (sommaire + 7 pages)
- Notice technique
- Annexe 1 – Notice de prise en compte des règles parasismiques pour le dossier pc (sommaire + 3 pages))
- Annexe 2 – Colonne électrique de distribution
- Annexe 3 – Bilan de puissance prévisionnel
- Annexe 4 – Préconisation d'isolation thermique
- Notice voirie réseaux divers
- Septembre 2013 – Phase pc Notice technique VRD – Promenade de Flandre (Sommaire + 13 pages)
- Vues perspectives du projet
- Photomontages d'insertion
- Photographies environs proches
- Photographies environs lointains
- Étude d'impact environnemental (Renvoi au dossier d'étude d'impact intégrée au dossier global présenté à l'enquête)
- Attestation respect règles parasismiques
- Attestation respect règlement thermique
- Étude de faisabilité des approvisionnements en énergie en coûts global et environnemental pour aide à la décision du maître d'ouvrage
- Cahier des charges cession de terrain ZAC (sommaire + 27 pages)
- CCCT ZAC / Annexes 1-2-3-4
- Annexe 1 – Limites de prestation entre l'aménageur et les acquéreurs/preneurs
- Annexe 2 – Cahier des charges architecturales, paysagères et environnementales
- Annexe 3 – Cahier d'entretien des espaces verts
- Annexe 4 – Statuts types de l'association syndicale
- Arrêté de décision de demande CDAC
- Notice d'accessibilité
- Formulaire spécifique d'accessibilité
- Arrêté municipal stationnement adapté
- Formulaire de sécurité incendie
- Notice de sécurité incendie
- CARTES ET PLANS au format A3 :
- Situation géographique
- Localisation communale
- Contraintes d'implantation
- ZAC du Petit Menin
- Repérage cadastral
- Plan masse paysager

- Aménagements extérieurs
- Nivellement et assainissement
- VRD et raccordements
- Façades périphériques - Coupe-façade intérieures (x2)
- Plan du niveau RDC
- Plan du niveau R+1
- Plan du niveau toiture
- Plan des flux – Gestion des accès et sorties
- Plan des flux – Organisation du stationnement
- Plan des flux – Trajets lignes de bus
- Plan des flux – Parcours piétons et vélos
- Plan des flux – Circuits logistiques
- Plan d'accessibilité Niveau RDC
- Plan d'accessibilité Niveau R+1
- Plan de principe Éclairage et mobilier
- Plan de sécurité incendie Niveau RDC
- Plan de sécurité incendie Niveau R+1
- Plan de sécurité incendie Niveau Toiture
- Plan de sécurité incendie Façades accessibles

Le volet « Confidentiel » sécurité a été porté à la connaissance de la commission d'enquête et n'a pas été présenté au public.

Présentation du projet

Selon le dossier, le programme de Promenade de Flandre est constitué d'espaces commerciaux disposés en continuité et de parcs de stationnements à ciel ouvert et paysagés.

Le projet peut se décomposer en trois grandes entités fonctionnelles :

- 1- Un ruban continu des façades périphériques associé à de grandes pergolas d'entrée qui définit l'image du Parc Commercial et sa reconnaissance à l'échelle du territoire ;
- 2- Un cœur d'îlot constitué par le parc végétal de stationnement ;
- 3- La promenade commerciale protégée qui rend accessibles les surfaces de vente et les espaces extérieurs paysagés.

Des surfaces commerciales de tailles variables seront proposées : boutiques, moyennes et grandes surfaces formant trois linéaires de 200 à 300 m. Des aires de restauration, rassemblées au niveau du parvis d'entrée principale, complètent l'offre. Ces espaces de restauration se prolongent par des terrasses aménagées permettant d'étendre l'activité de ces commerces à l'extérieur. Les locaux personnels de direction et d'exploitation de l'équipement, un poste de sûreté, ainsi qu'un ensemble sanitaire public se situent à l'angle sud-est du projet.

L'aménagement intérieur des espaces commerciaux, les installations techniques et de sécurité associées seront à la charge des preneurs futurs exploitants. Ces travaux feront l'objet pour chaque surface de demandes administratives ultérieures sous la forme de permis d'aménagement spécifiques à l'activité projetée.

Le projet Promenade de Flandre s'étend jusqu'aux voiries entourant le site par l'aménagement d'espaces paysagés aux essences végétales variées et des alignements d'arbres perpendiculaires aux façades. La topographie du paysage du parking se prolonge vers la promenade commerciale, organisée en boucle afin de permettre aux visiteurs de faire le tour de toutes les surfaces de vente proposées tout en revenant à leur point de départ. Ce mail commercial, en partie couvert mais ouvert, est desservi par les deux grands axes traversant le site et de manière plus aléatoire par les nombreuses porosités réservées dans les haies arbustives bordant l'espace piéton. D'une largeur variable comprise entre 6 et 10 m au cours du déplacement, le mail est agrémenté de mobilier urbain et d'éclairage adaptés.

Promenade de Flandre s'intègre dans une démarche globale, où la cohésion et la cohérence d'ensemble sont recherchées.



Implanté en triangle ouvert, le projet s'apparente à un ruban continu que forment les différentes enseignes accessibles de plain-pied. Cette disposition permet de créer une façade commerciale en boucle. Un parc de stationnement végétalisé constitue le cœur d'îlot.

Le projet entend s'inscrire dans une continuité d'aménagement du secteur. Il valorisera cette frange urbaine par un traitement paysager de qualité de l'ensemble du parc d'activités. Une attention particulière sera également apportée à la qualité architecturale des constructions : emploi de matériaux de qualité - harmonie des couleurs - homogénéité des volumétries.

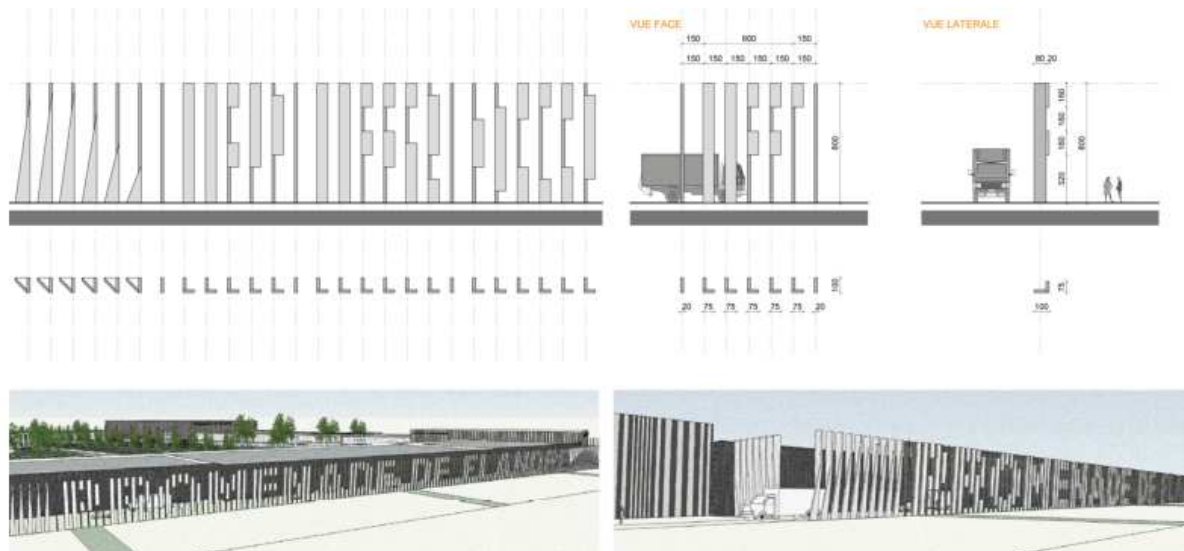
Le projet paysager se veut de qualité, riche et varié, basé sur la continuité des espaces verts :

- ✓ un fond « agricole » pour le projet de Promenade de Flandre composé de prairies de Lin, coquelicots, trèfle et diverses graminées, de lierre, de pervenche, et de grands tapis de bulbes
- ✓ une strate verticale extérieure de Métaséquoias et de collections d'arbres à fleurs et fruitiers rappelant les vergers
- ✓ en cœur d'îlots une collection d'arbres d'alignements quadrillera les stationnements (Saules blanc, Chênes des marais, Érables argentés et Frênes communs)
- ✓ traitement végétal accompagnant l'ensemble des voies de desserte de la ZAC
- ✓ la promenade commerciale sera accompagnée par un mail dense d'arbres d'environ 150 cerisiers à fleurs. Les entrées de cette promenade seront facilement identifiables par l'implantation de bosquets de liquidambar.
- ✓ en sous-étages des plantations arborées, les espaces seront plantés d'arbustes, de graminées et de bandes de couvre-sols.

L'identification des accès principaux piétons et véhicules se fera au moyen de trois grandes pergolas urbaines en acier inoxydable miroir d'une hauteur courante de 9 m, pouvant culminer à 11m sous forme de portiques aux abords du projet.



Le centre commercial Promenade de Flandre aura une hauteur uniforme d'environ 7 m, qui pourra s'élever en deux endroits jusqu'à 25 m pour créer un signal.



Les façades seront composées d'un fond en aluminium poli-miroir devant lequel des lamelles de bois pivoteront progressivement. Derrière une première façade jouant le rôle de filtre et d'élément fort de l'identité du projet, une voie de livraison logistique parcourra toute la périphérie extérieure du bâtiment en assurant la desserte de l'ensemble des espaces de réserves, des locaux déchets ou techniques. Cette voirie tiendra également lieu de voie pompiers, ces derniers pouvant également intervenir en intérieur d'îlot.

Dispositions techniques du projet

La notice technique contenue dans le dossier décrit les conceptions et dispositifs de construction des bâtiments, les raccordements aux réseaux d'alimentation en énergie et de téléphone, les éclairages, l'alarme incendie, la vidéosurveillance. Une seconde partie est consacrée aux règles parasismiques.

Les constructions et ouvrages réalisés dans le cadre du projet et de son accessibilité seront conformes à la réglementation française en vigueur et prévoient une durée de vie et de pérennité des bâtiments de 50 ans.

L'ensemble de la superstructure du bâtiment sera réalisée en charpente métallique.

La nature des sous-sols et la présence de la nappe en faible profondeur impliquent un risque de tassement. Il existe aussi un risque d'inondation par remontée de nappe et par ruissellement lié à l'urbanisation. Les bâtiments seront en simple rez-de-chaussée et/ou localement en R+1 sans sous-sol ni niveau enterré. Les fondations sous les poteaux de superstructure métallique seront de type pieux, suivant les dispositions fixées par le rapport géotechnique. Des mesures de confortement du terrain sont prévues, avec le traitement des inclusions, fondations par pieux, longrines parasismiques.

Afin de ne pas dégrader le milieu naturel, et de respecter la qualité du milieu souterrain, il est prévu la réalisation de 6 bassins mixtes reprenant les eaux de toitures et de parkings.

Le recueil des eaux pluviales s'effectuera par l'intermédiaire :

- de noues plantées d'espèces hygrophiles dégraissantes et de grilles avaloirs équipées d'un coude plongeant et d'une décantation de 240 litres permettant le traitement de la pollution chronique.
- d'un fossé situé en périphérie du bâtiment (eaux de toitures uniquement).

L'eau de pluie sera récupérée dans une cuve enterrée en béton. Cette eau sera utilisée exclusivement pour l'alimentation des cuvettes de WC communs, ainsi que pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des sols. Un sur-presseur alimentera le réseau d'eau de pluie. Celui-ci sera spécifiquement repéré pour ne pas être utilisé comme eau potable.

Une partie des eaux sera également tamponnée dans des bassins enterrés, avant rejet définitif à débit limité vers la Becque de Neuville. (Voir ci-dessous le dossier n°2 « Loi sur l'Eau de la Z.A.C. du Petit Menin »)

Les équipements installés seront de type électrique. Néanmoins, les restaurants pourront également utiliser des équipements au gaz (un raccordement gaz est prévu pour chaque restaurant).

Chaque preneur assurera la fourniture et la pose des aménagements intérieurs, tels les équipements de chauffage, ventilation, climatisation, plomberie-sanitaire, protection incendie.

Protection incendie

Les boutiques et les moyennes surfaces seront équipées d'une attente concessionnaire pour le raccordement de leur installation RIA. Les grandes surfaces seront également protégées par une installation de sprinklage, à charge du preneur.

Le désenfumage sera de type naturel réalisé par des ouvrants en façades et des exutoires placés en toiture. Seules les cellules proposant un étage seront équipées d'un désenfumage mécanique à charge du preneur, pour la partie rez-de-chaussée. L'étage sera désenfumé de façon naturelle (ouvrants en façade et exutoires en toiture).

Des poteaux incendies seront également installés par le bailleur selon la réglementation en vigueur.

Afin d'assurer le débit et la pression réglementaires, une réserve d'eau sera réalisée à proximité du raccordement au réseau du concessionnaire, de 700 m³, et un surpresseur raccordé au réseau secouru sera mis en œuvre.

Règlementation thermique

Le projet s'inscrit dans une démarche environnementale en vue d'obtenir le niveau Very Good selon le référentiel BREEAM (équivalent HQE, Haute Qualité Environnementale, en France), l'objectif général étant, sommairement, de concevoir un bâtiment performant et impliquer les preneurs dans la démarche globale.

Conception thermique

Les bâtiments sont conçus pour limiter fortement les déperditions thermiques. Les techniques mises en œuvre sur le projet reposent sur les techniques bioclimatiques.

Les locaux seront fortement isolés. Le plan d'étanchéité à l'air du bâtiment sera parfaitement continu.

Un système de ventilation mécanique contrôlé assurera exactement le renouvellement d'air nécessaire.

Sous l'intitulé de la "Démarche en vue d'atteindre une performance énergétique permettant de réaliser un gain de 50% d'énergie primaire par rapport à des consommations de référence", rubrique (4) "Intégrer les énergies renouvelables", le dossier indique : « afin d'évaluer le potentiel du projet quant à l'utilisation d'énergies renouvelables, une étude de faisabilité sur le recours aux énergies renouvelables locales sera réalisée ». (Page 8 PC 4-3 Notice environnementale - Septembre 2013)

Dans sa "Note de réponse au CGEDD et à la consultation transfrontalière" (du 9 juillet 2014, contenue dans le dossier unique), le pétitionnaire n'apporte pas de réponse à la recommandation de l'Autorité environnementale de « **préciser les raisons ayant conduit à ne pas étudier l'utilisation d'énergie renouvelable** ». Cependant, le volet "Attestation thermique" du permis de construire PDF contient une « Étude de faisabilité des approvisionnements en énergie en coût global et environnemental pour aide à

la décision du maître d'ouvrage » datant de février 2013, qui conclut en fin d'analyse que : « *Suite à ces études comparatives, il apparaît que l'approvisionnement énergétique pour le projet Promenade de Flandre semble devoir s'orienter sur une solution de pompes à chaleur réversibles (aérothermie)* ». En effet, cette solution répond pour ce projet à plusieurs critères :

- Prix de l'énergie compétitif et a priori plus stable car non indexé sur les énergies fossiles (pétrole, charbon) ;
- Fiabilité de l'approvisionnement ;
- Coût de maintenance faible compte tenu qu'un seul appareil produit le chaud et le froid ;
- Émission faible de gaz à effet de serre, par rapport au combustible gaz.

Pour cette raison, le choix de l'énergie utilisée sur le site sera l'électricité, associée à une solution dite « développement durable » via un chauffage par pompes à chaleur aérothermiques (climatiseurs de toiture réversibles à haute performance énergétique pour les unités commerciales de grandes et moyennes surfaces, et de type VRV (volume de réfrigérant variable) pour les autres cellules) ».

Distribution électrique

Trois transformateurs alimenteront en moyenne tension l'ensemble des cellules, à l'exception des cellules grandes surfaces, qui auront leur propre transformateur privé.

Eclairage

L'éclairage intérieur des locaux sera réalisé par des appareils fluorescents à haut rendement, de type T5, et/ou fluo-compact.

Les circulations publiques disposeront d'un éclairage général activé par une commande non accessible au public pour 1/3 et à partir de détecteurs de présence avec gestion de l'éclairage naturel pour les autres 2 / 3.

Eclairage de sécurité

L'éclairage de sécurité des locaux communs sera réalisé par Blocs Autonomes d'Éclairage de Sécurité non permanent de type SATI (Système Auto Test Intégré). Ceux-ci seront à technologie leds.

Alarme incendie

Chaque cellule étant indépendante, il n'est pas prévu d'alarme incendie généralisée.

Pour les Services généraux, il sera installé une alarme incendie constituée d'un équipement d'Alarme de type 4 comprenant des déclencheurs manuels et des blocs autonomes d'alarme sonore, complétés d'indicateurs lumineux de type « flashes » pour les personnes à mobilité réduite.

Une notice de sécurité détaille les dispositifs de protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.




Vidéosurveillance, contrôle de sécurité

Une vidéosurveillance par caméras de type « dôme » sur candélabres sera installée et le poste de sécurité sera équipé de moniteurs de contrôle et d'enregistreurs sur disque dur. Une alarme anti-intrusion par détecteurs de présence sera également mise en place, reliée sur une centrale alimentant des sirènes extérieures et un transmetteur téléphonique.»

Règles parasismiques

Roncq, Neuville-en-Ferrain et Tourcoing se situent en zone de sismicité 2, sismicité faible.

L'établissement se range dans la catégorie d'importance III :

| | | |
|-----|---|--|
| III |  | <ul style="list-style-type: none"> ■ Bureaux ou établissements commerciaux non ERP, h ≤ 28 m, max. 300 pers. ■ Bâtiments industriels pouvant accueillir au plus 300 personnes. ■ Parcs de stationnement ouverts au public. |
| |  | <ul style="list-style-type: none"> ■ ERP de catégories 1, 2 et 3. ■ Habitations collectives et bureaux, h > 28 m. ■ Bâtiments pouvant accueillir plus de 300 personnes. ■ Établissements sanitaires et sociaux. ■ Centres de production collective d'énergie. ■ Établissements scolaires. |
| |  | <ul style="list-style-type: none"> ■ Bâtiments indispensables à la sécurité civile, la défense nationale et le maintien de l'ordre public. ■ Bâtiments assurant le maintien des communications, la production et le transport d'énergie, la distribution publique de l'énergie. |

| Catégorie d'importance | Coefficient d'importance γ_1 |
|------------------------|-------------------------------------|
| I | 0,8 |
| II | 1 |
| III | 1,2 |
| IV | 1,4 |

La notice de prise en compte des règles parasismiques pour le dossier de permis de construire précise que les règles Eurocode 8 obligatoires et applicables à cette catégorie de constructions seront respectées.

Le dossier comporte une attestation de contrôle technique délivrée par le Bureau Veritas pour la prise en compte au stade de la conception des règles parasismiques.

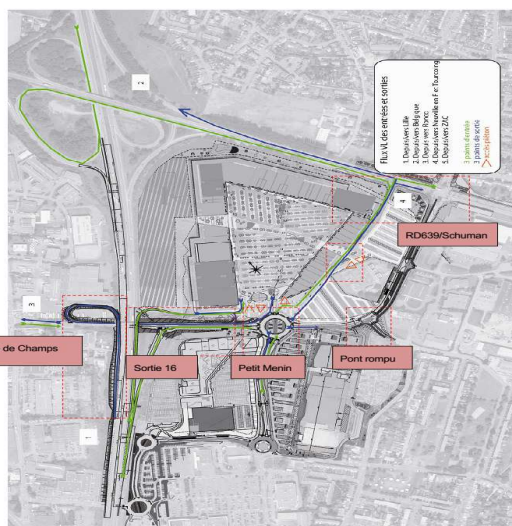
Les circulations et déplacements

Le projet prévoit :

- ✓ La mise en service de transport de Haut Niveau de Service et de la Citadine ;
- ✓ Deux nouveaux arrêts de transports en commun sont prévus avec des arrêts pour le transport à Haut Niveau de Service et de la Citadine ;
- ✓ La création de deux voies de bus sur la rue du Petit Menin permettant de faciliter l'insertion des bus au niveau des giratoires ;
- ✓ Une signalétique adaptée, orientant les usagers vers les arrêts de bus à proximité ;
- ✓ La création de continuités douces permettant aux piétons et cyclistes de relier la ZAC et le centre commercial, les quartiers voisins de Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing et les transports en commun



- ✓ L'aménagement d'un carrefour secondaire (Voir le dossier n°6, « RD 639 – Perte de statut de voie express entre les PR 0+0000 et 1+0090 ») dédié à la desserte du centre commercial :



- ✓ Des aménagements des bretelles d'accès dans les deux sens entre l'autoroute A22 et la ZAC du Petit Menin. (Voir ci-dessous le dossier n°3 concernant l'utilité publique du projet d'accessibilité à la Z.A.C. du Petit Menin depuis l'autoroute A22)

Accessibilité « Handicapés »

Un formulaire intitulé « Notice accessibilité Handicapés relative aux établissements recevant du public », dûment rempli par le maître d'ouvrage en vue de permettre la réalisation des travaux d'aménagement des voies de circulation et parkings aux personnes à mobilité réduite, est également joint au dossier.

Quatre scénarios ont été élaborés avant d'aboutir aux principes d'aménagement du projet.

Le scénario 4 est la solution retenue au stade de l'étude d'impact de la ZAC Petit Menin réalisée en novembre 2011. Depuis, des évolutions ont été apportées.

Scenario 1



Scenario 2



Scenario 3



Scenario 4



Cahier des charges

Le cahier des charges figurant en annexe du dossier, établi par LMCU en sa qualité de concédant, est destiné déterminer les conditions de cession d'usage des terrains inscrits dans le périmètre de la Z.A.C. du Petit Menin dont Immochan Aménagement est aménageur. Il indique le nombre de mètres carrés de surface de plancher dont la construction est autorisée sur la parcelle cédée. Ce cahier fixe en outre des prescriptions techniques, urbanistiques et architecturales imposées pour la durée de la réalisation de la zone. Une partie intitulée « Cahier des charges architecturales, paysagères et environnementales » contient une présentation de l'îlot 1, qui accueille le projet Promenade de Flandre et un « Cahier d'entretien des espaces verts », établissant des préconisations techniques.

En parallèle de ce cahier des charges, le dossier d'étude d'impact de novembre 2014 (Annexe de la note de réponse à la CGEDD) comporte une « Charte de qualité environnementale des sites commerciaux Immochan » déclarant l'engagement du pétitionnaire dans une « démarche environnementale dans l'ensemble de ses sites commerciaux existants ou en création ».

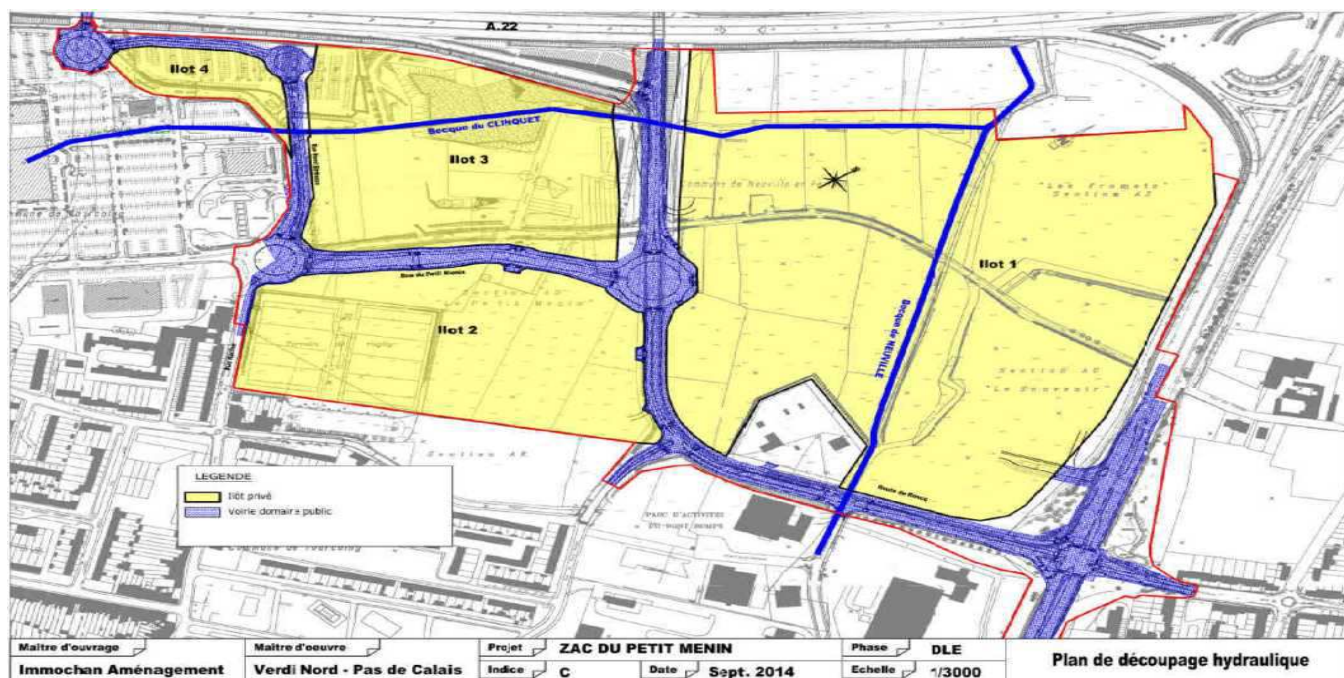
Cette charte indique les objectifs, exigences et recommandations de cette démarche, à laquelle tous les acteurs du site commercial doivent adhérer.

Il est à noter que le « Cahier d'entretien des espaces verts » (Annexe 3 au cahier des charges de cession de terrain) précise que « l'utilisation des produits phytosanitaires **est interdite** dans l'emprise de la ZAC du Petit Menin, sauf traitement d'espèces invasives de manière ponctuelle ».

Dossier n° 2

Dossier Loi sur l'Eau de la Z.A.C. du Petit Menin

Document 144 pages



Rappel du projet

Située sur les communes de Tourcoing, Neuville-en-Ferrain et Roncq la ZAC du Petit Menin a été créée le 1er février 2008. Elle s'inscrit dans le cadre de la stratégie foncière de Lille Métropole et vise à développer le tissu économique.

Le 1er juillet 2011, la concession d'aménagement a été confiée à IMMOCHAN Aménagement.

L'aménagement de la zone, d'une surface d'environ 45 ha, découpée en 4 îlots consiste à :

- Réaliser le projet commercial " Promenade de Flandre " (îlot 1) ;
- Présenter le projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'A22.

Les aménagements des îlots 2 et 3 (dont les projets ne sont pas finalisés) et de l'îlot 4, qui ne fait l'objet que d'un réaménagement, rentrent dans la présente demande d'autorisation.

Au titre de la législation, le présent dossier vise à autoriser IMMOCHAN Aménagement ;

- A la création des équipements nécessaires pour les eaux usées et pluviales du site, à en assurer la gestion pour la rendre compatible avec les règles fixées par la nomenclature et le règlement de la zone ;
- A permettre le rabattement de nappe;
- A la destruction et la compensation de zone humide.

Cadre juridique spécifique à l'enquête

Promulguée le 30 décembre 2006, la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques réforme le Code de l'Environnement et répond à trois grands enjeux :

- ✚ Atteindre les objectifs « de bon état de toutes les eaux d'ici 2015 », fixés par la directive européenne : la Directive Cadre Eau,
- ✚ Améliorer les conditions d'accès à l'eau pour tous et apporter plus de transparence au fonctionnement du service public de l'eau et de l'assainissement,
- ✚ Renover l'organisation de la pêche en eau douce. L'atteinte des objectifs fixés est conditionnée au financement de la politique de l'eau. L'encadrement des dépenses des agences de l'eau, et des

tarifs des redevances instaurées par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques, sont prévus dans ses articles 83 et 84.

La procédure résulte des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement et de ses articles réglementaires R.214-1 et suivants.

Le Code de l'Environnement dans sa section Eau et Milieu Aquatique (articles R 214.1 et suivants) a pour mission de contribuer à la protection, la mise en valeur de la ressource en eau superficielle et souterraine dans le respect des équilibres naturels. Il fixe notamment les conditions dans lesquelles peuvent être réglementés certains travaux et activités susceptibles de porter atteinte à la qualité de cette ressource ou de nuire à son libre écoulement.

Dans sa partie réglementaire, la nomenclature fixe, suivant les opérations projetées, le régime auquel elles sont soumises : Déclaration (D) ou autorisation (A).

Le tableau ci-après détaille au regard des prescriptions de la nomenclature et du projet d'aménagement, les différentes actions envisagées, soumises soit au régime de la déclaration soit de l'autorisation.

| Rubriques potentiellement concernées | Cas du projet présenté | Rubrique régime | et |
|--|---|--------------------|----------|
| Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau | En phase travaux, des opérations de rabattement de nappe seront nécessaires. | 1.1.1.0. | D |
| Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : Supérieur ou égal à 200000 m ³ /an ⇒Autorisation Supérieur à 10 000 m ³ /an mais inférieur à 200 000 m ³ /an ⇒ Déclaration | En phase travaux, des opérations de rabattement de nappe seront nécessaires. Les volumes pompés ne sont pas connus à ce jour. Néanmoins, ils seront inférieurs à 200 000 m ³ | 1.1.2.0. | D |
| Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux (...) la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant: Supérieure ou égale à 10 000m ³ /j ou à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau ⇒Autorisation Supérieure à 2000 m ³ /j ou à 5% du débit moyen interannuel du cours d'eau mais inférieure à 10 000 m ³ /j ou à 25% du débit moyen interannuel du cours d'eau ⇒Déclaration | Les eaux pompées lors des opérations de rabattement de nappe seront rejetées vers la Becque du Clinquet ou la becque de Neuville. Le débit de référence de la Becque du Clinquet (fossé concerné par les rejets) est de 600 l/s. Les débits de rejet seront inférieurs à 25% du débit de référence (soit 150 l/s). | 2.2.1.0. | D |

| | | | |
|--|---|-----------------|----------|
| <p>Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant:</p> <p>Supérieure ou égale à 20 ha ⇒ Autorisation</p> <p>Supérieure à 1ha mais inférieure à 20 ha ⇒ Déclaration</p> | <p>Le projet IMMOCHAN Aménagement couvre une surface de 45,36 hectares.</p> <p>Les eaux pluviales seront rejetées dans la Becque du Clinquet (fossé) et la Becque de Neuville (réseau d'assainissement).</p> | 2.1.5.0. | A |
| <p>Plans d'eau permanents ou non dont la superficie est:</p> <p>Supérieure ou égale à 3 ha ⇒ Autorisation</p> <p>Supérieure à 0,1ha mais inférieure à 3 ha ⇒ Déclaration</p> | <p>Le stockage des eaux pluviales issues des espaces publics se fera dans des bassins de tamponnement enterré.</p> <p>Le stockage des eaux pluviales issues des îlots se fera dans des bassins de tamponnement enterrés, sauf pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'îlot 1 pour lequel, il est envisagé de stocker une partie des eaux pluviales au moyen de bassins à ciel ouvert de type noues et fossés (9436m²) ➤ L'îlot 2 : pas de données actuellement : projet non connu à ce jour. ➤ Enfin, la mesure de compensation à la destruction de zone humide prévoit la création de mares temporaire dans la surface est d'environ 1290 m². <p>Compte tenu des incertitudes existantes, notamment sur le lot 2, le projet est soumis à Autorisation au titre de la rubrique 3.2.3.0</p> | 3.2.3.0. | A |
| <p>Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :</p> <p>Supérieure ou égale à 1 ha ⇒ Autorisation</p> <p>Supérieure à 0,1ha mais inférieure à 1 ha ⇒ Déclaration</p> | <p>Une zone humide d'environ 2 hectares sera détruite dans le cadre du projet.</p> | 3.3.1.0. | A |

Cette demande d'autorisation ne vaut que pour le projet d'aménagement sous Maitrise d'ouvrage IMMOCHAN Aménagement couvrant une surface de 45,36 ha, partie de la ZAC Petit Menin (55 ha) dont le périmètre correspond à un zonage issu du Plan Local d'Urbanisme.

Contenu et rappel résumé du dossier

1 – Nom et adresse du demandeur

2 - Résumé non technique

- ✚ Présente en deux pages les dispositions du Code de l'Environnement qui conduisent à la demande d'autorisation au titre de l'aménagement de la ZAC du Petit Menin.

3 – Objet de l'étude et localisation du projet

- 3.1 Objet du dossier
- 3.2 Localisation du projet

4 – Rubriques de la nomenclature concernées

5 – Analyse de l'état initial

- 5.1 Eléments de climatologie
 - ✚ A partir des données de la station de Lille Lesquin sont répertoriés les éléments concernant les précipitations, températures et vents.
- 5.2 Le relief
- 5.3 Hydrographie- hydrologie
 - 5.3.1 Bassin versant naturel
 - 5.3.2 Cours d'eau
 - ✚ Située sur le bassin versant de la Lys-Deûle, la zone d'étude est traversée par deux cours d'eau aujourd'hui busés; la becque du Clinquet et la becque de Neuville (considérée comme réseau d'assainissement).

Commentaire de la CE : si la becque de Neuville est considérée par LMCU comme réseau d'assainissement sur le site, cette becque retrouve sa qualité de cours d'eau rattaché à la masse d'eau Lys rivière pour laquelle des objectifs de bon état ont été fixés à l'horizon 2027 par le SDAGE Artois/Picardie.

- 5.4 Géologie
 - 5.4.1 Etude de la carte du BRGM
 - ✚ A partir de la feuille de Lille/Halluin du BRGM, la zone d'étude est recouverte par des formations superficielles (limons de plateaux).
 - 5.4.2 Etude géotechnique
 - ✚ Réalisée par CAP-SOL, 13 sondages ont permis de mettre en évidence la constitution géologique des terrains. Cette étude a été complétée par le cabinet SOREG pour mesurer la perméabilité du site.
 - 5.4.3 Cavités souterraines
 - ✚ Les différentes communes du site ne sont pas exposées au risque d'effondrement de cavités souterraines
 - 5.4.4 Mouvements de terrain
 - ✚ L'ensemble de la zone d'étude présente un aléa faible à moyen (au niveau des becques).
- 5.5 Contexte hydrogéologique
 - 5.5.1 Nappes aquifères
 - ✚ Le projet se situe au droit de la nappe souterraine captive contenue dans les sables du Tertiaire
 - 5.5.2 Piézométrie
 - ✚ Trois nappes sont recensées sur la zone d'étude ; la nappe superficielle, la nappe contenue dans les Sables Tertiaires d'Ostricourt et la nappe de la craie.
 - 5.5.3 Exploitation de la ressource en eaux souterraines

- Il n'y a aucun captage d'alimentation en eau potable ou industriel sur ou à proximité immédiate de la zone d'étude. Aucun périmètre de protection de captage ne recoupe l'emprise du projet.

5.5.4 Vulnérabilité de la nappe souterraine

- L'aquifère du Landénien est peu vulnérable sauf sur sa frange libre.

5.6 Sensibilité du milieu récepteur selon le SDAGE et le SAGE

5.6.1 Au vu du SDAGE Artois -Picardie

5.6.2 Au vu du SAGE Marque-Deûle

- Rappelle les objectifs du SDAGE Artois/ Picardie pour le bassin versant de la Marque et de la Deûle et les enjeux du Sage Marque Deûle en cours d'élaboration.

5.7 Milieu naturel

5.7.1 Zones naturelles d'intérêts écologiques faunistiques et floristiques

- La zone d'étude n'est pas concernée par une ZNIEFF de type 1 ou 2.

5.7.2 Natura 2000

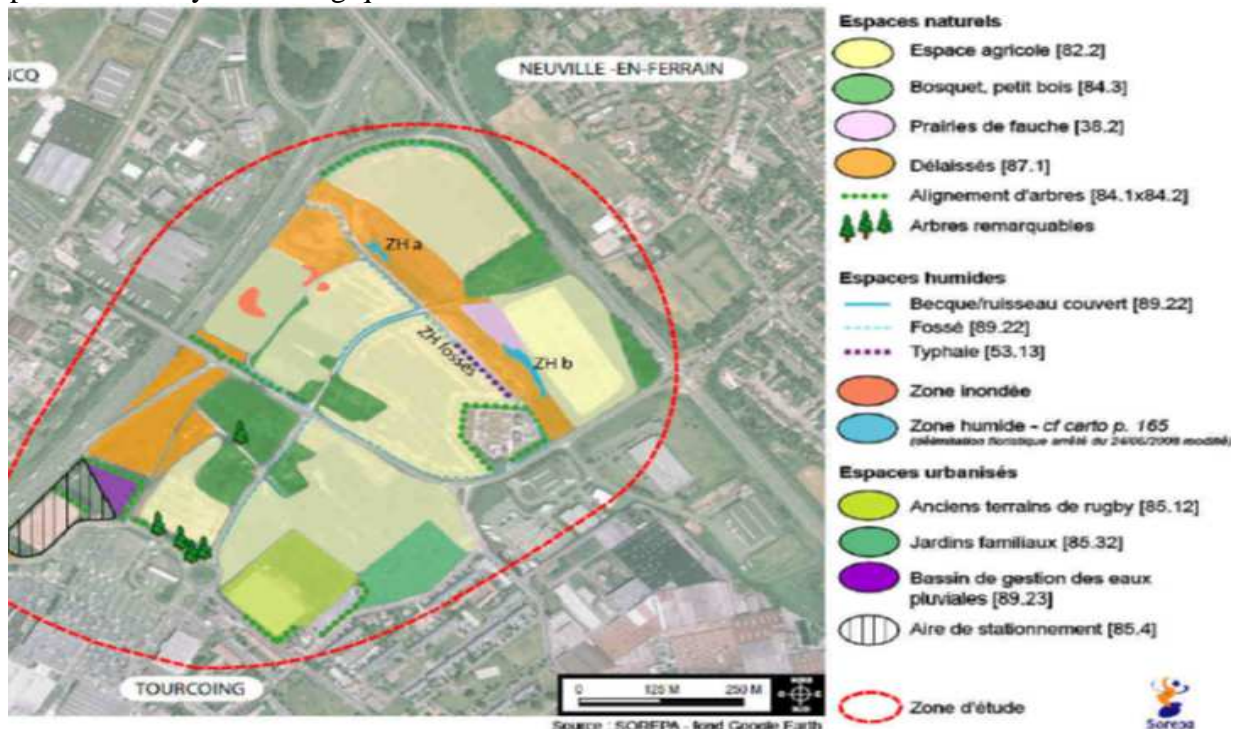
- 2 zones Natura 2000 sont recensées :

La zone de protection spéciale dite des « cinq tailles » située sur le territoire français à environ 30 km ;

La zone de protection spéciale et zone spéciale de conservation dite « vallée de la Lys » située sur le territoire belge à environ 9km.

5.7.3 Composantes biologiques du site

- De novembre 2010 à octobre 2013, 12 prospections de terrain ont été réalisées en différentes phases permettant d'appréhender au mieux les sensibilités écologiques du site à différentes périodes des cycles biologiques.



5.7.4 Zones humides

- L'agence de l'eau Artois-Picardie classe une partie des terrains de la zone d'étude en zone potentiellement humide.
 - Selon les critères flore et habitat de l'arrêté du 24/06/2008, trois zones humides ont été recensées pour une surface de 2838m².
 - De septembre 2013 à février 2014 des sondages pédologiques ont été réalisés, cette

campagne a permis de délimiter 20959 m² de zone humide dans le périmètre aménagé au sens pédologique de l'arrêté du 24/06/2008 modifié

5.7.5 Synthèse habitat / faune / flore

ENJEUX

Préserver dans la mesure du possible le patrimoine floristique de qualité, tout en évitant la propagation des espèces invasives ;
Recréer les habitats nécessaires au maintien de la faune in situ ;
Compenser la destruction de la zone humide sur un site proche, dans la même masse d'eau, aux caractéristiques naturelles et physiques semblables

5.7.6 Fonctionnalité de la zone humide détruite

- ✚ Au titre de l'arrêté du 24/06/2008 la fonctionnalité de la zone humide recensée est précisée à savoir ses fonctions : hydrologique, écologique, épuratrices, socioculturelle et économique.

5.8 Risques inondation

5.8.1 Risque inondation par débordement de cours d'eau

5.8.2 Risque inondation par remontée de nappe

- ✚ Un plan de prévention des risques naturels a été prescrit en 2001 sur les 3 communes et concerne le risque inondation. Le dossier précise qu'un bassin de stockage de 50 000m³ est projeté par MEL, il se situe en bordure du projet d'aménagement.

Le risque d'inondation par remontée de nappe varie de faible à très fort sur la zone d'étude.

5.8.3 Assainissement existant

- ✚ Le site dispose d'un réseau de collecte de type unitaire. On note également la présence de fossés collecteurs d'eau, sur et autour du site.

Un bassin de stockage/ restitution est présent sur l'ilot 4 ; il reprend les eaux pluviales du parking personnel Auchan (1,13 ha).

6 – Analyse de l'état initial

6 - Description du projet

6.1 Présentation générale du projet

- ✚ Le site d'une surface de 45,36 ha dont 10,50 ha d'espaces publics se décompose en quatre ilots et est voué entièrement à l'activité économique.

6.2 Assainissement eaux usées

6.2.1 Caractéristiques du réseau

6.2.2 Point de rejet

- ✚ Seules les parcelles privées rejeteront des eaux usées dont l'exutoire se situe en aval du séparateur de flots pour être acheminées directement sur la station d'épuration.

6.3 Assainissement eaux pluviales

6.3.1 Principes d'assainissement généraux Une dissociation des eaux de voiries et des eaux des parcelles privées est prévue.

6.3.2 Hypothèses de dimensionnement

- ✚ La référence de pluie centennale a été retenue pour le tamponnement en bassins étanches avant rejet à débit moyen régulé à 2l/s/ha.

6.3.3 Gestions des eaux pluviales des espaces publics

- ✚ Les voiries projetées ont été subdivisées en 6 bassins versants gérés indépendamment les uns des autres. La référence de pluie centennale et du coefficient de ruissellement 1 ont été retenus. Les

eaux seront collectées vers des bassins étanches et enterrés à structure alvéolaire pour un rejet régulé après traitement (bouches d'égout à décantation, séparateur d'hydrocarbures) vers les becques de Neuville ou du Clinquet et ce dans le tiers supérieur des exutoires.

- ✚ Le dossier précise que pour des raisons techniques certains espaces aménagés situés en périphérie du site ne seront pas régulés.

6.3.4 Gestion des eaux pluviales issues des parcelles privées

- ✚ La gestion sera à la charge de l'aménageur pour chacun des quatre ilots retenus. Collecte, tamponnement en bassin étanches, traitement, rejet 2l/s/ha vers les espaces publics ou les becques. Vanne d'isolement à chaque point de rejet.
- ✚ Le seul projet connu est celui de l'îlot 1 « Promenade de Flandre ». Le recueil des eaux pluviales se fait par l'intermédiaire de noues aménagées pour permettre le traitement de la pollution chronique et d'un fossé situé en périphérie du bâtiment pour récupérer les seules eaux de toitures. Une partie des eaux seront également tamponnées en bassins étanches avant rejet à débit limité vers la becque de Neuville (6 points de rejet sont prévus).
- ✚ Concernant l'îlot 2, le projet de gestion n'est pas connu ; plusieurs scénari sont prévus, ils respecteront le débit de fuite de 2l/s/ha et seront portés à la connaissance de la Police de l'Eau.
- ✚ Concernant l'îlot 3, les principes retenus, recueil des eaux par avaloirs ou grilles avec décantation, stockage en bassins enterrés étanches avant rejet en 2 points vers la becque du Clinquet.
- ✚ Concernant l'îlot 4, il consiste en un réaménagement du parking personnel Auchan, recueil des eaux par avaloirs ou grilles avec décantation, stockage sur 1 bassin enterré étanche avant rejet au débit de 1 l/s vers la becque du Clinquet.

7 – Effets du projet

7.1 Impacts sur les eaux de ruissellement naturel

7.1.1 Incidence quantitative

7.1.2 Incidence qualitative

- ✚ Sur les 45,36 ha du site seuls, 6,32 ha ne seront pas, pour des raisons techniques régulés, bien en deçà des 44,23 ha actuels. De même la surface active non régulée passera, suite au projet, de 15,72 ha à 3,3 1 ha.

Le dossier conclut donc à des incidences limitées, tant quantitatives que qualitatives sur le ruissellement naturel.

7.2 Impacts sur les eaux superficielles

7.2.1 Incidences quantitatives des rejets

7.2.2 Incidences qualitatives des rejets

- ✚ Les rejets ont fait l'objet d'autorisation et de prescriptions de la part des gestionnaires. Calculés sur la base d'une pluie centennale, ils seront effectués sur la limite fixée par la réglementation de 2 l/s/ha.

Concernant la qualité du rejet des eaux de voirie, le projet indique qu'hormis pour le Zinc et le Cuivre les concentrations des différentes pollutions sont en deçà des concentrations maximales autorisées.

7.3 Impacts sur les eaux souterraines

- ✚ La faible perméabilité du site, la collecte des eaux pluviales par canalisations enterrées et leur stockage en bassin étanche devraient conduire à limiter les impacts sur les eaux souterraines.

7.4 Incidence d'une pluie centennale

7.4.1 Espaces publics

7.4.2 Ilots

- ✚ L'ensemble des ouvrages a été dimensionné sur la base d'une pluie d'occurrence 100 ans.

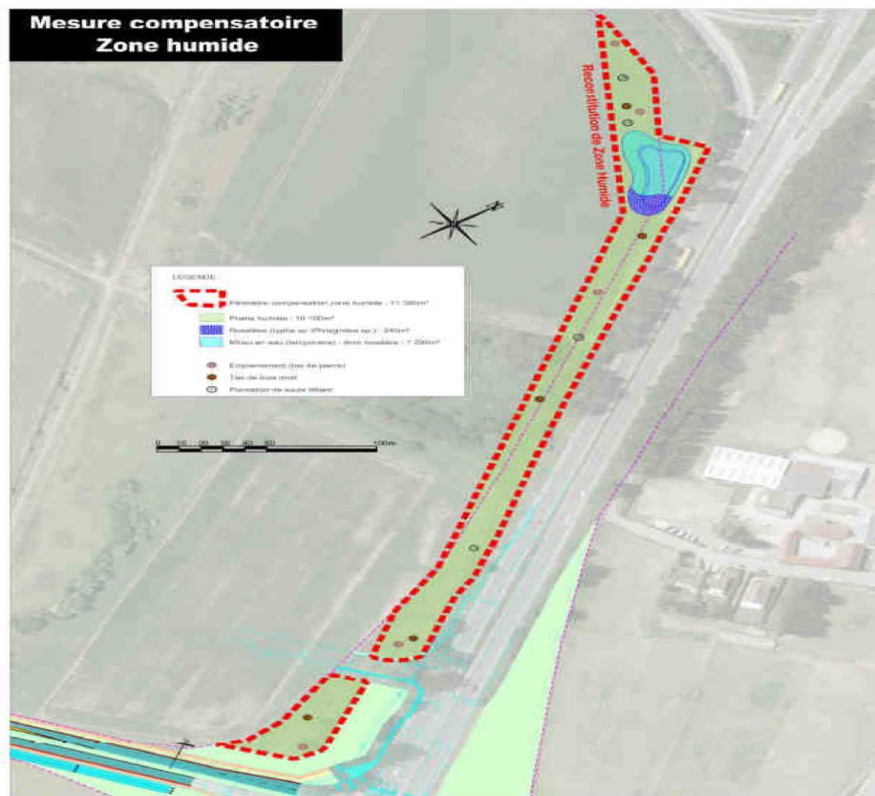
7.5 Impact sur la zone humide

7.5.1 Rappel des conclusions de la délimitation

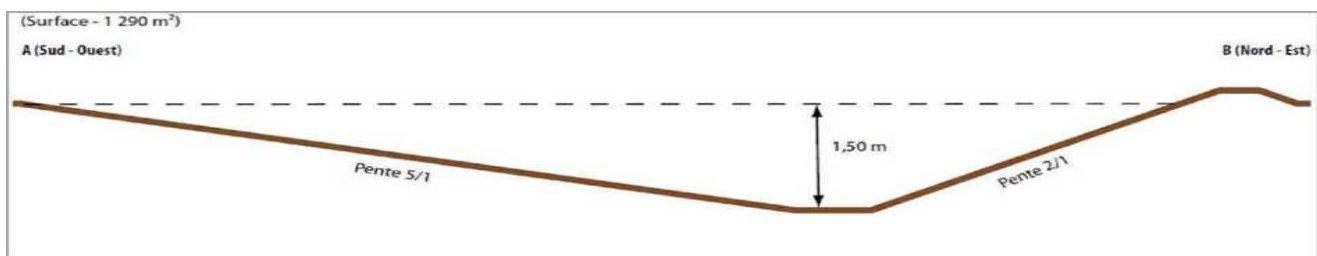
- ✚ Au titre du critère pédologique une zone humide de 20 959 m² de type "prairies mésohygrophiles" a été identifiée ; 2 838 m² présentent des caractéristiques floristiques typiques de ces zones.

7.5.2 Choix de la mesure de compensation

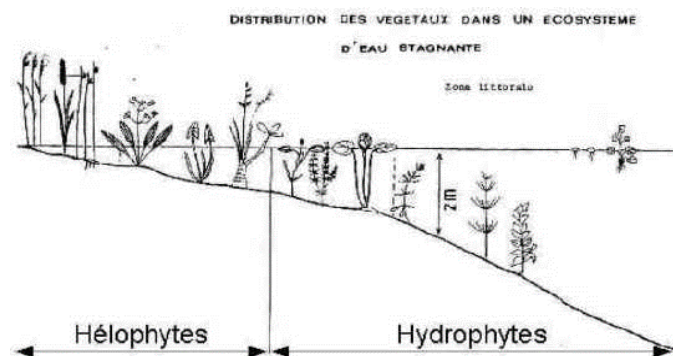
- ✚ L'objectif de reconstitution de la fonctionnalité de la zone détruite (tamponnement des eaux de ruissellement et de remontée de nappe) a prévalu pour la réintroduire sur le site. D'une surface moindre (11 390 m²) sur des terrains appartenant à IMMOCHAN et au Conseil Général du Nord, elle privilégie le qualitatif par rapport au quantitatif.



Création d'une mare de 1290 m² :



avec réimplantation de saules têtards en bordure



- création d'habitats favorables à la faune locale et la flore aquatique.

✚ A partir d'un point zéro, un écologue assurera le suivi en phase travaux et post travaux pour apporter les mesures correctrices à la non atteinte des objectifs.

7.6 Impact sur la zone Natura 2000

✚ Pas d'impacts sur les sites Natura recensés.

7.7 Incidences en phase travaux

7.7.1 Généralités

7.7.2 Installation de chantier

7.7.3 Gestion des débits de fuite en phase travaux

7.7.4 Rejet d'eaux usées et pluviales en phase travaux

7.7.5 Rabattement de nappe

✚ Il est précisé que les débits et volumes de rabattement de nappe seront centralisés et éventuellement adaptés pour respecter le seuil de Déclaration annoncé dans la demande de dossier.

7.7.6 Gestion des plantes invasives

✚ Des mesures seront prises pour éviter la prolifération des 3 espèces invasives recensées sur le site.

8 – Compatibilité du projet

8.1 Compatibilité avec le SDAGE

✚ Le dossier précise que le projet est compatible avec les orientations 1, 2 et 25 du SDAGE Artois-Picardie.

8.2 Compatibilité avec les réseaux existants

9 – Recommandations pour l'exploitation et l'entretien des ouvrages

9.1 En fonctionnement courant

9.1.1 Généralités

9.1.2 Modalités d'entretien des ouvrages

9.2 Opérations d'entretien exceptionnelles

9.3 Gestion des plantes invasives

✚ Fixe les fréquences et les modalités d'entretien des ouvrages inhérents aux ilots qui seront rétrocédés à chaque preneur.

10 – Annexes

- Etude géotechnique
 - CAP-SOL Conseil
 - SOREG
- Autorisations
 - LMCU pour rejet des eaux usées, pluviales et de rabattement de nappe,
 - SNIABA pour rejet des eaux pluviales et de rabattement de nappe,
 - Du département du Nord pour la mesure compensatoire zone humide,
 - De la SCI du Petit Menin pour la mesure compensatoire zone humide.
- Etude d'impact et avis de l'Autorité Environnementale
- Note de calculs des bassins de tamponnement ; espaces publics
- Note de calculs des bassins de tamponnement ; ilots
- Zone humide
- Carnets de plans

***Commentaire de la CE :** enregistré à la Police de l'Eau sous le N° 59-2012-00209 le dossier a été déclaré complet et régulier en date du 26/11/2014.*

Le dossier est compréhensible et présente les principes d'aménagements envisagés pour répondre aux contraintes de la Loi sur l'Eau.

Toutefois certains plans auraient pu faire l'objet d'un tirage A3 pour en permettre une lecture plus facile.

Etude d'Impact

Réalisée dans le cadre de l'enquête unique et du programme global, les Etudes d'Impact, versions février et décembre 2014 sont jointes au dossier.

Avis de l'Autorité environnementale CGEDD

En date du 9 juillet 2014, le CGEDD a émis un avis délibéré sur l'étude d'impact. Au vu de certains renvois, relatifs à une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, le CGEDD a demandé si l'étude d'impact soumise à l'avis de l'Ae valait « demande d'autorisation » à ce titre.

Note de réponse au CGEDD et à la consultation transfrontalière.

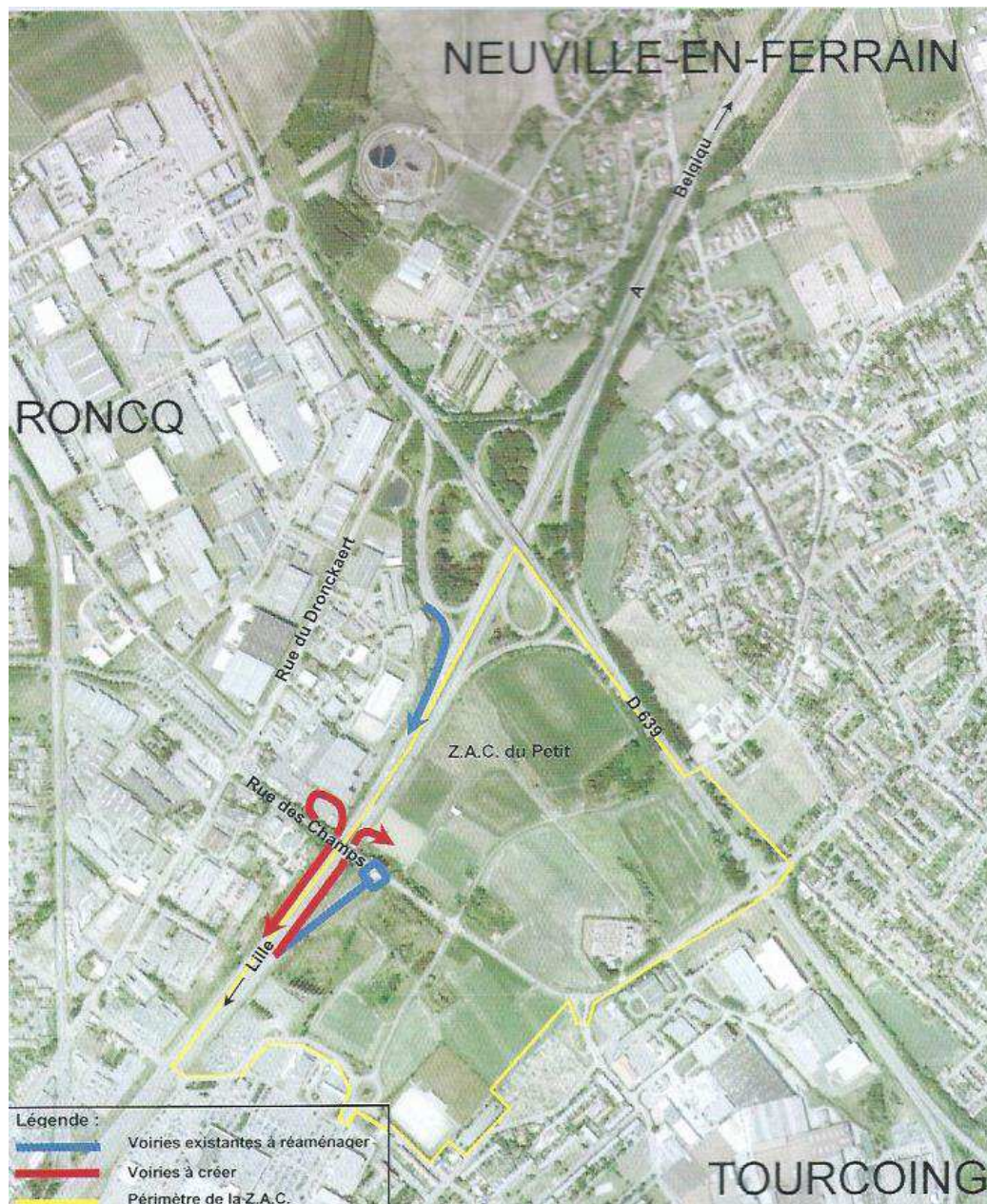
En réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale il est précisé que l'Etude d'Impact ne sera pas modifiée pour intégrer les réponses présentées, hormis la correction de certaines incohérences qui se trouvaient au sein du document initial.

En rapport avec la thématique eau, il est précisé que l'étude d'impact ne vaut pas dossier d'incidences au titre de la Loi sur l'Eau, et qu'un dossier spécifique (V9-octobre 2014) a été déposé et qu'il fait l'objet du présent rapport.

Dossier n° 3

Dossier concernant l'utilité publique du projet d'accessibilité à la Z.A.C. du Petit Menin depuis l'autoroute A22

Document de 72 pages + 1 plan général des travaux



A22 - Schéma des principaux aménagements d'accessibilité

NOTICE EXPLICATIVE

1 – Objet du dossier

En introduction, le dossier fait un rappel sur la justification de la ZAC du Petit Menin et du projet commercial « Promenade de Flandre » déjà développés dans les différents documents constituant le projet global soumis à la présente enquête.

Il participe au projet global comprenant :

- ↳ la ZAC du Petit Menin ;

↳ le projet commercial « Promenade de Flandre » ;

↳ l'accessibilité à la ZAC depuis l'autoroute A 22.

Le projet développé dans cette partie ne concerne que l'utilité publique du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22.

L'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A 22 comprend :

Des aménagements permettant l'accessibilité à la ZAC depuis l'autoroute, avec :

- ▶ modification de la bretelle existante entre l'autoroute A22 et la rue des Champs à Roncq [sortie n°16 de l'A22, sens Lille-Courtrai (Belgique)] ;
- ▶ création d'une nouvelle voie desservant directement le site du projet commercial « Promenade de Flandre ».

Des aménagements permettant l'accès à l'autoroute depuis la ZAC, avec :

- ▶ création d'une nouvelle bretelle autoroutière raccordant la rue des Champs à Roncq à l'autoroute A22 (sens Courtrai-Lille) ;
- ▶ modification de la bretelle autoroutière existante permettant de rejoindre l'autoroute A22 (sens Courtrai-Lille) depuis la RD 639 (sens Roncq – Tourcoing).

Entités administratives concernées :

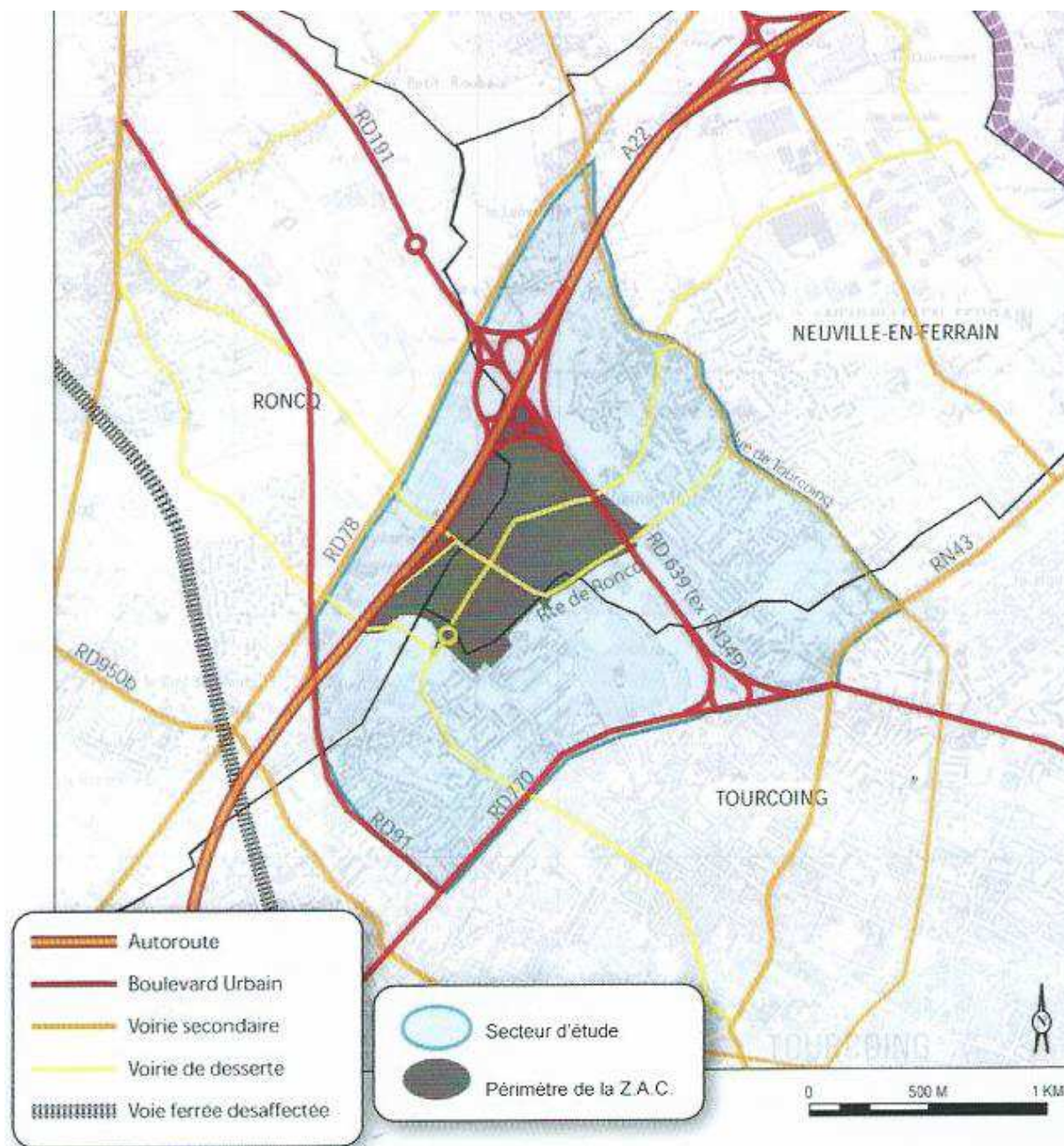
- ◇ l'Etat, maître d'ouvrage du projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'A22 ;
- ◇ la Métropole Européenne de Lille, à l'origine du projet de ZAC ;
- ◇ le Département du Nord (aménagements à réaliser sur la RD639) ;
- ◇ les villes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

2 – Description du projet

2.1 - Présentation du site :

Selon le pétitionnaire, le site retenu pour la réalisation de la ZAC bénéficie d'une situation privilégiée (planche ci après) :

- ☞ bonne accessibilité : proximité de l'autoroute A22, réseau de transport en commun existant ;
- ☞ proximité du centre ville et des équipements pour un site retenu en limite des communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing ;
- ☞ site enclavé entre trois centres urbains denses et d'importantes infrastructures ;
- ☞ facilité de raccordement à la totalité des réseaux eau, électricité, gaz et assainissement.



2.2 - Présentation de la desserte routière du site :

Selon le pétitionnaire, le site retenu pour la réalisation de la ZAC bénéficie d'une situation privilégiée :

☞ proximité de l'autoroute A22-E17, artère qui relie la métropole lilloise à la Belgique (ville de Gand), avec des accès au site depuis cette autoroute, dont le diffuseur de Neuville-en-Ferrain limitrophe au périmètre de la ZAC et la sortie de l'A22 (sens Lille-Gand) qui permet d'arriver rue des Champs ;

☞ proximité de voies primaires et secondaires ;

- ✚ voie express RD639 (ex N639) qui relie le boulevard périphérique de Tourcoing à la RD191 en direction de la vallée de la Lys. La RD639 est reliée à l'autoroute par l'échangeur n°17.

- ✚ des boulevards urbains :

- le boulevard d'Halluin (RD91) à Tourcoing – Roncq ;
- le boulevard industriel (RD770) à Tourcoing ;

- ✚ d'importantes voies de liaisons :

- la rue du Dronckaert (RD78) à Roncq – Neuville-en-Ferrain ;

- la rue de Tourcoing à Roncq – Roncq prolongée par la rue du Brun Pain à Tourcoing (RD950B) ;
- la rue de Gand (RN43) à Tourcoing ;
- la rue de Tourcoing à Neuville-en-Ferrain.

2.3 – Description du programme global :

2.3.1 – ZAC du Petit Menin

2.3.2 – Projet commercial « Promenade de France »

2.3.3 – Accessibilité de la ZAC du Petit Menin depuis l'A22

La globalité du programme a déjà été décrite plus avant.

2.4 – Description du projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'A22 :

2.4.1 – Objectifs du projet

Il est précisé que les objectifs du projet sont de participer au développement économique du secteur, en améliorant l'accessibilité à la ZAC depuis l'autoroute A22 et depuis les communes environnantes et de faciliter et sécuriser les déplacements et les échanges autoroutiers au niveau de l'échangeur n° 17 de l'autoroute A22.

***Commentaire de la CE :** Le porteur du projet semble limiter ses objectifs d'accessibilité aux communes environnantes alors que le projet a une ambition métropolitaine, voire internationale avec la proximité immédiate de la Belgique. L'autoroute A22 ne se limite pas au poste frontière.*

2.4.2 Le projet d'accessibilité à la Z.A.C. du Petit Menin depuis l'A22

Le projet d'accessibilité autoroutier consiste :

- **d'une part dans le sens Courtrai - Lille**, à créer une nouvelle bretelle de retour depuis la ZAC vers l'agglomération Lilloise. La réalisation de cette nouvelle bretelle inclut la reprise de la séquence d'entrée depuis le diffuseur n°17 sur la section courante de l'autoroute A22, séquence qui pose des problèmes de sécurité (rayons de giration et longueurs d'insertion insuffisants).
- **d'autre part dans le sens Lille - Courtrai**, à réorganiser la sortie du diffuseur n°16 afin de desservir la ZAC et de faciliter la sortie vers la rue des champs" (ou la route de Roncq).

La géométrie des aménagements proposés devrait s'intégrer dans l'environnement existant et prendre en compte les deux ouvrages à proximité des deux diffuseurs :

- Le passage sous l'A22 « Rue Henri Barbusse » reliant la RD78 (rue du Dronckaert) aux installations commerciales existantes du centre « Auchan Roncq ».
- Le passage au dessus de l'A22 supportant la « Rue des Champs/ Rue de Roncq » qui assure la liaison entre la RD639 et la RD78.

L'entrée sur la section courante de l'Autoroute A22 du diffuseur n°17 dans le sens Courtrai – Lille se fait via une voie collectrice gérant les mouvements d'entrée/sortie dans ce sens de circulation.

La bretelle d'entrée assurant la liaison entre la RD191 et cette collectrice dispose de caractéristiques d'entrée sur cette collectrice très atypiques avec des distances d'accélération beaucoup trop courtes pour une insertion dans des conditions optimales.

2.4.3 – Historique des études

Rappel est fait, dans cette partie, des études préalables menées dès 2006.

Dans le cadre des études préalables, il est apparu que l'accès à la ZAC nécessitait des aménagements de voirie majeurs sur le réseau national (A22) et aussi sur le réseau départemental (RD639).

Après différents échanges et études Etat/MEL, les services de l'Etat ont émis 2 courriers joints en annexe, les 14 et 17 octobre 2014 avec :

- ↳ un accord de principe concernant la réalisation des bretelles autoroutières ;

↳ l'autorisation d'ouverture de l'enquête publique.

2.4.4 – Concertation préalable relatives à l'accessibilité

La concertation préalable à cette partie de l'étude est détaillée dans ce chapitre. Elle figure au chapitre 8 de ce rapport « Concertation, organisation, déroulement de l'enquête »

2.5 – Justification du caractère d'intérêt général du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'A22 :

Le schéma directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille (SDDU) évoque la zone du Petit Menin comme site potentiel de développement d'activités économiques et commerciales. Le SDDU, en cours de révision, a valeur de SCOT.

Le pétitionnaire rappelle dans cette partie que la ZAC s'inscrit dans le cadre de la stratégie foncière économique dont MEL s'est dotée par délibération du 11 avril 2003 afin d'aménager 1000 hectares en 10 ans.

Dans ce contexte de politique économique, MEL affirme que la présente représente un site important de développement des activités économiques et commerciales.

Cette justification économique est complétée, en parallèle, par la justification du projet d'accessibilité à la ZAC depuis l'A22.

Elle est récapitulée par :

Le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'Autoroute A22 répond aux objectifs suivants :

- favoriser le développement économique du secteur Petit Menin, en facilitant l'accès à la future ZAC depuis le réseau structurant et depuis les communes environnantes ;
- faciliter et sécuriser les déplacements et les échanges autoroutiers au niveau des échangeurs 16 & 17 de l'autoroute A22.

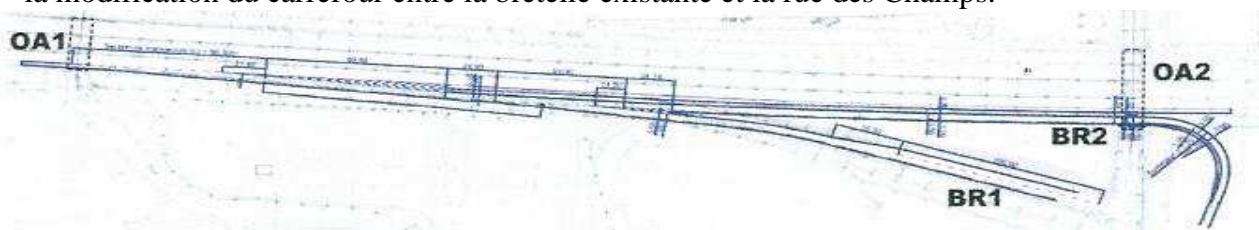
2.6 – Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

Le projet soumis à enquête comprend deux accès :

1/ Accès à la ZAC depuis l'autoroute A22, sens Lille – Gand

L'accès comprend :

- ❖ la création d'une nouvelle bretelle d'accès direct à l'ensemble commercial Promenade de Flandre ;
- ❖ la reprise de la bretelle existante du diffuseur n° 16 ;
- ❖ la modification du carrefour entre la bretelle existante et la rue des Champs.



La géométrie prévoit la création d'une nouvelle bretelle de sortie (BR2) assurant une liaison directe vers les nouvelles installations commerciales de l'îlot Promenade de Flandres. La bretelle de sortie existante (BR1) est conservée et s'implante en ramification de sortie sur la nouvelle bretelle.

Le franchissement de la rue des Champs s'effectue sous l'ouvrage existant (OA2) au moyen d'un raidissement du perré.

Le carrefour entre la bretelle existante (BR1) et la rue des Champs est modifié afin de mieux gérer les flux de circulation ;

- ✓ les Tourne à Gauche (TàG) vers Roncq seront régulés par feux tricolores ;
- ✓ les Tourne à Droite (TàD) vers le pôle commercial s'effectueront en création de voie jusqu'au nouveau giratoire prévu devant l'entrée principale du bâtiment Promenade de Flandre.

La proximité d'un passage inférieur (OA1) a contraint à la mise en œuvre d'une géométrie aux valeurs minimales autorisées par les guides de conception.

Plan de l'implantation du mur coupe-feu à l'entrée de la rocade de la N101. Le plan illustre la configuration de la rocade, le tracé du mur coupe-feu (en rouge), et les emprises nécessaires pour sa réalisation. Les dimensions et les volumes de trafic sont indiqués.

- 1** Emprise Gironse pour réalisation de bretelle - 4 800m²
- 2** Emprise Dalguignes pour réalisation de bretelle - 47m²
- 3** Emprise Gironse à concéder à Dalguignes - 126m²

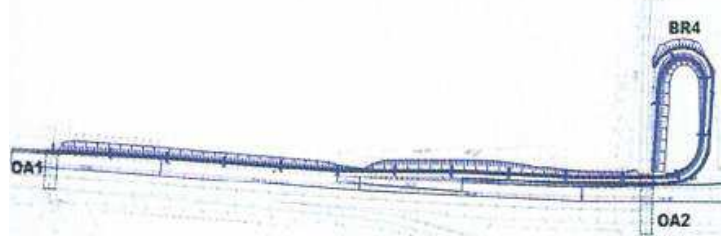
Implantation du mur coupe-feu

Mur de soutènement + Mur de protection flux thermique

Trafic attendu : 6 000 veh/TMJO

Voie pompiers 6,50m

- ❖ la modification de deux bretelles du diffuseur n° 17 de l'A22 (BR3 et BR5)
- ❖ la création d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute A22 en direction de Lille



l'étude BR3 - BR4 et BR5.

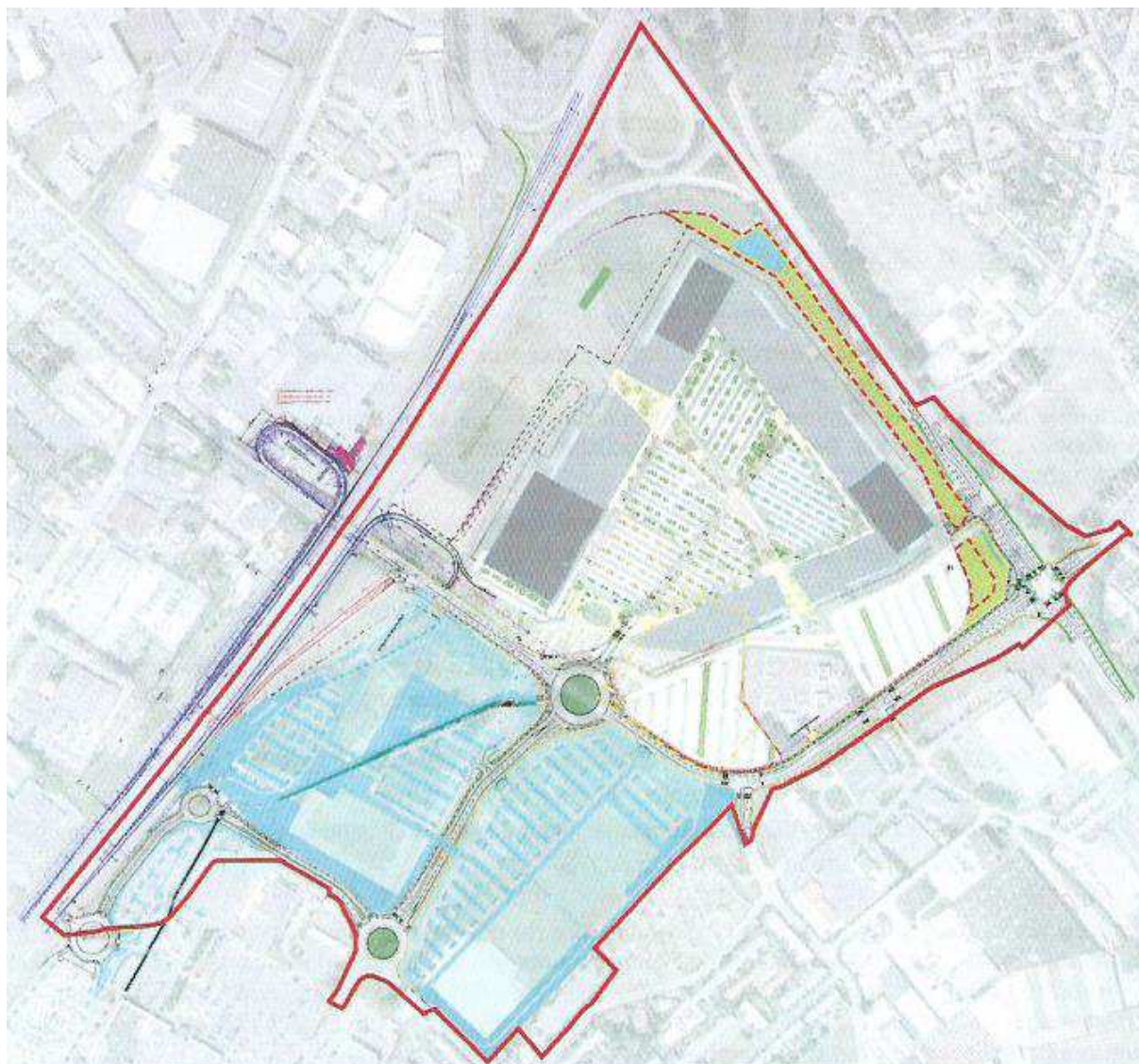
La bretelle BR3 autorise actuellement l'entrée des usagers sur la section courante de l'autoroute A22 venant de la RD 191 dans le sens Nord - Sud via la bretelle BR5, cette bretelle vient donc en ramification d'entrée sur la bretelle BR5 avec des caractéristiques n'autorisant pas une insertion optimale et confortable (zone d'accélération quasi nulle).

- ✓ les ouvrages OA1 et OA2 ;
- ✓ les entrées rapprochées à gérer : respecter à minima la distance d'arrêt entre le point 1.00m d'entrée au plus tôt de la bretelle BR4 et la fin du biseau d'entrée de la bretelle BR5 soit 195 m (autoroute A22 à 110 km/h) ;
- ✓ la bretelle BR3 qu'il faudra intégrer de manière acceptable.

La bretelle BR4 est une nouvelle bretelle indépendante des deux bretelles précédentes. Elle raccordera et autorisera les mouvements d'entrée sur la section courante de l'A22 des usagers venant de la Z.A.C. du Petit Menin via la rue des Champs. Cette bretelle s'insérera sur l'A22 après l'ouvrage OA2. Un raidissement de perré sera nécessaire à la mise en œuvre de cette géométrie.

L'étude de flux thermique a conclu sur la nécessité de réaliser un mur d'une hauteur de 7.00 mètres par rapport au niveau dalle du bâtiment entrepôt.

Le plan général des travaux placé ci-dessous synthétise l'ensemble des accès de, ou vers, l'autoroute A22.



2.7 – Appréciation sommaire des dépenses :

| ACCESSIBILITE AUTOROUTIERE (Dépenses) | Total H.T. |
|--|-------------------|
| Z.A.C. depuis l'A22 | 2 150 000 € |
| A22 depuis la Z .A.C. | 4 085 000 € |

Dépenses prévues à l'intérieur du périmètre de la ZAC (base 2012)

| RESULTAT (Dépenses - Recette) | Total H.T. |
|--|-------------------|
| Etudes | 1 454 009 € |
| Acquisitions | 11 669 601 € |
| Travaux de viabilisation | 15 120 859 € |

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Honoraires | 453 668 € |
| Rémunération | 2 003 352 € |
| Total H.T. des Dépenses | 30 701 489 € |
| Cessions | 27 889 739 € |
| Participations | 2 811 750 € |
| Total H.T. des Recette | 30 701 489 € |

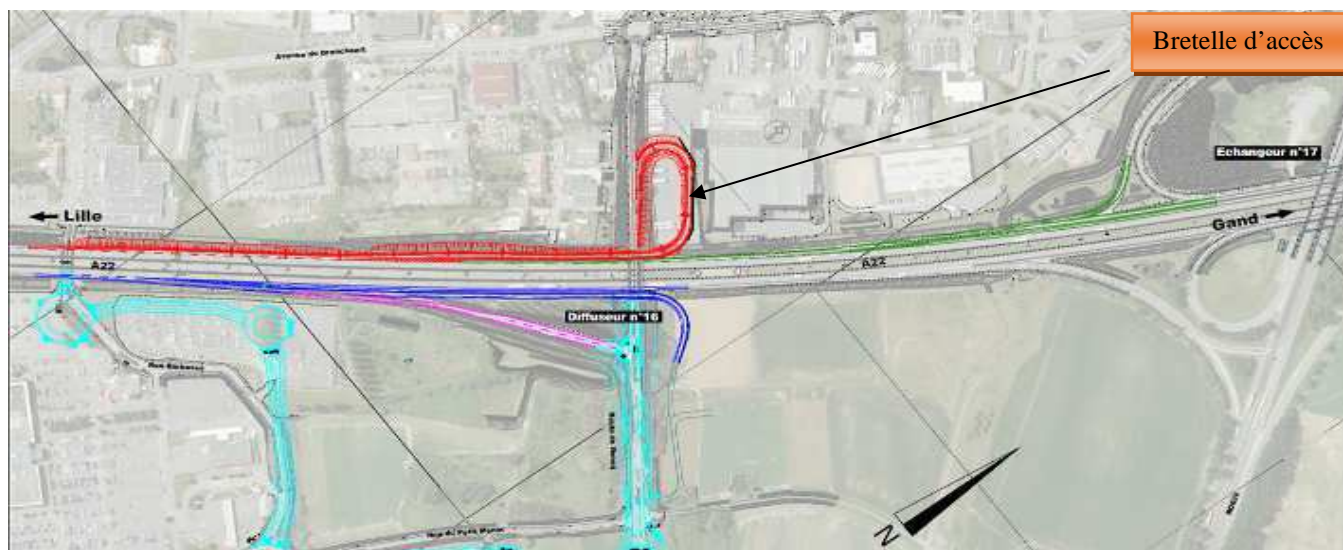
Le dossier est complété par des informations complémentaires :

- ↳ Etude d'impact du programme et avis de l'autorité environnementale CGEDD (documents individualisés) ;
- ↳ Informations juridiques et administratives ;
- ↳ Bilan de la procédure de concertation préalable :
 - Bilan de la concertation cosigné par la Préfecture et Lille Métropole ;
 - Délibération de Lille Métropole, séance du 26 juin 2014 ;
 - Courrier du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, du 14 octobre 2014, approuvant les aménagements d'accessibilité à l'A22 ;
 - Courrier du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, du 17 octobre 2014, autorisant l'ouverture de l'enquête publique.

Dossier n° 4

Enquête parcellaire

Document de 14 pages + plans



Objet de l'enquête, rappel du projet

La ZAC du Petit Menin a été créée sous l'initiative de Lille Métropole par délibération N° 07C 0305. Son aménagement a été concédé à la société IMMOCHAN Aménagement.

Pour permettre une meilleure desserte de cette zone, un projet d'accessibilité depuis l'autoroute A22 est présenté; il comprend:

- ✚ Des aménagements pour l'accès à la ZAC depuis l'A 22.
- ✚ Des aménagements pour l'accès à l'A22 depuis la ZAC.

L'ensemble du projet d'accessibilité fait l'objet d'une enquête publique portant sur l'utilité publique du projet.

Pour l'accès à l'A22 depuis la ZAC, il est projeté la construction d'une nouvelle bretelle autoroutière dont le maître d'ouvrage ne dispose pas de toute l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.

Cette enquête parcellaire s'inscrit dans le cadre de l'enquête unique prescrite par arrêté de M le préfet du Nord en date du 19 janvier 2015.

Cadre juridique

Cette enquête s'inscrit dans le cadre du:

- Code de l'Environnement plus spécialement; chapitre III du titre 2 du livre 1^{er}.
- Code de l'Expropriation, notamment ses articles R131-1 à R131-14.

Enquête parcellaire

L'enquête parcellaire a pour but :

- *de déterminer l'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet en indiquant les parcelles à acquérir, c'est-à-dire tout ou partie d'immeubles, avec leurs accessoires (tréfonds, droits réels tels que: usufruit, emphytéose, droit d'usage ou d'habitation, servitudes),*
- *de rechercher les propriétaires, les titulaires de droit réels et des autres ayant droits à indemnités (locataires, fermiers : les propriétaires ne devant les "dénoncer" qu'ultérieurement),*
- *de vérifier si la surface de l'emprise nécessaire est conforme à la réalisation des travaux consacrés à l'aménagement tels qu'ils ont été présentés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.*

L'enquête parcellaire vise à déterminer les propriétés indispensables à acquérir pour le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'A22.

Le but de la présente enquête parcellaire consiste à identifier les propriétaires de ces parcelles et à leur notifier le dépôt en mairie du dossier d'enquête parcellaire.

Pour mener à bien cette démarche dans le respect de la propriété d'autrui, l'enquête parcellaire a un caractère contradictoire; les propriétaires présumés sont appelés individuellement à prendre connaissance du dossier en mairie de Roncq, Neuville-en-Ferrain et Tourcoing.

Ils sont admis à discuter de la localisation et de l'étendue de l'emprise et ce obligatoirement par écrit.

Composition dossier d'enquête parcellaire

- Notice explicative (rappelle le programme global de la ZAC du Petit Menin, et les aménagements envisagés pour la réussite du projet d'accessibilité à cette Z.A.C depuis l'autoroute A22.
- Plan parcellaire :
 - Etabli à partir de la documentation cadastrale et sur lequel est reporté le périmètre de la DUP.
- Etat parcellaire :
 - Etabli à partir de la matrice cadastrale, il recense les propriétaires matriciels des parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

Périmètre de l'emprise foncière nécessaire

Les parcelles nécessaires à l'opération sont toutes situées sur la commune de Roncq.

Le périmètre de l'emprise foncière, d'une surface totale de 38 ares, se situe sur un parking d'entreprise le long de la déviation de la rue des champs, en sortie du pont qui enjambe l'A22. Il figure bien sur le plan parcellaire.

Cette emprise est nécessaire pour réaliser, à partie de la rue des champs, un nouvel accès sur l'autoroute sens Courtrai Lille.

***Observation de la CE :** la CE note que pour la réalisation de la nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute A22, le peu de surface requis se justifie par la possession des terrains, constituée par les délaissés de la déviation de la route des champs et l'A22, propriété de l'Etat.*

Etat parcellaire et évaluation de l'emprise nécessaire

| Commune de RONCQ | | | | | | | |
|------------------|---|--------------|--------------|--------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| N° du plan | Propriétaires | | N° cadastr e | Adresse | Surface parcelle | Surface à acquérir | Surface restante |
| 1 | Société Immobilière Champs » | Civile « Les | AV 9 | Les Champs | 15a-39ca | 1a-80ca | 13a-65ca |
| 2 | Société Immobilière Champs » | Civile « Les | AV 8 | Les Champs | 2a-53ca | 0a-12ca | 2a-41ca |
| 3 | Société Immobilière Champs » | Civile « Les | AV 7 | 5002 rue de la Latte | 1a-79ca | 1a-53ca | 0a-22ca |
| 4 | Société Immobilière Logistique DELQUIGNIES/GRIMONPREZ | Civile | AV 149 | 5001f rue Norbert Ségard | 1ha-11a-56ca | 0a-48ca | 1ha-11a-08ca |
| 5 | Société Immobilière Champs » | Civile « Les | AV6 | Les Champs | 34a-07ca | 34a-07ca | |

L'état parcellaire soulève des erreurs de cadastre de 6 ca en plus pour la parcelle AV9 et de 4 ca en moins pour la parcelle AV7 et précise que les superficies sont susceptibles d'être modifiées mais ne seront définitives qu'à l'obtention des nouveaux numéros de cadastre.

Ces différences de surface, si elles sont avérées et corrigées par le cadastre ne portent pas atteinte aux objectifs de l'enquête parcellaire qui ne fait que recenser les besoins nécessaires à la réalisation du projet. Elles ne porteraient d'effet qu'en cas de demande de délaissement.

Notifications faites aux propriétaires

Conformément à l'article 8 de l'arrêté Préfectoral et R131-6 du Code de l'Expropriation, les notifications du dépôt de dossier en mairie de Roncq, Neuville-en-Ferrain et Tourcoing ont été faites aux propriétaires par lettre recommandée avec accusé de réception et ce préalablement à l'ouverture de l'enquête parcellaire.

Quatre notifications ont été faites : SCI « Les Champs », SCI logistique « DELQUIGNIES GRIMOMPRES », SCI DELQUIGNIES, DELQUIGNIES.

Quatre accusés de réception reçus confirment l'accomplissement de la procédure pour ces propriétaires.

La réglementation et la procédure ont donc bien été respectées.

La CE a fait le constat que quatre notifications ont été adressées alors que l'état parcellaire ne fait référence qu'à deux propriétaires.

Dossier n° 5

Dossier relatif au classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'A22

Document 32 pages – Décembre 2014

Préambule :

Conformément à l'article R.122-1 du code de la Voirie Routière, le classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute A22 est conditionné la présente enquête publique.

L'article précité stipule que « le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service. L'ouverture de l'enquête publique est autorisée par le ministre chargé de la voirie routière nationale. »

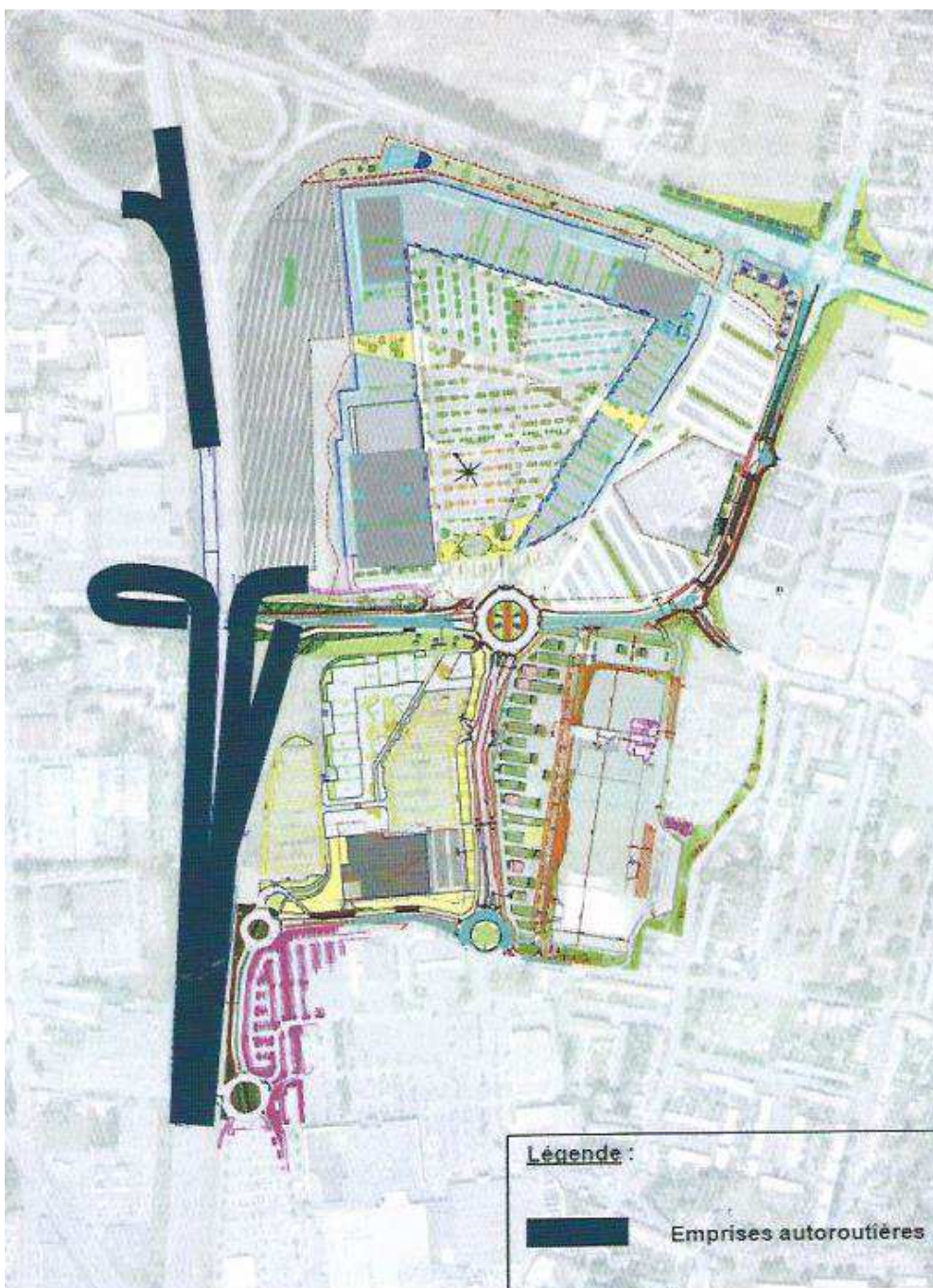


Schéma des emprises autoroutières

1 – Programme global :

Le présent dossier concerne le classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'autoroute A22 de la ZAC du Petit Menin.

Le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 fait partie d'un programme global comprenant trois projets distincts :

- ✚ La ZAC du Petit Menin, créée par le Conseil de Lille Métropole qui comprend notamment le projet commercial « Promenade de Flandre » ;
- ✚ Le projet commercial « Promenade de Flandre » qui propose une offre commerciale variée et qualitative, organisée autour d'une thématique majoritairement dédiée à l'équipement de la maison et aux loisirs ;
- ✚ Le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'A22, projet de voirie destiné à favoriser l'accessibilité de la ZAC Petit Menin depuis l'autoroute A22.

Ce projet prévoit, pour l'accès à la Z.A.C depuis l'A22, la modification de la bretelle autoroutière existante entre l'autoroute A22 (sens Lille-Courtrai) et la rue des Champs à Roncq.

Pour l'accès à l'autoroute A22 depuis la ZAC, le projet prévoit la création d'une nouvelle bretelle d'accès à l'A22 (sens Courtrai- Lille) depuis la rue des Champs et la modification d'une bretelle autoroutière de l'échangeur existant entre la RD 639 et l'A22 (échangeur n° 17)

Les détails des aménagements projetés et les objectifs du présent dossier ont été présentés dans le Dossier n° 3, placé plus avant.

2 - Acquisitions foncières

Les terrains nécessaires à la réalisation du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 sont situés majoritairement sur le domaine public de l'Etat.

Seule la création de la nouvelle bretelle autoroutière raccordant la rue des Champs à l'autoroute A22 (sens Courtrai - Lille) nécessite des acquisitions foncières. Il s'agit d'espaces non bâtis, à usage de parking et de voirie, appartenant à la S.C.I. des Champs d'une part et à la Société Delquignies Logistique d'autre part.

Aucun bâtiment à usage d'habitation n'est impacté directement par le projet.

La CE a fait le constat qu'une parcelle urbanisée était mitoyenne à la voie d'accès à l'A22 issue de la rue des Champs à Roncq. Il appartiendra au pétitionnaire de vérifier l'implantation précise de la voie par rapport à la parcelle lotie.

3 – Appréciations sommaire des dépenses

Le coût total du projet d'accessibilité au site depuis l'autoroute A22 est évalué à 6 235 000 € Hors Taxes.

Il se répartit comme suit :

Coût total du projet d'accessibilité au site depuis l'A22 : 2 150 000 € H.T.

Coût total du projet d'accessibilité au site vers l'A22 : 4 085 000 € H.T.

4 - Convention

Dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'accessibilité de la ZAC du Petit Menin depuis l'A22, une convention a été rédigée ayant pour objet :

- de définir les engagements réciproques de l'Etat, de la Métropole Européenne de Lille et de la Société Immochan Aménagement ;
- de préciser les conditions de financement, de réalisation et de conduite de l'opération ;
- d'organiser la remise des ouvrages à l'issue des travaux ;
- de fixer le cadre général de l'entretien des ouvrages.

Le projet de cette convention a été approuvé par délibération du Conseil communautaire du 13 décembre 2013, il est présenté dans le document, accompagné de la délibération ci-dessus mentionnée.

Depuis sa rédaction, le projet de convention a fait l'objet de modifications afin de respecter les préconisations de l'Administration Centrale.

Si le pétitionnaire indique que la convention « est aujourd'hui en phase de validation définitive » la CE fait le constat que la signature de la dite convention n'avait pas été portée à sa connaissance, à la date de clôture de l'enquête.

Le projet de convention intègre, entre autres articles :

- la description de l'opération ;
- la maîtrise d'ouvrage des travaux :
 - o l'Etat – DIR Nord pour les travaux réalisés dans le domaine public de l'Etat ;
 - o MEL pour les travaux réalisés en domaine privé ;
- les procédures administratives nécessaires à la mise en œuvre du projet global d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin ;
- les estimations et les financements de l'opération ;
- la programmation annuelle et le suivi de l'opération ;
- la clause d'insertion sociale et professionnelle ;
- les modalités de financement réparties entre MEL et Immochan :
 - o pour les travaux à réaliser sur le domaine public autoroutier
 - o pour les travaux à réaliser dans la propriété de l'entreprise Delquignies
- la domanialité et la gestion ultérieure des ouvrages ;
 - o la majorité des aménagements intégrera le domaine public de l'Etat, sauf pour :
 - la voie passant sous la route de Roncq qui sera entretenue et exploitée par Immochan Aménagement.

Les cosignataires de la future convention devraient être les entités suivantes :

La Préfecture de Région Nord-Pas-de-Calais

La Présidence de Métropole Européenne de Lille ;

Immochan Aménagement.

5 – Estimation financières détaillées

L'estimation financière des travaux et phasage financier prévisionnel sont présentés dans la partie finale du dossier.

L'estimation financière fait le distinguo entre les accessibilités à la ZAC du Petit Menin :

A – Accessibilité à l'autoroute A22 depuis la ZAC

| LIBELLE | estimation (HT) | estimation (HT) 2015 (3% par an) | estimation (TTC) TVA à 20% |
|--|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| travaux de maîtrise d'oeuvre | | | |
| sous total | 0 € | | 0 € |
| bretelle - insertion depuis rue des Champs vers A22 | | | |
| travaux de chaussée | | | |
| travaux généraux : dégagement emprises, assainissement, chaussée, signal verticale, marquage au sol et dispositif de retenue | | | |
| raccord sur la collectrice (Largeur variable) | 915 000 € | | |
| bretelle existante | 345 000 € | | |
| terrassements | | | |
| remblais | 81 000 € | | |
| déblais | 210 000 € | | |
| mur de soutènement | 140 000 € | | |
| clôture | 16 000 € | | |
| dispositif de retenue type BN4 ou similaire | 42 000 € | | |
| exploitation sous chantier particulière : toutes sujétions | 100 000 € | | |
| sous total | 1 849 000 € | 1 961 604 € | 2 353 925 € |
| ouvrage d'art - raidissement de perré | | | |
| sous total | 495 000 € | 525 146 € | 630 175 € |
| écran coupe-feu Delquignies | | | |
| sous total | 766 900 € | 813 604 € | 976 325 € |
| bassin assainissement | | " | |
| sous total | 250 000 € | 265 225 € | 318 270 € |
| études compl. et prestations de contrôle en phase travaux (9,5%) | | | |
| sous total | 319 286 € | 338 730 € | 406 476 € |
| total à réaliser sous maîtrise d'œuvre DIR | 3 680 186 € | 3 904 309 € | 4 685 171 € |
| arrondi à | | 3 905 000 € | 4 686 000 € |

travaux sous maîtrise d'œuvre LMCU

| LIBELLE | estimation (HT) | estimation (HT) 2015 (3% par an) | estimation (TTC) |
|--|-----------------|-------------------------------------|------------------|
| intervention sur installations Delquignies | | | |
| voie pompier en dalle béton gazon | | 74 500 | 89 400 € |
| radiers cuves sprinklage | | 48 000 | 57 600 € |
| pieux radier curve 610 m3 | | 29 000 | 34 800 € |
| travaux géomètre | | 12 000 | 14 400 € |
| études complémentaires et contrôles en phase travaux | | 13 200 | 15 840 € |
| total | | 176 700 € | 212 040 € |
| arrondi à | | 180 000 € | 216 000 € |

financement

| | | estimation (HT) | estimation (HT) 2015 (3% par an) | estimation (TTC) TVA à 20% |
|----------|--|-----------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| LMCU | 100% limité à 4 000 000 € T.T.C | 3 333 333 € | | 4 000 000 € |
| IMMOCHAN | 100% au-delà des 4 000 000 € versés par LMCU | 751 667 € | | 902 000 € |

B – Accessibilité à la ZAC depuis l'autoroute A22

| LIBELLE | | quantité | estimation (HT) | estimation (TTC) TVA à 20% |
|---|---|------------|-----------------|-------------------------------|
| frais de maîtrise d'oeuvre | | | | |
| sous total | | | 0 € | 0 € |
| travaux généraux : terrassement, assainissement, chaussée, signalisation (temporaire et définitive) | | | | |
| structure de chaussée complète à créer | bretelle Promenade de Flandres (largeur = 6,5m) | 400 ml | 936 000 € | 1 123 200 € |
| | raccord sur la collectrice (Largeur variable) | 200 ml | 221 000 € | 265 200 € |
| couche de roulement | bretelle existante | 250 ml | 54 000 € | 64 800 € |
| sous total | | | 1 211 000 € | 1 453 200 € |
| exploitation sous chantier particulière | | | | |
| dispositif réduction largeur de voie sur A22 en deux phases | | 1 | 117 000 € | 140 400 € |
| sous total | | | 117 000 € | 140 400 € |
| terrassements particuliers | | | | |
| mise en décharge classe 2 (25% déblais) | | 550 tonnes | 96 000 € | 115 200 € |
| sous total | | | 96 000 € | 115 200 € |
| ouvrage d'art | | | | |
| radissement de perré | | 1 | 525 000 € | 630 000 € |
| sous total | | | 525 000 € | 630 000 € |
| études compl. et prestations de contrôle en phase travaux (9,5%) | | | | |
| sous total | | | 185 155 € | 222 186 € |
| total à réaliser sous maîtrise d'œuvre DIR | | | 2 134 155 € | 2 560 986 € |
| arrondi à | | | 2 150 000 € | 2 580 000 € |

financement

| | | estimation (HT) | estimation (TTC) TVA à 20% |
|----------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------------|
| LMCU | 0% (travaux dans périmètre ZAC) | 0 € | |
| IMMOCHAN | 100% (travaux dans périmètre ZAC) | 2 150 000 € | 2 580 000 € |

6 – Courriers du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

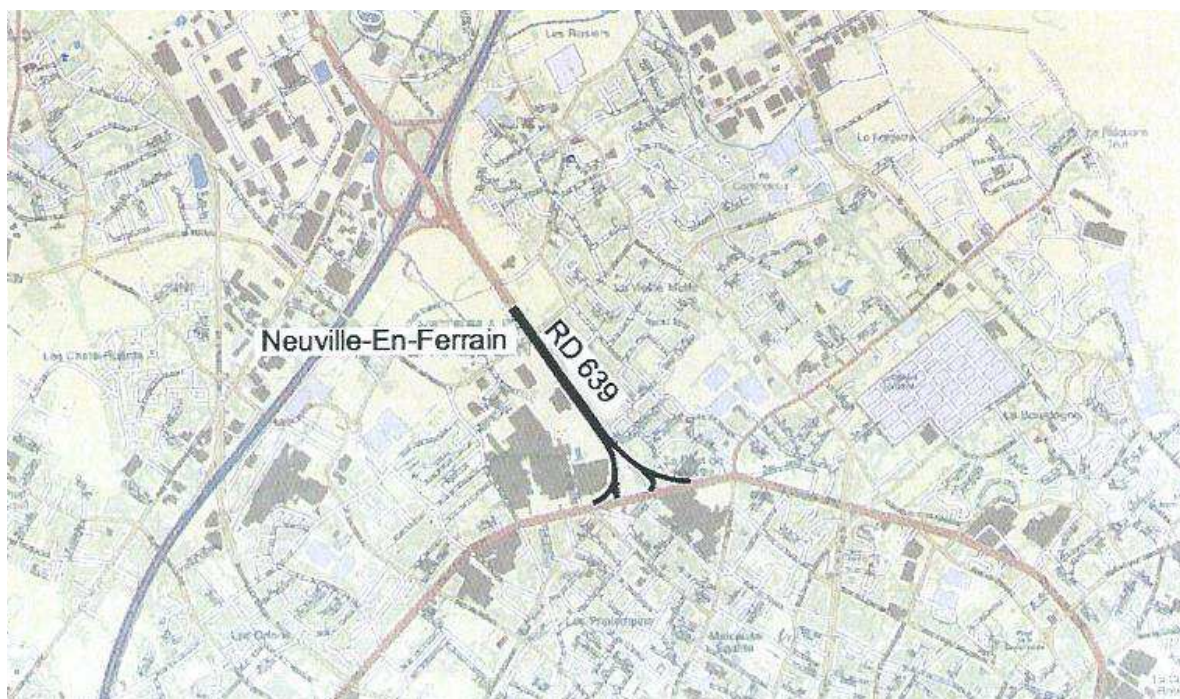
Deux courriers du Ministère, datés des 14 et 17 octobre 2014, concluent le dossier. Ils sont adressés à Monsieur le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais - Direction Interdépartementale des routes du Nord.

- Le premier approuve de principe de la réalisation des aménagements projetés, avec accord pour la poursuite des études ;
- Le second autorise l'autorité préfectorale à ouvrir l'enquête publique par application de l'article R.122 du code de la voirie routière.

Dossier n° 6

RD 639 – Perte de statut de voie express entre les PR 0+0000 et 1+0090

Document 22 pages – Décembre 2014



Le dossier est exclusivement constitué par des textes élaborés par la Direction Générale chargée de l'aménagement durable – Direction de la voirie départementale/

- 1 – Notice explicative ;
- 2 – Plan de situation ;
- 3 – Plan général de la route ;
- 4 – Délibérations des conseils municipaux de Tourcoing et Neuville-en-Ferrain ;
- 5 – Délibération du Conseil Général du Nord.

1 – Notice explicative

Contexte et motivations de la procédure de perte de statut

La notice explicative fait un rappel historique d'une ancienne route nationale transférée au Département le 1^{er} janvier 2006 dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Cette notice localise la RD 639 dans sa liaison entre l'agglomération tourquennoise et l'autoroute A22, en détaillant sa spécificité.

La notice fait état du projet de zone d'activités du Petit Menin, dont la demande de Permis de Construire fait l'objet d'une enquête conjointe à la présente enquête, et s'inscrit dans le cadre d'une évolution de l'urbanisation aux abords de la RD 639.

La RD 639 étant actuellement une route express, conformément à l'article L151-4 du Code de la voirie routière, l'aménagement de points d'accès nouveaux et la suppression de points d'accès existants doivent y être décidés ou autorisés par l'Etat, après enquête publique et, s'il y a lieu, après déclaration d'utilité publique, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

A l'occasion du projet de zone d'activités du Petit Menin, il est donc proposé la suppression du caractère de voie express de la RD639 entre les PR 0+000 et 1+0090, suppression qui pourra constituer la première étape d'une évolution ultérieure plus globale des usages sur l'ensemble de la section considérée, en y facilitant notamment le cheminement des modes doux de circulation.

II – Situation actuelle

S'agissant plus spécifiquement du secteur faisant l'objet du projet de zone d'activités du Petit Menin, au carrefour avec la route de Roncq et la rue Robert Schuman à Tourcoing, plusieurs voies supplémentaires ont été aménagées :

- ✚ une voie supplémentaire pour les mouvements en tourne-à-droite entre la RD 639 Nord et la route de Roncq,
- ✚ une voie supplémentaire pour les mouvements en tourne-à-gauche vers la rue Robert Schuman et la route de Roncq, sur la RD 639 Nord et Sud.

La partie concernée de la route départementale s'étend entre la chaussée Fernand Forest au Sud et le carrefour avec la route de Roncq et la rue Robert Schuman au Nord.

La RD 639 supporte un trafic journalier de 21 791 véhicules (MJO) tous véhicules confondus dont 2 294 poids-lourds (comptages 2009)

III – Situation envisagée

Dans le cadre de la réalisation de la zone d'activités du Petit Menin à Roncq par MEL, le projet de la ZAC du Petit Menin prévoit le réaménagement du carrefour RD 639 / Route de Roncq / Rue Robert Schuman situé sur la commune de Neuville-en-Ferrain afin d'accroître sa capacité ainsi que la création d'un carrefour en « T » permettant la desserte du futur espace « Promenade de Flandre ».

Ce projet nécessite la reprise du profil en travers de la RD 639, la possibilité de demi-tours sur cet axe et son accessibilité sécurisée aux piétons et modes doux.

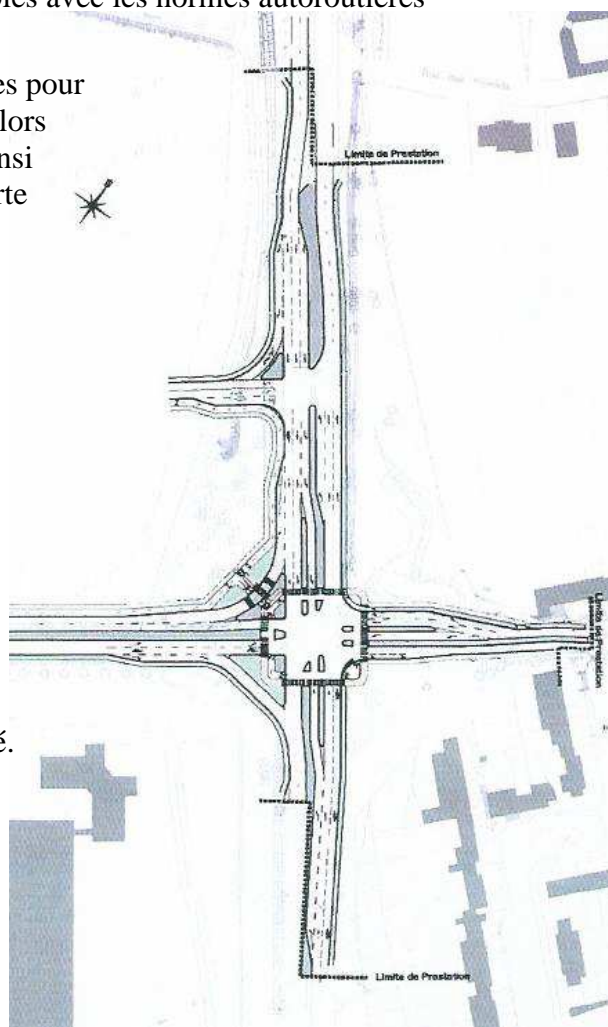
Les aménagements envisagés sont totalement incompatibles avec les normes autoroutières

Le plan placé ci-contre synthétise les dispositions retenues pour assurer la régulation du trafic sur la RD 639, notamment lors des périodes de forte affluence à la zone commerciale, ainsi que les autres dispositions prévues dans le cadre de la perte de statut de voie express.

Le futur carrefour en T de Promenade de Flandres est appelé à écouler 23 % des flux générés par ce nouveau quartier soit 150 à 350 véhicule/heure par sens selon l'heure de pointe considérée. Par ailleurs ce carrefour marquera la rupture sur cet axe entre les sections ouvertes ou fermées à certaines catégories d'usagers (mode doux, voiture sans permis, cyclomoteurs, convois agricoles,...), soit entre route ordinaire et route pour automobilistes.

De fait, le projet intégrera:

- un site propre « piétons-cyclistes » bien écarté de la route en rive sud de la RD 639 pour offrir un accès direct à la zone sans traversée du parking, et ne pas présenter d'ambiguïté sur l'absence de continuité.
- une information claire des usagers venant de Neuville et de Tourcoing sur le changement de statut de voie avec en plus une pré signalisation au carrefour de la Rue de Roncq.
Cette démarche d'information sera également prévue en sortie de la zone commerciale au niveau du filtrage des « tourne à gauche ».



IV – Perte de statut de voie express

Rappel est fait ici de la procédure du Code de la voirie routière qui concourt à la perte de statut de voie express, avec indication des délibérations des conseils municipaux des villes de Tourcoing et de Neuville-en-Ferrain, ainsi que celle du Conseil Général du Nord.

V – Annexe

L'annexe présente le calcul théorique de capacité des carrefours dans le cadre du projet de ZAC du Petit Menin.

2 – Plan de situation

Plan à l'échelle 1/25000, localisant le réseau routier au sein des villes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing, concernées par le projet.

Le plan ignore totalement le réseau belge limitrophe.

3 – Plan général de la route

Le plan placé en tête de ce dossier est extrait du plan général.

4 – Délibérations des conseils municipaux

Ville de Tourcoing

Sur proposition de la Direction de la Voirie, Déplacement, Stationnement et Lumière Urbaine du 15 décembre 2011, le conseil municipal du 15 décembre 2011 a délibéré favorablement au déclassement de la RD 639 entre la chaussée Fernand Forest et l'autoroute A22.

Ville de Neuville-en-Ferrain

Le projet de déclassement du caractère de voie express de la RD 639 ayant été vu en commission générale le 19 janvier 2012, conseil municipal du 26 janvier 2012 a délibéré favorablement au déclassement de la RD 639 entre la chaussée Fernand Forest et le futur carrefour d'accès à la zone Promenade de Flandre, à proximité de l'A22.

5 – Délibérations du Conseil Général

Suite au rapport N° DVD-E/2013/704 du 28 mai 2013, et de l'avis en date du 6 juin 2013 de la Commission Transports, Infrastructures, la Commission Permanente du Conseil Général a délibéré favorablement le 8 juillet 2013 sur :

La suppression du caractère de voie express de la RD 639, entre les PR +0000 et 1+0090, sur le territoire des communes de Tourcoing et Neuville-en-Ferrain – Canton de Tourcoing Nord-Est.

Etude d'Impact

L'Etude d'Impact (EI) est un document qui doit remplir une triple fonction, elle est à la fois :

- Un instrument d'aide à la conception du projet pour le maître d'ouvrage ;
- Un document permettant au public de s'exprimer dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- Un document d'aide à la décision pour les services chargés de l'instruction administrative du dossier.

La rédaction de l'EI doit respecter les articles R.122-1 à R.122-16 du Code de l'Environnement, pris par application de l'article 2 de l'ex-décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977, conformément à la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature.

Selon l'article L.122-3 du Code de l'Environnement, l'EI doit prendre en compte les éléments contenus dans la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 précisant les modalités d'application du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 précité. Son contenu doit être en relation avec l'importance des travaux et d'aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

L'EI doit présenter successivement:

- ↳ 1 - Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
- ↳ 2 - Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;
- ↳ 3 - 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 ;
- ↳ 4 - Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- ↳ 5 - 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 ;
- ↳ 6 - Pour les infrastructures de transport, l'EI comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

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.

De plus, lorsque la totalité des travaux prévus au programme est échelonnée dans le temps, l'EI de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Etude d'Impact – Versions mai & novembre 2011

Une première version de l'EI a été rédigée en mai 2011. Elle a fait l'objet d'un premier avis de l'Autorité environnementale (Ae) du département du Nord, représentée par le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, en date du 18 juillet 2011.

Suite à cet avis, l'EI a été complétée en novembre 2011. Cette version complétée a fait l'objet d'un avis complémentaire de l'Ae en date du 13 février 2013.

Etude d'Impact, avec annexes – Version février 2014

EI 498 pages + Annexes 590 pages

L'étude d'impact présentée dans cette version porte sur l'ensemble du programme :

Pour le dépôt du permis de construire (PC), fin 2013, du projet commercial Promenade de Flandre au sein de la ZAC du Petit Menin, l'étude d'impact a été rédigée sur la notion de programme global à savoir :

- ✓ **La ZAC du Petit Menin (porteur du projet : MEL et Immochan Aménagement)**
- ✓ **L'accessibilité de la ZAC depuis l'autoroute A22 (porteur du projet : L'Etat)**
- ✓ **Le projet commercial Promenade de Flandre (porteur du projet : SCI Petit Menin)**

Sommaire :

- A - Résumé non technique ;
- B – Contexte et présentation de l'opération ;
- C – Analyse de l'état initial de l'environnement ;
- D – Présentation du programme global ;
- E – Analyse des impacts sur l'environnement du projet et mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser ;
- F – Coûts collectifs ;
- G – Méthodologie et présentation des auteurs ;
- H – Annexes

A - Résumé non technique de l'Etude d'Impact (36 pages)

Le résumé non technique de l'Etude d'Impact (EI) a pour but de faciliter la compréhension du public par une approche simplifiée de l'EI. Il résume, sous forme synthétique, l'analyse du projet développé plus longuement dans le dossier :

- 1 – Contexte et justification de l'opération ;*
- 2 – Rappel des enjeux ;*
- 3 – Situation de l'opération ;*
- 4 – La notion de programme global ;*
- 5 – Analyse par thème des impacts du projet.*

B – Contexte et présentation de l'opération (20 pages)

1 – Contexte et justification de l'opération :

Rappel du concept de la « Porte de Flandre » et d'une situation propice à l'implantation d'activités.

2 – Situation de l'opération :

Rappel des arguments de localisations inventoriés par le pétitionnaire :

- Bonne accessibilité ;
- Proximité de centre ville et d'équipements ;

- Environnement naturel : site enclavé entre trois centres urbains denses et d'importantes infrastructures, de fait fortement anthropisé ;
- Les réseaux.

Le chapitre se complète par la présentation de l'ensemble des projets présentés à l'enquête unique.

C – Analyse de l'Etat initial de l'Environnement (202 pages)

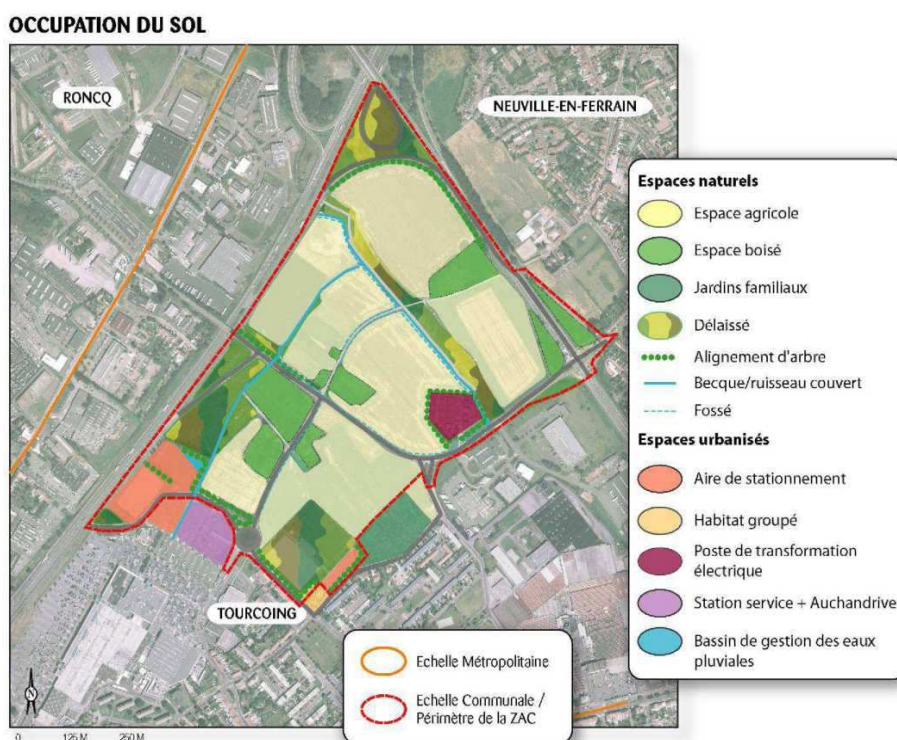
1 – Présentation du site :

↳ Situation géographique du site :

Communes limitrophes, proximité avec la frontière belge.

↳ Définition de la zone d'étude et occupation du sol :

La zone d'étude est localisée au sud de l'A22 entre et le sud-ouest de l'échangeur n° 17. Elle présente une hétérogénéité dans son occupation dans un secteur encore peu urbanisé.



2 – Circulations et déplacements :

La zone d'étude est traversée par d'importantes infrastructures routières et autoroutières.

Toutes les artères listées dans la zone d'étude sont recensées, ainsi que les trafics, dans les deux sens de circulation.

Le fonctionnement actuel des infrastructures et des carrefours les plus importants est analysé, avec des indications sur les heures de pointe, matin et soir. Les illustrations complètent ces informations.

A l'analyse des circulations, MEL indique que :

« à l'examen, il n'existe que 2 solutions critiques et ce uniquement dans le sens Belgique vers Lille : le vendredi matin (HPM) et le vendredi soir (HPS). Le vendredi matin à HPM est le taux moyen le plus fort mais avec une variation plus faible que pour HpS : le vendredi à HPM n'étant pas une pointe de trafic pour les activités du pôle commerciales, nous ne prendrons en compte que le taux moyen à HPS.

Ce taux moyen proche de 10 (donc du seuil de fluidité) avec une large variabilité (de 5.5 à 44.5) mais plus proche de la limite inférieure (6 points) que de la supérieure (33 points) : il semble alors que cette moyenne élevée soit issue de remontées de files sur l'A22 dues à un blocage ponctuel en aval (blocage dont les effets se font d'ailleurs sentir sur le fonctionnement du carrefour Flandre/Dronckaert).

Il est à noter que l'ensemble de l'autoroute A22 ne présente aucun signe de saturation aux heures de pointes prévisibles de la zone d'activités.

Accidentologie : pendant la période d'étude de référence (janvier 2007 à avril 2012), 12 accidents ont été recensés dans la zone d'étude, sans blessé grave selon le pétitionnaire.

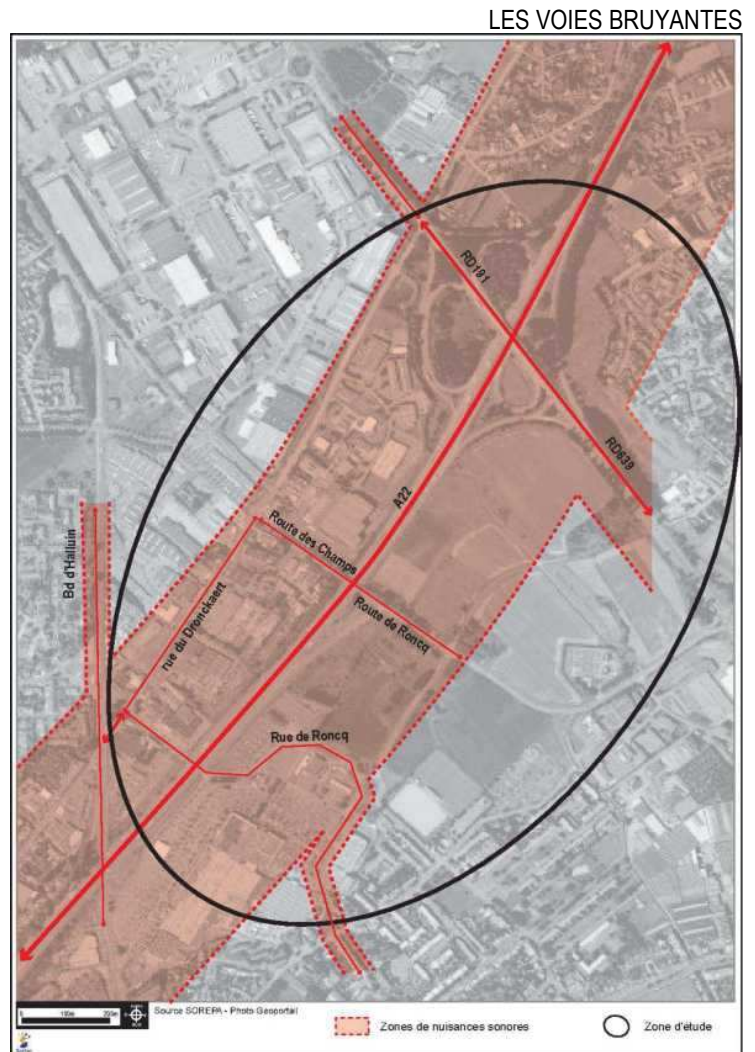
Bruits des infrastructures routières : l'article L570-10 du Code de l'environnement fixe les normes à respecter selon les catégories d'infrastructure, qui sont classées en 5 catégories.

Plusieurs voies sont identifiées comme voie bruyantes au droit de la zone d'étude, soient :

- Catégorie 1 : l'autoroute A22, dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de la chaussée, les constructions à usage d'habitation sont soumises à des normes d'isolation acoustique
- Catégorie 3 : la RD639 et une partie de la RD191, dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la chaussée, les constructions à usage d'habitation sont soumises à des normes d'isolation acoustique
- Catégorie 4 : une partie de la route de Roncq, la rue des champs, le boulevard d'Halluin, la rue de Roncq et une partie de la rue de Dronckaert, dans une bande de 30 mètres de part et d'autre de la chaussée, les constructions à usage d'habitation sont soumises à des normes d'isolation acoustique.

En vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance d'une infrastructure de transports terrestres classée, les façades des locaux exposés aux bruits des transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs. L'isolement acoustique requis dépend notamment du classement de l'infrastructure de transports terrestres, de la nature et de la hauteur du bâtiment, de la distance du bâtiment par rapport à l'infrastructure et le cas échéant de l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

Pour anticiper des conséquences des infrastructures routières modifiées ou à créer, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et de la zone commerciale Promenade de Flandre, une campagne de mesures a été réalisée. Les résultats sont rapportés dans le dossier.



Modes de transports alternatifs : les différents modes de transports, alternatifs à la circulation automobile sont recensés dans la zone d'étude :

- ❖ les transports en commun ;
- ❖ le projet de mobilité – plan bus II – sur le territoire tourquennois ;
- ❖ les itinéraires piétonniers et cyclables.

En conclusion de la partie circulations et déplacements, les enjeux recensés par le porteur du projet s'écrivent :

- ☞ Appuyer le projet sur le maillage routier structurant existant afin de limiter le trafic de transit via les zones résidentielles
- ☞ Tenir compte des difficultés de trafic actuelles et chercher à les solutionner dans le cadre du projet

- ☞ Garantir la sécurité de tous les usagers
- ☞ L'influence sonore des infrastructures est prépondérante sur le site, respecter la législation en vigueur concernant les protections isophoniques et inciter à l'utilisation des modes doux.
- ☞ Conforter l'offre de transport en commun existante notamment grâce au projet de LIANE
- ☞ Assurer un maillage d'itinéraires « doux » sur le site.

3 – Caractéristiques physique du site :

Topographie : description de la région topographique dénommée « Le Ferrain ».

Géologie :

✓ contexte géologique :

✓ risques de mouvements de terrain :

- phénomène de retrait, gonflement des argiles ;
- présence éventuelle de cavités souterraines ;
- reconnaissance des sols et étude géotechniques préliminaires (avec sondages) :
 - à l'échelle de la ZAC.
 - à l'échelle PdF.

✓ risque sismique :

Le zonage sismique de la France est classé de zone 1 (sismicité très faible) à zone 5 (sismicité forte).

Roncq, Neuville-en-Ferrain et Tourcoing se situent en zone de sismicité 2, sismicité faible.

Le zonage sismique de la France impose l'application de règles parasismiques pour les constructions neuves. Ces règles sont définies dans la norme Afnor PS 92, qui a pour but d'assurer la protection des personnes et des biens contre les effets des secousses sismiques. Elles définissent les conditions auxquelles doivent satisfaire les constructions nouvelles pour atteindre ce but.

En cas de secousse « nominale », c'est à dire avec une intensité théorique maximale fixée selon chaque zone, la construction peut subir des dommages irréparables, mais elle ne doit pas s'effondrer sur ces occupants.

En cas de secousse plus modérée, l'application des dispositions définies dans les règles parasismiques doit aussi permettre de limiter les destructions et, ainsi, les pertes économiques. Ces règles sont applicables depuis 1997 à tout type de construction, avec effet rétroactif pour les installations classées, l'industrie nucléaire et les barrages.

Les grandes lignes de ces règles de construction parasismique sont :

- la prise en compte de la nature du sol,
- la qualité des matériaux utilisés,
- la conception générale de l'ouvrage (qui doit allier résistance et déformabilité),
- l'assemblage des différents éléments qui composent le bâtiment (chaînages),
- la bonne exécution des travaux.

Hydrologie :

✓ nappes aquifères :

✓ piézométrie :

- profondeurs des horizons géologiques contenant des nappes d'eau dans le secteur étudié ;

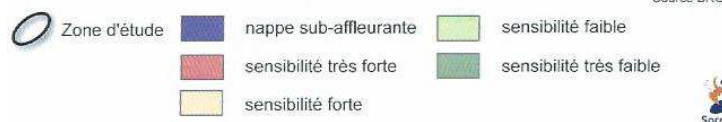
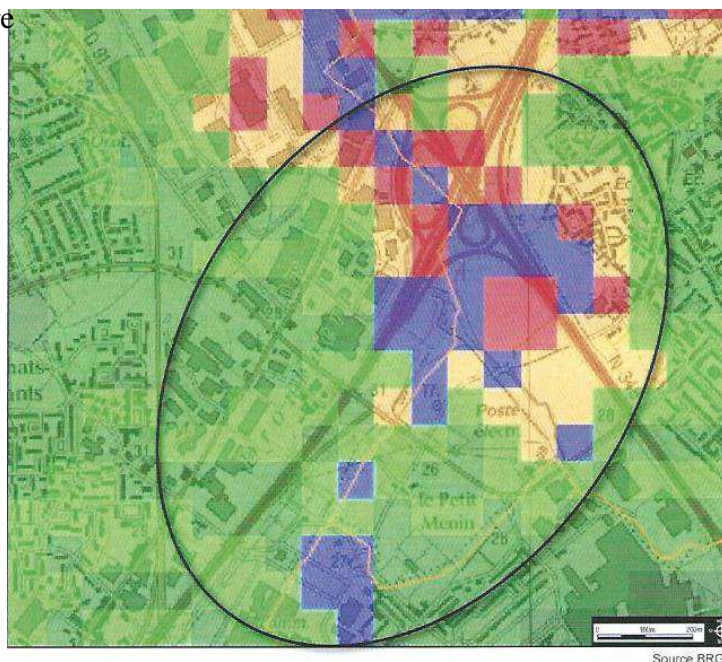
✓ vulnérabilité des nappes d'eau :

✓ exploitation des nappes d'eau :

✓ risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique :

- la zone d'étude est directement exposée au risque d'inondations par remontée

de la nappe phréatique. La carte placée ci-contre indique que la zone d'étude présente une sensibilité de faible à très forte, avec une nappe également sub-affleurante.



Hydrographie - Hydrologie :

- ✓ bassin versant naturel :
- ✓ réseau hydrographique :

La zone est marquée par la présence de 2 voies d'eau :

- la becque de Neuville, affluent de la Lys rivière \Rightarrow cours d'eau ;
- le ruisseau du Clinquet, affluent de la Becque de Neuville \Rightarrow fossé

Ces voies d'eau sont aujourd'hui busées sur la zone d'étude.

La Becque de Neuville est le siège d'une pollution importante. Elle a perdu depuis des années son aspect de cours d'eau naturel au profit de la fonction d'égout, unique exutoire des rejets de toutes les activités localisées sur son bassin versant.

La qualité des eaux est très mauvaise. En période d'étiage le débit de la Becque de Neuville est de $0,1 \text{ m}^3/\text{s}$. Le débit en crue est de $50 \text{ m}^3/\text{s}$.

La Becque de Neuville est entretenue par le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Becque de Neuville et de ses affluents (SIABNA), créé le 12 juin 1958. Ses adhérents sont les communes d'Halluin, de Linselles, de Neuville-en-Ferrain, de Roncq et de Tourcoing.

Avant les travaux du déversoir du Petit Menin, en février 2004, la qualité de la Becque était par temps sec, celle d'un égout.

Sur le site du Petit Menin, la Becque de Neuville est canalisée dans un dalot de dimensions $1500 \text{ mm} * 3250 \text{ mm}$ qui devient ensuite un dalot $6000 * 2000 \text{ mm}$ après la confluence avec la Becque du Clinquet.

La Becque de Neuville rejoint la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain, localisée à l'aval de l'autoroute A22, dont la capacité est de 65 000 EH.

- ✓ présence de zone à dominante naturelle :

Les zones humides situées au sud de l'A22 ont fait l'objet d'une expertise écologique présentée dans l'étude.

- ✓ le risque d'inondation :

Le phénomène de ruissellement et les inondations subies par les communes concernées dans le secteur d'étude sont présentés.

Un diagnostic fondé sur le résultat d'enquête a identifié le secteur de Roncq / Neuville comme présentant un risque :

- Nature du risque : lit majeur de la Becque de Neuville
- Solution proposée : réalisation d'un bassin de 50 000 m³ de capacité, prévu pour soulager ces inondations

Ce bassin de stockage projeté par les services de la MEM, jouxte le projet et se situe le long de l'autoroute A22 entre la route de Roncq et la voie de liaison Halluin- Tourcoing. Bien que situé sur le périmètre de la ZAC il ne fait pas partie de cette dernière en termes d'équipement et de financement, il s'agit d'un projet indépendant porté par MEL

✓ Prise en compte du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie :

Rappel des 5 enjeux du SDAGE

*gestion qualitative des milieux aquatiques ;
gestion quantitative des milieux aquatiques ;
gestion et la protection des milieux aquatiques ;
traitement des pollutions historiques ;
politiques publiques innovantes pour gérer collectivement un bien commun.*

Dans le cadre du respect des enjeux du SDAGE, les dispositions qui concernent la zone d'étude sont mises en évidence.

✓ Prise en compte Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) - Marque-Deûle :

Ce SAGE est en cours d'élaboration, à l'échelle du bassin hydrographique il fixe des objectifs réglementaires.

Les SDAGE et SAGE sont des documents réglementaires opposables.

Après analyse de cette partie MEL conclut :

Enjeux :

- ☞ Prendre en compte les caractéristiques physiques du site, notamment le risque de mouvement de terrain lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles, mais également les caractéristiques mécaniques des sols.
- ☞ L'eau est un enjeu majeur du site :
 - Vulnérabilité forte de la nappe du Landnien des Flandres
 - Risque d'inondation par remontée de nappe, cette dernière étant sub-affleurante sur la moitié nord des terrains.
 - Présence de zone humide. Les visites de terrain ont permis d'exclure la présence de zone humide sur les terrains prévus pour la nouvelle bretelle d'insertion sur l'A22.
 - Maîtriser le risque d'inondation lié au phénomène de ruissellement.

4 – Risques industriels et technologiques :

Ces risques sont inventoriés et rapportés dans l'étude, ils concernent les :

Risques industriels :

✚ Installations SEVESO

✚ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

La société Delquignies est concernée par les réglementations ICPE : Delquignies Transport et Delquignies Stockage.

Transport des matières dangereuses

Pollutions des sols

En conclusion de cette partie, il est indiqué :

Enjeux :

- ☞ Tenir compte du passé industriel du secteur et garantir la qualité des rejets d'eaux usées et pluviales.

5 – Qualité de l’Air

L’étude liste les différents polluants atmosphériques, présente les définitions des risques et seuils d’exposition, rappelle les outils réglementaires, et les orientations applicables au projet du Petit Menin.

Ces aspects se déclinent dans le sous chapitres suivants :

✓ pollution atmosphérique

- définition ;
- les différents polluants ;
- définition des risques et seuils d’exposition.

✓ les outils réglementaires applicables au dossier

- le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie (SCRAE) ;
- le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA) ;
- le Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Remarque de la CE : le PPA indiqué comme en cours d’enquête dans l’étude, a été approuvé le 27 mars 2014.

✓ situation actuelle

La surveillance de la qualité de l’air est assurée par le réseau ATMO.

Les polluants surveillés sont le Dioxyde de soufre - SO₂, le Dioxyde d’azote – NO₂, l’Ozone – O₃, les Particules fines – PM10).

Les mesures des polluants, réalisées au niveau de la station de Tourcoing, restent inférieures aux valeurs limites fixées par le décret N°2002-213 du 15 février 2002 excepté, pour les Particules fines (PM10), pour lesquelles on enregistre encore 633h de dépassement du seuil d’information en 2012 et 14h de dépassement du seuil d’alerte.

✓ pollution issue du trafic

Ces pollutions dans la zone d’étude sont mesurées au niveau des différents axes de circulation inclus dans la zone d’étude.

Après analyse de cette partie MEL conclut :

Enjeux

- ☞ Qualité de l’air satisfaisante sur la zone d’étude, une attention particulière est à apporter aux émissions PM10 essentiellement générées par les circulations automobiles, en 2010, 96 h de dépassement du seuil d’information ont été enregistrées (contre 134 h en 2009). La France est en contentieux avec l’Europe pour non respect des valeurs réglementaires concernant les PM10. 15 régions sont concernées, dont le Nord-Pas-de-Calais.
- ☞ Limiter l’usage de la voiture en favorisant l’utilisation des modes doux ou les transports en commun.
- ☞ Optimiser les transports en commun, faciliter et sécuriser le rabattement vers les lignes de Bus à Haut Niveau de Service (projet LIANE).

6 – Climat

Rappel des conditions climatiques du secteur, du Plan Climat de la Région NPDC et du Plan Climat Energie de MEL, pour conclure :

Enjeux

- ☞ Limiter l’impact du projet commercial sur l’environnement et indirectement sur le climat.
- ☞ Limiter l’impact des nouvelles infrastructures routières sur l’environnement et indirectement sur le climat.
- ☞ Participer à l’objectif fixé par le Plan Climat du NPDC, à savoir diviser par 4 les émissions d’ici 2025, soit une baisse de 3% par an.
- ☞ Prendre en compte les mesures énoncées par MEL dans son Plan Climat Energies.

7 – Environnement Naturel

Après appréhension de l'environnement naturel du secteur par des personnels qualifiés, ce chapitre décrit les éléments naturels présents sur le site.

✓ Méthodologie d'inventaires des milieux naturels

✓ Présentation des milieux naturels :

- SRCE - Trame verte et bleue (TVB) de la région NPDC :
 - Présentation du SRCE
 - Continuité écologique internationale ;
 - Objectifs de l'écopaysage « Métropole ».

Les trois objectifs de niveaux de priorité I à III, aires définis par la SRCE sont explorés, pour conclure :

Au regard de l'ensemble des éléments précités, rien ne permet de conclure sur la non prise en compte du SRCE-TVb du projet « Promenade de Flandre ». Le projet prend en compte les objectifs et actions du SRCE-TVb le concernant et ne va pas à l'encontre de ces derniers.

○ Incidence Natura 2000

Le site français le plus proche est éloigné de 30 km du site étudié.

Les sites belges les plus proches sont éloignés de 9 à 18 km du site étudié.

MEL indique, en synthétisant les 2 conclusions :

Aucune incidence sur les sites Natura 2000 n'est attendue.

✓ Composantes écologiques du site :

○ Habitats naturels et flore (Echelle ZAC / Promenade de Flandre).

Les milieux en présence ne sont plus réellement naturels. Ils se limitent à :

- des espaces agricoles de cultures, ou des parcelles en jachère.
- des alignements d'arbres le long des axes de communication (Peupliers - Platanes.)
- des espaces boisés au niveau des emprises routières et autoroutières
- des bosquets hérités des jardins des anciennes habitations disparues sur le site (Marronniers -Saules - Sureau.)
- de la végétation de milieu humide aux abords de la becque de Neuville (Jonc, Typha.).

○ Habitats naturels et flore (Echelle des accès).

○ Délimitation des zones humides :

- Les espaces urbanisés ;
- Les zones inondées ;
- Les fossés humides ;
- 2 zones humides identifiées A et B : les zones humides (ZH) A et B sont déconnectées du réseau de fossés parcourant le site. Le niveau d'eau varie fortement au cours de l'année : secteur inondé en hiver et asséché en été.

En conclusion, il est indiqué :

Une zone humide de 19 654 m² est identifiée au titre du critère pédologique, dont 2 820 m² présentent également des caractéristiques floristiques typique de zone humide. Aucune fonctionnalité écologique n'est associée à la zone humide identifiée.

○ Faune (Echelle ZAC et accès). Un inventaire a été réalisé pour :

- L'avifaune

- Les mammifères
- Les insectes
- Les amphibiens

Les différentes espèces rencontrées sont considérées comme commune, sans présence d'espèces patrimoniales.

Les enjeux identifiés dans cette partie s'écrivent :

- ☞ Au regard du SRCE-TVB, le secteur d'étude « des accès » est fortement artificialisé, isolé et déconnecté des milieux naturels avoisinants.
- ☞ Préserver dans la mesure du possible le patrimoine floristique de qualité tout en évitant la propagation des espèces invasives.
- ☞ Recréer les habitats nécessaires au maintien de la faune in situ.
- ☞ Compenser la destruction de la zone humide sur un site proche, dans la même masse d'eau, aux caractéristiques naturelles et physiques semblables.

8 – Paysage

En termes de paysage, l'enjeu majeur est de réussir à garder l'image de « poumon vert » que dégage aujourd'hui le site, en maintenant les infrastructures routières dans le paysage et de créer un minimum de coupures visuelles.

9 – Patrimoine culturel

Si la zone étudiée est concernée par le périmètre de protection d'une installation classée, la ZAC n'est pas concernée par ce périmètre.

10 – Diagnostic économique et démographique

Les inventaires de la démographie, des caractéristiques du parc immobilier, de l'activité, de l'économie du secteur et des principaux équipements communaux sont présentés.

11 – Prescriptions d'aménagement et d'urbanisme

Les documents prescriptifs et opposables sont rappelés dans cette partie.

11.1 – Schéma Directeur de Lille Métropole

11.1.1 - Le parti d'aménagement se décline en 7 points

- *renouveler la ville, maîtriser et organiser la croissance urbaine ;*
- *renforcer les axes urbains majeurs*
- *s'appuyer sur la diversité de la trame urbaine et sur les pôles urbains périphériques*
- *structurer l'espace autour des sites à forte potentialité de développement :*

19 sites stratégiques se sont dégagés :

5 pôles d'excellence et 14 pôles d'intérêt métropolitain dont l'entrée Nord de l'arrondissement, autour de l'autoroute A22 (Porte des Flandres), secteur qui se prolonge vers Courtrai (La zone du Petit Menin est contiguë au site de la Porte des Flandres).

- *faciliter le déplacement des hommes et des marchandises*
- *préserver l'environnement en protégeant la zone agricole et les espaces fragiles*
- *transformer l'image de la ville par la qualité urbaine, les grands espaces verts et les paysages passe essentiellement par l'amélioration de la qualité urbaine: les espaces publics, l'architecture des constructions neuves et la mixité urbaine*

11.1.2 – Destination générale des sols à l'horizon 2015

11.1.3 – Le territoire tourquennois

11.1.4 – La révision du Schéma Directeur de Lille Métropole

Actuellement, le Schéma Directeur de Lille Métropole est équivalent à un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le SCOT est en cours d'élaboration, le diagnostic a retenu 5 axes de développement :

- Rétablir la ville dans tous les territoires
- Développer l'activité économique et le rayonnement métropolitain
- Améliorer l'accessibilité de la métropole
- Porter l'enjeu écologique, qui est un enjeu transversal
- Promouvoir la qualité qui doit être la marque de fabrique de notre métropole

11.2 – Le Plan Local Habitat (PLH)

11.3 – Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Le PDU, adopté en juin 2000 par MEL élabore des grands objectifs en matière de mobilité, environnement et santé, et plusieurs de ces objectifs sont traduits dans le dossier mis à l'enquête.

11.4 – Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

11.4.1 – Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le site est recensé dans le PADD en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et/ou à équiper à vocation économique.

11.4.2 – Zonage

Les terrains de l'opération sont classés pour la majeure partie en zone UG, mais aussi en UX, A et UC. Les règlements de ces zones s'écrivent :

- Zone **UG** : zone économique bénéficiant d'une situation privilégiée (...) il convient d'y favoriser la mixité d'activités économiques, par l'implantation d'activités tertiaires, de bureaux, de commerces de services et d'activités industrielles ou artisanales.
 - Zone **UGz 37** : zone du Petit Menin, dédiée à l'accueil d'activités commerciales sur le thème de l'équipement de la maison, et de manière accessoire, aux loisirs et à l'équipement de la personne, en complémentarité des implantations commerciales de centre ville.
 - Zone **UGb** : zone située à proximité des zones UX du PLU, zone à dominante commerciale dont l'objet est de gérer l'évolution des pôles commerciaux de périphérie par une maîtrise de leur développement.
- Zone **UX** : une zone à dominante commerciale, permettant toutefois une mixité avec certaines activités économiques.
- Zone **A** : zone agricole à protéger en raison du caractère agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.
- Zone **UC** : zone urbaine mixte de densité moyenne assurant une liaison entre les quartiers centraux et les quartiers de plus faible densité, avec une dominante d'habitat, pouvant comporter des commerces, des services, compatibles avec un environnement urbain.

11.4.3 – Emplacements réservés

3 emplacements réservés sont implantés dans la zone d'étude.

11.4.4 – Servitudes d'utilité publique

La liste des servitudes d'utilité publique est rapportée dans ce sous chapitre.

Les enjeux identifiés dans cette partie s'écrivent :

- ☞ Zone urbaine avec des secteurs d'extension urbaine multifonctionnelle et à dominante économique au Schéma Directeur.
- ☞ Les terrains sont actuellement classés en zones UGb, UGz37, UX, A.

☞ Une révision simplifiée du PLU a été effectuée le 8 février 2012 sur les terrains de la ZAC du Petit Menin pour un passage en zone UGz37, afin de permettre l'implantation du projet Promenade de Flandre.

12 – Réseaux divers

Rappel des réseaux de toutes natures qui devront être pris en compte pour les études et réalisation des projets, s'ils sont autorisés.

D – Présentation du Programme global (85 pages)

Le chapitre fait un rappel sur 5 des dossiers présentés plus en avant.

Commentaire de la CE : Le chapitre présente en détail les différents projets présentés à l'enquête, hormis le dossier « Loi sur l'Eau » absent dans l'EI de février 2014, mais qui sera repris ultérieurement dans le dossier .

1 – Différents scénarios

Cinq scénarios d'aménagement de la ZAC du Petit Menin et Promenade de Flandre sont présentés, ainsi que deux solutions d'accès à la ZAC, avec pour chacun d'eux les points forts et les points faibles des projets.

Pour le projet retenu, le pôle de 60 000m² de nouveaux commerces dédiés à l'équipement de la maison et de manière accessoire aux loisirs sera principalement localisé à l'est sur le secteur dit « Promenade de Flandre ». La majeure partie des aires de stationnement est dissimulée. La programmation est en phase avec les objectifs des collectivités.

Les bassins de tamponnement communautaires situés le long de l'autoroute A22 seront paysagers. Ils sont destinés à réduire les inondations à l'aval (Becque de Neuville) et augmenter le volume d'eaux usées repris vers la station d'épuration de Neuville.

En termes de stationnements, la solution retenue intègre pour des raisons techniques liées au milieu naturel, des parkings aériens. La nappe est sub-affleurante sur la partie nord de terrains, au niveau du projet Promenade de Flandre, les études de sols et prospections de terrain ont également relevé la présence de zone humide et des difficultés d'infiltration. La réalisation de stationnements souterrains a donc été abandonnée pour des raisons techniques et financières.

Cependant, afin d'éviter une « mer de stationnements » ils ont été réfléchis comme partie intégrante du projet et se situent au cœur de l'enceinte commerciale de Promenade de Flandre qui de par sa forme rappelle les corps de ferme de la région.

2 – La ZAC Petit Menin

Le site est entièrement voué à l'activité commerciale. Le programme s'articule autour du commerce, de la création sur le thème de l'équipement de la maison et des loisirs. La programmation commerciale doit être novatrice, internationale, moderne sur le thème de l'équipement de la maison et des loisirs de famille en complémentarité des équipements actuels et avec un souci d'excellence.

L'aménageur s'engage dans une démarche environnementale dans l'ensemble de ses sites commerciaux existants ou en création.

L'objectif de cette démarche est :

- de répondre aux attentes des usagers de nos sites et des organismes publics de plus en plus soucieux de la qualité environnementale des parcs d'activités commerciales.
- d'offrir aux commerçants un parc d'activités commerciales intégré dans son environnement ayant des coûts globaux (investissement et gestion) réduits.

Ainsi leur Charte environnementale de Qualité Environnementale des sites commerciaux (annexe 7) s'appliquera à tous les acteurs du site commercial. Elle comporte :

- Des exigences qui devront obligatoirement être traitées dans l'élaboration du projet et dans le Cahier des Charges Techniques et Particulières (CCTP).
- Des recommandations qui sont données à titre indicatif dans le cas où l'entreprise veut aller plus loin dans la démarche.

Et reprend les cibles suivantes :

- Cible 1 : Relation harmonieuse du projet avec son environnement immédiat
- Cible 2 : Gestion de l'énergie
- Cible 3 : Gestion de l'eau
- Cible 4 : Gestion des déchets d'activité
- Cible 5 : Qualité environnementale de l'aménagement intérieur
- Cible 6 : Chantier à faibles nuisances
- Annexe : Charte « Chantier vert »

La ZAC s'étend approximativement sur 55 ha dont 39ha opérationnels (propriété Immochan Aménagement) environ. La surface utile est de 36 ha sans les bassins communautaires.

La ZAC porte sur 100 000 m² de surface de plancher qui sera principalement consacré à l'équipement de la maison dont la réalisation d'un programme de 60 000 m² de surface de plancher pour le parc commercial « Promenade de Flandre »

A titre d'information :

Les bassins communautaires bien que situés sur le périmètre de la ZAC ne font pas partie de cette dernière en terme d'équipement et de financement, il s'agit d'un projet indépendant porté par MEL.

3 – Le projet Promenade de Flandre

Située entre terrains industriels et maisons mitoyennes, entre échangeur autoroutier et route nationale, l'ensemble « Promenade de Flandre », ensemble commercial à ciel ouvert, est une véritable « ferme commerciale » abritant sous une unicité architecturale différentes enseignes.

La ferme ainsi facilement identifiable dans ce paysage hétérogène crée une seule et même adresse reconnaissable, au pied du diffuseur de l'autoroute A22.

Quatre territoires en découle :



- la grande pergola urbaine à l'entrée ;
- le ruban continu des surfaces commerciales en périphérie (l'enveloppe) ;
- le parc végétal de stationnement au centre ;

- la promenade commerciale, élément fédérateur.



Sont présentés plus en détail :

Caractéristiques architecturales du projet :

- ✚ le territoire de la pergola urbaine ;
- ✚ le territoire des surfaces commerciales ;
- ✚ le territoire du parc végétal de stationnement ;
- ✚ le territoire de la promenade ;
- ✚ les façades ;
- ✚ traitement des toitures ;
- ✚ traitement de la signalétique ;
- ✚ les structures.

Gestion des circulations et stationnements :

- ✚ entrées/sorties ;
- ✚ les circulations internes et les stationnements ;
- ✚ les livraisons ;
- ✚ les cheminements doux ;
- ✚ les transports en commun.

La structure paysagère du projet :


- ✚ concept et orientations ;
- ✚ le vocabulaire et les lieux du projet :
 - les essences d'arbres ;
 - les arbustes et les prairies agricoles ;

- les circulations, stationnements, parvis et terrasses.

Perspectives

Récapitulatif des surfaces

Principes d'Assainissements :

-  gestion des eaux pluviales :
 - hypothèses de base retenues pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ;
 - principes d'assainissement retenus ;
 - gestion alternative des eaux de ruissellement
 - le principe de fonctionnement ;
 - détermination de la surface active.

Les conclusions sont présentées dans le tableau suivant :

| BV Total /30 ans | Surface (m²) | Coef de ruissellement | Surface Active Sa (m²) | Débit de fuite Qf (en l/s) | Volume de tamponnement |
|------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|
| Toitures | 52 814 | 1 | 52 814 | | |
| Voirie, trottoirs et stationnement | 86 776 | 1 | 86 776 | | |
| Stationnement verts | 10050 | 0.70 | 7 035 | | |
| Espaces Verts | 72351 | 0.20 | 14470.2 | | |
| Total | 221 991 m² | 0.74 | 161095.20 m² | 44.40 l/s | 6 978 m³ |

Dans cette conclusion, le pétitionnaire indique : « *Une pluie centennale aura pour impact un débordement des eaux au niveau des noues* ».

-  gestion des eaux usées.

La certification BREEAM Europe Commercial® :

La certification BREEAM Europe Commercial® (qui signifie "BRE Environmental Assessment Method") est une méthode d'évaluation environnementale applicable aux commerces, bureaux et industrie dans tous les pays européens hors Royaume - Uni depuis le 1^{er} Janvier 2010.

La certification BREEAM® a pour but de guider les maîtres d'ouvrage et leurs partenaires dans une démarche environnementale volontaire qui consiste à maîtriser les impacts du bâtiment sur l'environnement extérieur et créer un environnement intérieur sain et confortable.

Pour les occupants et les utilisateurs, le BREEAM® permet de :

- Lutter contre le réchauffement climatique ;
- Economiser l'énergie sous toutes ses formes ;
- Réduire les pollutions émises par le bâtiment : pollution de l'air, eaux usées, tri des déchets ;

Cette démarche se décline en 10 cibles représentant les enjeux environnementaux d'une construction. Ces 10 cibles sont elles-mêmes déclinées en sous-cibles, représentant les préoccupations majeures associées à chaque enjeu environnemental :

- Management
- Bien-être et confort
- Energie
- Transport
- Eau
- Matériaux
- Déchets
- Utilisation du terrain et écologie
- Pollution
- Innovation

4 – Le projet d’accessibilité

Le projet d’accessibilité concerne essentiellement les accès à l’autoroute A22.

E – Analyse des impacts sur l’environnement du projet et mesures visant à les réduire ou les compenser (112 pages)

L’analyse présentée par le pétitionnaire est réglementairement réalisée à l’échelle du programme global.

Les analyses présentées le sont à partir des données de l’état initial de l’EI, les impacts prévisibles directs ou indirects, temporaires ou permanents du projet sur son environnement socio-économique et naturel.

Pour une meilleure compréhension du dossier, les mesures compensatoires et d’accompagnement du projet, prises pour éviter, réduire ou supprimer ces impacts, sont présentées par le porteur du projet à la suite de l’estimation des impacts, de même que les modalités de suivi lorsqu’elles sont prévues.

01 – Impacts sur les Circulations et les Déplacements :

1.1 – Impacts sur le Schéma de Circulation :

Après constat des impacts liés au projet, le pétitionnaire précise que le schéma de circulation bien qu’étant un impact permanent ne perturbera les usagers que temporairement le temps de s’y adapter. L’opération se raccroche en toute cohérence aux voies adjacentes.

Le projet d’accessibilité établit de nouvelles possibilités d’accès et de sortie de l’autoroute A22.

L’impact temporaire, négatif, lié aux modifications du schéma viaire et aux perturbations temporaires qu’elles engendreront devrait être compensé par une meilleure absorption du trafic lié à la nouvelle zone commerciale du Petit Menin et une meilleure desserte du secteur.

Les modifications essentielles de l’existant reposent sur :

- **d’une part dans le sens Belgique-Lille, à créer une nouvelle bretelle de retour depuis la ZAC** du Petit Menin vers l’agglomération Lilloise. La réalisation de cette nouvelle bretelle inclue la reprise de la séquence d’entrée depuis le diffuseur n°17 sur la section courante de l’autoroute A22, séquence qui n’est aujourd’hui pas réglementaire vis à vis des longueurs d’insertions.
- **d’autre part dans le sens Lille-Belgique, à réorganiser la sortie du diffuseur n°16** afin de desservir la ZAC du Petit Menin et de faciliter la sortie vers la rue des champs (ou la route de Roncq).

1.2 – Impacts sur les Trafics Routiers :

Les impacts liés au projet sont essentiellement liés aux circulations supplémentaires qui seront générés par l’attractivité des équipements de la ZAC. De ce fait, sur le secteur un trafic supplémentaire viendra s’ajouter à la circulation habituelle.

Les études quantitatives présentées dans le dossier présentent les impacts de la circulation sur les voiries existantes,

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés au projet qui sont présentées découlent d’une étude établie par B&R Ingénierie en mars 2013, qui a dans un premier temps présenté les différents aménagements retenus :

▷ **L’A22 en retour vers Lille :** création d’une nouvelle bretelle de retour depuis la ZAC du Petit Menin vers l’agglomération Lilloise. La réalisation de cette nouvelle bretelle inclue la reprise de la séquence d’entrée depuis le diffuseur n°17 sur la section courante de l’autoroute A22, séquence qui n’est aujourd’hui pas réglementaire vis à vis des longueurs d’insertions.

▷ **Aménagement du carrefour « sortie n°16 »,** à réorganiser la sortie du diffuseur n°16 afin de desservir la ZAC du Petit Menin et de faciliter la sortie vers la rue des champs (ou la route de Roncq).

▷ **Aménagement du carrefour « Petit Menin »,** créé à la place du carrefour actuel d’accès à l’hypermarché géré par feux. Il permettra de :

- de maintenir en le sécurisant l’accès à l’hypermarché depuis la route de Roncq ;
- de permettre un accès secondaire à PdF depuis la route de Roncq, autorisant la communication entre le nouveau pôle commercial (PdF) et l’ancien (Auchan) ;

- de gérer la sortie du parking de PdF vers Lille via l'A22 par une insertion en TàD direct (bypass) ;
- de créer des nouveaux cheminements piétons et 2-roues sécurisés comme demandé au PDU.

▷ Aménagement du carrefour « Pont Rompu »,

▷ Aménagement du carrefour « RD639/Schuman ». Le réaménagement consiste essentiellement à créer un carrefour secondaire dédié à la desserte de PdF, ce carrefour est lié au carrefour principal pour gérer au mieux le sas de stockage entre ces 2 carrefours.

En complément à ces aménagements, différentes mesures et aménagements sont proposés pour limiter l'augmentation des les trafics automobiles :

- amélioration de l'accessibilité au site pour les modes de déplacements doux : aménagement de bandes cyclables et de trottoirs le long de la route de Roncq, de la nouvelle rue du Petit Menin et rue de Roncq ;
- amélioration de la desserte en transports en commun.

1.3 – Impacts sur la Sécurité des Usagers :

L'apport d'un trafic supplémentaire pourrait accentuer les problèmes de sécurité de par l'apport d'une nouvelle circulation mais également par la mise en place de nouveaux carrefours et d'un nouveau schéma de circulation.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés au projet :

MEL présente la solution retenue, après avoir étudié plusieurs scénarios.

Les solutions autres mesures envisagées pour garantir la sécurité des usagers sont les suivantes :

- Mise en place d'aménagements de sécurité en accompagnement des voiries : ralentisseurs, trottoirs, passages protégés... Le projet prévoit la mise en place d'une liaison piétonne entre le centre commercial Auchan et le projet, sous forme d'un mail piéton qui constituera un lien physique entre l'existant et le projet et entre l'ensemble des activités commerciales du site.
- Créations de cheminements cyclables et piétonniers indépendants (sur la rue de Roncq, la rue des Champs, la rue du Petit Menin) pour éviter les risques de conflits entre usagers. Ces itinéraires seront organisés indépendamment des flux automobiles, de part et d'autre de la voirie, réduisant ainsi les risques de conflit entre usagers.

1.4 – Impacts sur l'Environnement Sonore :

Le projet pourra avoir pour impact direct et permanent dans l'environnement sonore des abords du site, ainsi qu'au niveau des infrastructures routières avoisinantes.

L'étude détaille les différents effets du projet global, en comparant l'ambiance sonore avant travaux à celle qui devrait être constatée après mise en service des différents équipements, s'ils sont autorisés.

En ce qui concerne les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés au projet. MEL écrit : « L'émergence sonore du projet sur l'ambiance actuelle n'est pas significative au vu de l'étude acoustique, la mise en place de protection anti bruit n'est pas justifiée du fait du projet ».

1.5 – Impacts sur les autres Modes de Transport :

Pour compenser les effets du projet sur les autres modes de transport, des nouvelles lignes à haut niveau de transport sont programmées pour accéder au site en étude.

02 – Impacts sur les Caractéristiques Physiques du Site :

2.1 – Impacts sur la topographie

2.2 – Impacts sur la géologie

2.3 – Impacts sur les eaux de ruissellement naturel

Les indications portées dans l'étude concluent à une quasi absence ou à une limitation des impacts de ces 3 rubriques.

2.4 – Impacts sur l'hydrogéologie

Les incidences quantitatives et qualitatives sur les eaux souterraines sont déclarées limitées par le pétitionnaire sur le projet de ZAC qui inclue la Promenade de Flandre.

La zone d'accueil du projet et de ses accès est de 3 ordres :

- **La pollution lors des travaux ;**
- **La pollution saisonnière ;**
- **La pollution accidentelle.,**

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés à cette problématique sont précisés, aussi bien en matière de dispositions constructives, qu'en matière de suivi.

2.5 – Impacts sur l'hydrographie

Les impacts du projet de la ZAC, aussi bien quantitatives que qualitatives des rejets sont identifiés.

Les principaux polluants chimiques sont listés, ainsi que les rejets dans le milieu naturel des eaux de ruissellements : par les bouches de tout à l'égout à décantation, par les ouvrages de tamponnement et par les séparateurs d'hydrocarbures.

Selon le pétitionnaire, les concentrations des différentes pollutions sont en deçà des concentrations maximales autorisées, hormis pour le Zinc et le Cuivre. Les eaux pluviales rejoignent la Becque de Neuville (via la Becque du Clinquet pour certaines).

La becque de Neuville correspond à un réseau d'assainissement et aboutit à un déversoir d'orage qui permet :

- D'envoyer les eaux de temps sec (jusqu'à la pluie mensuelle théorique) vers la station d'épuration
- D'envoyer les eaux des pluies supérieures vers le milieu naturel.

Par conséquent, lors d'un épisode pluvieux, les premières eaux, qui sont les plus chargées en polluants (lessivage des voiries) rejoindront, après tamponnement, la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain ou elles seront traitées au même titre que les eaux usées.

Ce traitement permettra un fort abattement des Matières en Suspension, sur lesquelles sont fixées la majorité des métaux.

En finalité, il est indiqué :

« Incidences qualitatives sur les eaux superficielles : limitées ».

Incidence d'une pluie centennale :

Après description des incidences d'une pluie centennale, dans cette partie, il est indiqué :

« Incidences d'une pluie centennale : néant ».

Rejets des différents équipements :

Les différents types de rejets sont présentés, ainsi que leurs volumes estimés et les aménagements de collecte.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés à cette problématique concernent :

La ZAC, dont Promenade de Flandre :

Afin de réduire le phénomène de ruissellement et ainsi éviter les potentiels risques d'inondation, les eaux de pluies et de ruissellement seront collectées par un maillage continu et efficace de noues infiltrantes et d'espaces verts. La situation actuelle sera améliorée du fait de la mise en place d'un véritable système de gestion des eaux pluviales.

Le projet d'accessibilité :

Les rejets au milieu naturel respecteront la législation en vigueur. L'ensemble des ouvrages d'assainissement qui recueilleront les eaux de ruissellement et pluviales de la zone seront dimensionnés de manière à garantir un rejet compatible avec l'objectif de qualité 2 du milieu récepteur (Becque de Neuville).

Toutes les précautions seront prises pour limiter l'impact sur le réseau hydrographique durant la phase de travaux.

Modalités de suivi :

L'entretien régulier du réseau de collecte des eaux de ruissellement permettra de garantir la

qualité des eaux rejetés et le bon fonctionnement du réseau d'eaux pluviales. L'entretien et la maintenance seront réalisés par MEL.

2.6 – Compatibilité du projet avec le SDAGE

Selon le porteur du projet, compte tenu des différentes dispositions adoptées par le projet, celui-ci est conforme aux recommandations du S.D.A.G.E Artois-Picardie 2010/2015.

De plus les caractéristique du projet respecte les orientations 1,2 et 25 et les dispositions 1, 4 et 43 du SDAGE, décrites dans l'étude.

2.7 – Recommandations pour l'Exploitation et l'Entretien des Ouvrages

Les recommandations en fonctionnement courant et exceptionnelles sont présentées.

03 – Risques Industriels et Technologiques

Ces risques sont essentiellement localisés au niveau de l'entreprise Delquignies pour la réalisation de la bretelle d'accès à l'autoroute A22, dans le sens Courtrai-Lille.

La mesure prise pour éviter, réduire ou compenser les impacts liés à cette problématique est celle de la construction d'un mur pare feu séparatif.

3 mesures différentes sont présentées en détail, et :

« La solution retenue est un mur en bordure de boucle (9,3 m) d'une hauteur de 7 m nécessaire pour ne pas avoir d'effets létaux sur voie de circulation ».

04 – Impacts sur le Climat

Les effets attendus ne sont pas quantifiables sans établir de modélisation précise ou de maquette. Ils sont fonction des facteurs climatiques complexes - associés principalement à la modification de la topographie du site et de ses abords (plantations par exemple).

L'absence de modifications significatives de la topographie et l'adaptation au mieux du projet au terrain naturel laisse à penser que le projet n'aura pas de conséquence sur le climat.

L'impact potentiel sur le climat découlerait uniquement des émissions de polluants liés au trafic supplémentaire attendu sur le site.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts :

Les impacts du projet sur le climat, hormis l'émission de gaz à effets de serre est difficilement quantifiable, il n'y a donc pas de réelles mesures de réduction prévues, excepté :

- l'emploi de matériaux non polluants et recyclables,
- l'optimisation des modes de déplacements non polluants, réalisation d'aménagement cyclables et piétons sécurisés,
- l'optimisation des transports en commun (cadencement, arrêts supplémentaires)
- l'utilisation d'énergies renouvelables etc.

05 – Impacts sur la Qualité de l'Air, la Santé et la Sécurité

5.1 – Impacts sur la qualité de l'air :

A dire du porteur du projet, la réalisation de la zone commerciale ne devrait pas engendrer directement de pollution atmosphérique autre que celle produite par leur système de chauffage.

Le principal effet du projet sur la qualité de l'air est d'engendrer sur le site retenu un trafic routier supplémentaire : le flux des véhicules créera des pollutions que l'on retrouve habituellement aux abords des infrastructures routières et des aires de stationnement (gaz d'échappement et poussières).

Ces polluants ne sont pas sans effet sur la santé des populations (effets permanents indirects).

Conformément à la circulaire N°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, l'évaluation des effets du projet sur la qualité de l'air repose sur l'écart entre une situation initiale reportée à l'échéance du projet et le projet en tant que tel au même horizon.

Les résultats sont présentés sous la forme de plusieurs tableaux récapitulatifs des émissions de polluants calculées à partir du logiciel IMPACT-ADEME, les estimations de trafic lié au projet sont basés sur l'heure

de pointe du samedi, les résultats sont une vision maximaliste de ce qui peut être attendu sur le site, à l'échelle de la ZAC et au niveau des accès.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts :

La recherche de l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables contribueront ainsi à diminuer les rejets atmosphériques.

Toutefois, des mesures collectives peuvent être prises par les pouvoirs publics en fonction des données fournies par ATMO Nord/Pas-de-Calais :

- information du public en fonction des seuils atteints ;
- réglementation de la circulation (pastilles vertes.).

Enfin, des mesures de prévention devront être prises pour limiter les émissions de poussières pendant les travaux (nettoyage hebdomadaire du chantier, arrosage des pistes en périodes défavorables, bennes bâchées.).

5.2 – Impacts sur la santé publique :

Les différents impacts sur la santé humaine sont inventoriés :

- impacts sur l'environnement sonore ;
- impacts sur la ressource en eau ;
- impacts sur la qualité de l'air.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts :

Bruit : Conformément à l'arrêté préfectoral du 15 mars 2002, l'isolation acoustique des locaux est à prévoir dans une bande de 300 m de part et d'autre de l'A22, de 100 m de la RD639 et de 30 m de la route de Roncq. Le projet ne prévoyant pas la construction de bâtiment d'habitation donc le projet n'est pas soumis à la détermination de l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation contre le bruit des transports terrestres

Concernant les accès, les augmentations des niveaux sonores à termes sont inférieurs à 1 dB(A) par comparaison avec la situation sans modification à terme

La rue du Dronckaert, l'avenue de Flandre et la rue des Champs ne sont pas considérées comme transformées.

La mise en place de protection anti bruit n'est pas justifiée du fait du projet de la ZAC

Ressource en eau : les risques potentiels d'altération des eaux souterraines sont écartés grâce à la mise en place d'un système d'assainissement efficace.

Pour la ZAC dont Promenade de Flandre, les eaux usées seront évacuées via le réseau existant vers la station de Neuville-en-Ferrain. Le système d'assainissement séparatif mis en place garantit la qualité des rejets et la préservation de la ressource en eau. Des équipements économes en eau notable permettront d'éviter le gaspillage, les eaux de pluie de toitures seront également réutilisées après traitement pour les espaces verts, les toilettes ou le nettoyage des sols.

Qualité de l'air : pour la qualité de l'air extérieur, le projet prévoit d'importantes liaisons douces garantissant la sécurité des usagers aussi bien piétons que vélos. Ces voies douces assureront également la liaison entre le projet et la future ligne de bus à Haut Niveau de Service mais également vers Tourcoing.

Le projet d'accessibilité facilitera la dispersion des polluants liés aux circulations automobiles en fluidifiant le trafic sur le secteur permettant ainsi d'éviter la stagnation des véhicules (points durs, remontées de files.).

Selon le pétitionnaire, le projet se situe dans la continuité du centre commercial Auchan existant, le trafic supplémentaire attendu reste faible il s'agit principalement de la clientèle d'Auchan, d'ores et déjà présente sur le site.

La qualité de l'air ambiant résulte principalement de la limitation des polluants à la source (air extérieur, matériaux, équipements, occupation et comportements.) et une ventilation appropriée des locaux. Ces impacts potentiels sur la santé des occupants seront minimisés par l'entretien régulier des ouvrages de ventilation et/ou de climatisation et le respect de la charte environnementale des sites commerciaux d'Immochan qui préconise l'emploi de matériaux non polluants.

06 – Impacts sur l'Environnement Naturel et Paysager

6.1 – Impacts sur le milieu naturel :

Les impacts directs et indirects du projet sur les populations indigènes sont présentés.

Le site n'est concerné par aucune mesure de gestion ou de protection du milieu naturel : ZNIEFF, ZICO et site NATURA 2000 ou toute autre protection au titre de la Loi de 1976 relative à la protection de la nature.

Les terrains retenus pour l'opération sont des terrains qui étaient essentiellement voués à l'agriculture au sein d'un espace dense et urbanisé et des terrains artificialisés. Le site est aujourd'hui fortement marqué par les activités humaines et ne recèle pas d'espèces floristiques d'intérêt patrimonial. La réalisation du projet de ZAC Petit Menin passe par le remblai de zones humides existantes aujourd'hui sur la parcelle « Promenade de Flandre ».

Le projet prévoit de conserver certains éléments naturels intéressants (notamment les bosquets aux croisements de la route de RONCO avec le boulevard de raccordement et la rue du Petit Menin). Il n'entraînera donc pas de destruction de milieux naturels présentant un intérêt écologique particulier.

En tout état de cause, même si le site ne présente pas d'enjeux écologiques forts, les espèces subiront inéluctablement des impacts plus ou moins importants, liés à la présence de nouvelles infrastructures de transports. Les impacts principaux sont les suivants :

- road-kill : risque de collision entre animal ;
- pollution lumineuse et sonore ;
- destruction d'habitats et de corridors écologiques..

A contrario, le projet pourrait avoir un impact positif sur la faune et la flore. La valorisation du projet de ZAC dont Promenade de Flandre passe en effet par la réalisation d'aménagements paysagers qualitatifs qui seront à l'origine de nouveaux milieux écologiques propices au développement d'une faune urbaine locale).

La période de chantier peut être une source de nuisances diverses liées à la préparation des terrassements et aux mouvements des engins, dans ce cas, les emprises du chantier sont limitées aux terrains d'assiette.

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts :

Afin de réduire l'impact du projet sur le milieu naturel et principalement la faune qui trouve refuge ou qui s'alimente sur le site, le projet de ZAC dont Promenade de Flandre prévoit la réalisation d'un projet paysager de qualité, riche et varié, basé sur la continuité des espaces verts au sein du projet, qui est décrit en détail.

Les travaux d'aménagement permettront la suppression des espèces invasives relevées sur le site et l'entretien des espaces naturels et paysagers du projet se fera avec la plus grande attention afin d'éviter toute réintroduction sur le site de ces espèces.

Sur le plan faunistique, les potentialités d'accueil des espèces les plus ubiquistes (avifaune) seront améliorées.

Le projet sur l'accessibilité a été réduit au strict minimum en termes d'emprises et s'appuie sur les infrastructures existantes. Il prend place sur des secteurs de friches herbacées où les enjeux écologiques sont faibles à nuls.

D'un point de vue faunistique, la recolonisation naturelle des accotements et délaissés renforcera les potentialités d'accueil des espèces les plus ubiquistes (avifaune) et seront autant de refuges potentiels de la faune indigène (abri et protection) mais aussi zones de gagnage au moment de ses déplacements.

6.2 – Incidence sur les zones humides :

Une zone humide de 19 654 m² est identifiée au titre du critère pédologique, dont 2 820 m² présentent également des caractéristiques floristiques typique de zone humide.

Les zones humides identifiées ne présentent pas de végétations d'intérêt patrimonial intrinsèque et n'hébergent pas d'espèces végétales rares. Ils sont pollués par de nombreux dépôts sauvages. Les différentes fonctionnalités des zones humides sont rappelées bien que certaines n'ont aucun effet significatif au niveau du site.

Choix de la mesure de compensation

Au vu de la destruction d'une zone humide de très faible qualité écologique, Immochan Aménagement a engagé une démarche de réflexion à la recherche d'une mesure de compensation.

Une mesure compensatoire qui a donc été trouvée et présentée consiste en la valorisation écologique d'une zone humide dégradée sur le périmètre de la zone d'étude.

Cette zone est localisée en périphérie du projet et couvre une superficie de 11 428 m².

Il a été volontairement choisi de proposer la mesure compensatoire sur le site de la ZAC. En effet, la zone humide actuelle présente une forte fonctionnalité hydrologique de tamponnement des eaux de ruissellement des eaux de remontée de nappe.

Bien que cette surface ne permette pas de compenser à hauteur de 1 pour 1, elle se justifie pour les raisons suivantes :

La compensation sur site présente l'intérêt majeur de restituer la fonction hydrologique de la zone humide détruite dans l'emprise de la ZAC et donc de recréer un milieu propice au tamponnement naturel des eaux de ruissellement et de remontée de nappe. Cette fonctionnalité présente une réelle plu value compte tenu du caractère inondable du secteur.

Une réflexion a été menée pour augmenter la surface dédiée à la compensation sans pour autant y parvenir. Ainsi, la mesure compensatoire sera développée sur des terrains appartenant à Immochan mais également sur des terrains appartenant au Conseil Général du Nord.

6.3 – Incidence NATURA 2000 :

Les sites NATURA 2000 les plus proches du projet se situent à au moins 30 km du site.

Néanmoins le porteur du projet présente les dispositions retenues pour accompagner les projets de ZAC et d'accessibilité.

07 – Impacts sur le Patrimoine Culturel

7.1 – Impacts sur les Monuments Historiques et Sites Protégés :

Les terrains de l'opération ne sont concernés par aucun périmètre de protection ni ZPPAUP.

7.2 – Impacts sur l'Archéologie :

Un diagnostic archéologique a été réalisé, DRAC-SRA les conclusions sont en attentes, le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter les éventuelles mesures de protection définies suite au diagnostic archéologique.

08 – Impacts sur les Eléments Humains et Economiques

Compte tenu de la nature des futurs aménagements et équipements, aucune compensation n'est prévue pour les impacts sur la démographie et le parc immobilier, sur les activités et l'économie, ni sur les impacts sur les équipements communaux.

09 – Impacts sur les documents d'urbanisme

Le projet est conforme aux dispositions réglementaires régissant le droit des sols. La révision simplifiée a également réduit l'emprise de la réserve foncière liée aux bassins communautaires pour la passer à 40 000m² environ

10 – Impacts sur les réseaux

Toutes les mesures seront prises pour rétablir les réseaux interceptés par le projet dans les fonctions qu'ils assuraient avant l'installation de celui-ci. La définition exacte des mesures à prendre sera effectuée en relation avec les concessionnaires des réseaux lors d'études ultérieures.

11 – Impacts Temporaires Liés au Chantier

La période des travaux sera par contre génératrice pendant toute sa durée de désagréments pour les riverains au projet, les ouvriers du chantier et sur l'environnement :

- production de poussières, nuisances visuelles ;
- entraînement des matériaux fins (matières en suspension) par les eaux de pluies plus ou moins violentes sur des zones fraîchement terrassées lors des travaux de terrassements ;
- augmentation du bruit : utilisation d'engins bruyants et circulation des véhicules ;
- perturbation du trafic routier ;

- pollution éventuelle des sols et de la ressource en eau due au déversement accidentel d'hydrocarbures, d'eaux de lavage des centrales à béton, ou huiles à proximité des zones de stockage des carburants ou d'entretien des engins ... ;
- risques d'accidents

Les risques de pollution des eaux liés à la réalisation des travaux sont à prendre en compte dans l'élaboration du projet. Des prescriptions particulières seront détaillées dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières. Le Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Qualité (S.O.P.A.Q.) comportera une rubrique "Pollution".

Les mesures d'accompagnement pendant la période des travaux prévoient :

- bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables ;
- entretien des engins et stockages des produits polluants sur une aire étanche ;
- récupération et évacuation des produits d'entretien et de réparation des engins ou matériels sur le site ;
- enlèvement des emballages usagés ;
- création de fossés étanches autour des installations pour contenir les déversements accidentels ;
- installation d'une fosse septique pour les sanitaires ;
- mise en place de bennes à déchets ;

En complément de ces mesures, une politique d'information sera nécessaire. Les riverains et les usagers devront être informés de la raison des travaux, de leurs incidences et de la durée approximative de la gêne occasionnée.

Sous réserve du respect des recommandations ci-dessus, la période de chantier du projet ne devrait pas avoir d'impacts dommageables.

Une charte « Chantier Vert » sera intégrée au DCE engageant les entreprises adjudicataires sur son respect.

Rabattement de nappe

Des opérations de rabattement de nappe en phase travaux seront nécessaires, notamment pour le bassin à ciel ouvert du BV2 situé non loin de la sortie n°16. Les débits de rabattement ne sont pas connus à ce jour. Cependant, ils seront inférieurs à 200 000 m³. Une étude de sol spécifique permettra d'affiner les données de débits.

Les rejets vers la becque du Clinquet seront soumis à Autorisation du gestionnaire MEL et vers la becque de Neuville (cours d'eau) soumis à Autorisation des gestionnaires : Syndicat de la Becque de Neuville et MEL.

Les eaux rejetées sont prévues exemptes de pollution.

Concernant les perturbations sur l'autoroute A22 :

Les dispositions prévues et/ou préconisées par la DIR sont présentées.

Elles concernent :

- ✓ La bretelle d'insertion sur l'A 22

La durée prévisionnelle des travaux pour réaliser cette bretelle est de 12 mois, dont 6 mois auront une incidence sur la circulation sur l'autoroute A 22.

- ✓ La bretelle de sortie de l'A 22

La durée prévisionnelle des travaux pour réaliser cette bretelle est de 6 mois, lesquels auront une incidence sur la circulation sur l'autoroute A 22.

Sous réserve du respect des recommandations ci-dessus, la période de chantier du projet ne devrait pas avoir d'impacts dommageables, selon le pétitionnaire.

12 – Appréciation des Impacts de L'Ensemble du Programme

La présente étude vise à évaluer les impacts futurs sur l'environnement du projet commercial Promenade de Flandre.

Afin d'apprécier au mieux les impacts du projet sur l'environnement, l'analyse des effets a porté sur la totalité du programme de la ZAC Petit Menin à savoir 100 000m² de SHON dont 60 000m² pour Promenade de Flandre ainsi que sur les accès.

13 – Les Impacts cumulés avec d’autres projets

Le chapitre évoque des projets économiques à venir, tels que :

✚ Le site Valorparc et les relocalisations potentielles de Leroy Merlin et Décathlon.

Les impacts cumulés des ces activités sont présentés : hydrogéologie, hydrographie, climat et qualité de l’air, activité, circulations et déplacements.

14 – Récapitulatif des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts ainsi que les lités de suivi.

La totalité des impacts évoqués plus avant, ainsi que leurs compensations(ou non compensation) et les modalités de suivi sont résumées dans ce chapitre, sous forme de tableau.

F – Coûts collectifs (16 pages)

1 – Introduction qui présente les :

- 1.1 – Aspect réglementaire
- 1.2 – Les indicateurs économiques :
 - 1.2.1 – l’acoustique ;
 - 1.2.2 – les polluants atmosphériques ;
 - 1.2.3 – Le gain de temps ;
 - 1.2.4 – la sécurité des déplacements ;
 - 1.2.5 – l’effet de serre.
- 1.3 – Données d’entrées.

2 – Analyse des coûts collectifs, des pollutions et des nuisances :

- 2.1 – L’acoustique ;
- 2.2 – Les polluants atmosphériques ;
- 2.3 – L’effet de serre.

3 – Avantages induits pour la collectivité :

- 3.1 – Le gain de temps ;
- 3.2 – La sécurité des déplacements.

4 – Bilan

G – Méthodologie et présentation des auteurs (12 pages)

Le chapitre présente les méthodologies générale et particulière, ainsi que les auteurs de l’étude.

H – Annexes (590 pages)

De nombreuses annexes complètent le dossier de l’Etude d’Impact.

1 – Projet Promenade de Flandre

- 1.1 - Etude de Sol FONDASOL (146 pages)

2 – Projet de ZAC

- 2.1 - Etude Acoustique – ACAPELLA (15 pages)
- 2.2 - Etude de Sol CAP-SOL (39 pages)
- 2.3 - Etude ICF – Etude historique et documentaire d’un terrain à bâtir (11 pages)
- 2.4 - Etude Géotechnique SOREG (8 pages)

2.5 - Plan des Réseaux d'assainissements existants (2 pages)

2.6 - Plan des Réseaux d'assainissements existants (2 pages)

2.7 – Etude Qualité de l'Air – CEREMA (ex CETE) (45 pages)

2.8 – Programme des Equipements Publics (26 pages)

3 – Projet Accessibilités

3.1 – Arrêté Préfectoral Delquignies (8 pages)

3.2 – Notice explicative de Gestion des Eaux Pluviales (source MA. Geo) (10 pages)

3.3 – Etude de Bruit (source VERITAS) (39 pages)

3.4 – Modélisation des Effets Thermiques d'un Incendie (source SOCOTEC) (15 pages)

4 – Annexes Communes

4.1 – Notice Réglementaire Parasismique – Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (10 pages)

4.2 – Registre des Entreprises à Emissions Polluantes

4.3 – Annexes Milieu Naturel (15 pages)

4.4 – Effets des Différents Polluants Atmosphériques (2 pages)

4.5 – Charte Qualité Environnementale des Sites Commerciaux (29 pages)

4.6 – Etude SEVEQUE Environnement (92 pages)

Avis délibéré de l'Autorité Environnementale (Ae) CGEDD

Document de 20 pages – Juillet 2014

Le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 a créé l'Ae du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Cette autorité donne son avis sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement.



Ses prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent (convention d'Aarhus, charte constitutionnelle), et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

Pour mémoire, un premier avis de l'Ae a été établi et signé par le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, le 18 juillet 2011. L'avis portait sur la version de mai 2011 de l'EI.

Un avis complémentaire à l'avis précédent a été signé le 18 février 2012. Cet avis portait sur la version de novembre 2011 de l'EI.

Après avoir été saisi en avril 2014, le CGEDD a émis l'avis délibéré n°Ae 2014-36/n° CGEDD 009711-01 lors de sa séance du 9 juillet 2014.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae dans la synthèse de son avis concernant :

-  les impacts sur les circulations routières, locales et de transit, notamment sur l'A22, et les nuisances (bruit, pollution atmosphérique, congestion, etc.) qu'elles génèrent pour les riverains et pour les usagers de la zone ;
-  les impacts découlant de l'artificialisation d'un des rares espaces végétalisés encore présents dans le secteur (sur le paysage, les eaux de ruissellement, etc.) ;

- ✚ les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- ✚ les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Tout en notant l'effort consistant à présenter un dossier unique pour l'ensemble du programme, l'Ae constate que l'étude d'impact pourrait être améliorée sur de nombreux points, tant sur la forme que sur le fond.

Les principales recommandations de l'Ae sont de :

- ✚ compléter l'étude d'impact concernant le choix des aménagements envisagés, en explicitant les raisons environnementales qui ont conduit à privilégier cet espace ;
- ✚ en particulier, justifier les choix effectués pour les ouvrages routiers projetés au regard de ces évolutions, notamment pour les automobilistes en provenance du nord, le dimensionnement des espaces commerciaux et le nombre de places de stationnement ;
- ✚ fournir une évaluation des impacts des aménagements prévus en prenant en compte des perspectives d'évolution du trafic à moyen et long terme, en distinguant les évolutions attendues du trafic de transit et du trafic local, et en évaluant les impacts à moyen et long terme induits par ce nouveau trafic (air, bruit, etc..) ;
- ✚ présenter une estimation des consommations énergétiques et des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées à la réalisation et à l'exploitation des aménagements projetés ;
- ✚ justifier l'absence de mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les zones humides, ainsi que les modalités de compensation retenues ;
- ✚ justifier le dimensionnement du mur « coupe-feu » prévu au niveau de la nouvelle bretelle autoroutière à créer.

L'Ae recommande également de préciser si le présent dossier vaut demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau ».

En complément à sa synthèse, l'Ae donne un avis détaillé sur les différents aspects de l'EI. Les recommandations les plus notables, en dehors de celles de sa synthèse sont listées sous les articles suivants :

1 – Contexte, présentation des projets, enjeux environnementaux

- 1.1 - Contexte et programme global ;
- 1.2 - Présentation des projets ;
- 1.3 – Procédures ;
- 1.4 – Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae.

2 – Analyse de l'EI

2.1 – Analyse de l'état initial :

- ❖ 2.1.1 – Circulation
- ❖ 2.1.2 – Air
- ❖ 2.1.3 – Bruit
- ❖ 2.1.4 – Eau
- ❖ 2.1.5 – Paysage et boisements
- ❖ 2.1.6 – Faune
- ❖ 2.1.7 – Archéologie

2.2 – Analyse de la recherche de variantes et du choix retenu.

2.3 – Analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- ❖ 2.3.1 – Impact en phase chantier
- ❖ 2.3.2 – Impacts en phase exploitation :
 - 2.3.2.01 – Circulation et mobilité
 - 2.3.2.02 – Air

- 2.3.2.03 – Bruit
- 2.3.2.04 – Eau
- 2.3.2.05 – Paysages et boisements
- 2.3.2.06 – Risques industriels
- 2.3.2.07 – Stabilité et pérennité des aménagements
- 2.3.2.08 – Relocalisation d'activités
- 2.3.2.09 – Consommations énergétiques et émission de gaz à effet de serre (GES)
- 2.3.2.10 – Pollution des sols

2.4 – Analyse coût avantages.

2.5 – Suivi des mesures et suivi de leurs effets.

2.6 – Résumé non technique (RNT).

Réponse au CGEDD et à la consultation transfrontalière, avec annexes

Document de 72 pages + Annexes de 548 pages – Décembre 2014

1 - Préambule

Il est indiqué dans la réponse au CGEDD que :

« La présente note de réponse fait suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae) sur l'étude d'impact de février 2014 (et ayant été reçu complet le 11 avril 2014) sur la Zone d'Aménagement Concerté du Petit Menin, ses accès et le parc commercial Promenade de Flandre.

L'étude d'impact de février 2014 ne sera pas modifiée pour intégrer les présentes réponses hormis les éléments présentés au chapitre 2.2.2 de la présente note. L'intégration de ces documents a pour objectif de faciliter la lecture et la compréhension du dossier et ne modifie en rien le projet présenté au CGEDD.

2 – Réponses aux questions soulevées par l'Ae

Dans son mémoire, le pétitionnaire répond à chacun des avis de l'Ae.

De plus le document est complété par un dossier d'annexes de 548 pages.

Ce rapport ne reprend pas la totalité des articles de l'Ae, mais ceux qui semblent les plus significatifs au regard de la CE

2.1 – « Procédures » - Avis de l'Ae

2.1.1 - Dossier Loi sur l'Eau

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrages de préciser dans l'étude d'impact si le dossier soumis à l'avis de l'Ae vaut demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Réponse : L'étude d'impact ne vaut pas dossier d'incidences au titre de la Loi sur l'Eau.

Le dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau a été en grande partie inséré à l'étude d'impact de février 2014, cependant, des précisions ont été apportées suite à de nombreux échanges avec la DDTM au dossier Loi sur l'eau.

La dernière version du dossier Loi sur l'eau (V9- octobre 2014) est annexée à la présente note afin que les dossiers réglementaires soient en adéquation.

A noter que l'enquête publique unique portera sur plusieurs procédures distinctes :

1. Loi sur l'eau de la Zone d'Aménagement Concerté du Petit Menin, prévue par l'article L214-3 du Code de l'Environnement.
2. Enquête publique dans le cadre de l'instruction du permis de construire du bâtiment Promenade de Flandre, prévue par l'article R423-57 du code de l'urbanisme. Le projet Promenade de Flandre rentre en effet dans la rubrique 36° du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, relatif aux études d'impact.

3. Enquête publique en vue du déclassement de la RD639, prévue par les articles L151-2 et suivants du code de la voirie routière. Cette procédure est nécessaire à la création d'un nouveau carrefour à feux sur la RD639 tel que prévu dans la Z.A.C du Petit Menin
4. Enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de bretelles autoroutières entre la Z.A.C. du Petit Menin et l'autoroute A22, prévue par les articles L11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, valant pour enquête au titre de l'article L123-1 du Code de l'Environnement.
5. Enquête publique parcellaire concernant le projet d'accessibilité à la Z.A.C. du Petit Menin depuis l'autoroute A22, prévue par l'article R11-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
6. Enquête publique en vue du classement des nouvelles bretelles autoroutières dans la catégorie des autoroutes, prévue par l'article R.122-1 du code de la Voirie Routière.

2.1.2 – Etude d'Impact

2.1.3 - Modalités de coordination avec les autorités belges

L'Ae recommande de préciser les modalités de coordination relatives aux aménagements prévus et leurs impacts sur l'environnement avec les autorités belges et de présenter dans le dossier d'enquête publique leurs éventuelles remarques sur ce dossier.

Réponse : Au niveau des modalités de concertation effectuées avec la Belgique, celles-ci se sont effectuées en plusieurs temps :

Présentation du projet au sein de la plateforme de concertation de l'Eurométropole

Les services techniques de MEL ont sollicité la plateforme de l'Eurométropole afin de pouvoir présenter le projet auprès des services techniques des autorités transfrontalières (Belges et Françaises). Cette réunion a eu lieu le 5 mai 2014 dans les locaux de l'Eurométropole à Courtrai. Le compte rendu est fourni en annexe 2 de la présente note.

Etaient ainsi représentés :

Pour la France : Lille Métropole, Département du Nord, Etat Français (DREAL)

Pour la Belgique : **Leiedal**, Structure intercommunale associant 13 communes flamandes (Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Courtrai, Kuurne, Lendelede, Menin, Espierres-Helchin, Waregem, Wervik, Wevelgem, Wevelgem).

IEG : Intercommunale d'étude et de gestion, intercommunale de développement économique de Mouscron.

WVI : West Vlamme Intercommunale (province de Flandre occidentale).

Région Flamande : services de l'aménagement et de la mobilité.

Villes de Menin, Wervik et Diksmuide.

Les remarques et questionnements des différents partenaires sont repris dans le compte-rendu de la réunion (annexe 2).

Consultation des autorités belges dans le cadre de la mise en œuvre de l'enquête publique unique :

Dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre de l'enquête publique, le Préfet du Nord a écrit à la Région wallonne, (M Henry, alors Ministre en charge de l'Aménagement du territoire) et à la Province de Flandre occidentale le 12 juin 2014 (M Decaluwé, Gouverneur, et en charge des relations transfrontalière pour le compte de la Région Flamande) pour demander s'ils souhaitaient participer à l'enquête publique qui doit avoir lieu à la mi-septembre, en associant au courrier le résumé non technique de l'étude d'impact (en néerlandais pour le versant Flamand).

Le gouverneur de Flandre occidentale a répondu en date du 8 juillet 2014, après avoir consulté la commission inter-administrative VICORO (commission flamande interadministrative pour la coopération transfrontalière avec le Nord de la France en matière d'aménagement du territoire). Elle est composée de représentants flamands ainsi que de représentants des intercommunales Leiedal et WVI. Cet avis, défavorable au projet, sera joint en annexe mais des éléments de réponse sont apportés ci-dessous.

Les remarques qui ont été formulées distinguent deux thématiques :

- ✚ Des inquiétudes sur la mobilité et la fluidité de l'A22 à la suite de la réalisation de l'opération,
- ✚ Des inquiétudes en termes de concurrence économique transfrontalière d'une opération comme le Petit Menin.

2.2 – « Analyse de l'Etude d'Impact » - Avis de l'Ae

2.2.1 - Article R122-5 du Code de l'Environnement

L'Ae recommande de prendre en compte dans l'EI, l'ensemble des éléments listés à l'article R122-5 du code de l'environnement.

Réponse : L'analyse des impacts sur le long terme et les interrelations des impacts sera reprise dans le chapitre 2.6 « Partie 2.5 : Suivi des mesures et suivi des effets » de la présente note.

2.2.2 - Corrections de certaines pages

L'Ae recommande de corriger les éventuelles incohérences qui se trouvent dans le document.

2.2.3 - Définition de termes techniques

L'Ae recommande de faciliter la bonne compréhension par le public.

2.3 – « Analyse de l'Etude Initial » - Avis de l'Ae

2.3.1 - Circulations

L'Ae recommande de distinguer la part de trafic local de la part de trafic de transit en mettant à jour, si les écarts constatés par rapport aux prévisions fournies sont significatifs, les données de trafic utilisées dans l'étude d'impact.

Réponse :

Trafic local/trafic transit

L'étude de circulation a été réalisée sur la base des trafics globaux. En effet, l'évaluation de la part de trafic local et de la part de trafic de transit est relativement difficile d'autant que la notion de trafic local et de transit n'est pas évidente et ne semble pas apporter d'intérêt significatif à la mesure de l'impact traficiel sur la zone d'étude. L'enquête Origine-Destination qui a été réalisée permet de faire ressortir les éléments suivants, à l'heure de pointe du vendredi soir :

- ▷ Pour les usagers issus de la RD639 au sud du carrefour avec la route de Roncq :
 - ⇒ la part de trafic de transit vers le nord de l'échangeur 17 représente 31,9%.
 - ⇒ la part de trafic de transit vers l'A22 est de 31,4%.
- ▷ Pour les usagers issus de la RD639 au nord de l'échangeur 17 :
 - ⇒ la part de trafic de transit vers le sud du carrefour avec la route de Roncq représente 26,5%.
 - ⇒ la part de trafic de transit vers l'A22 est de 56,1%.
- ▷ Le trafic de transit sur la route de Roncq et la rue des champs en traversée de la future Zone du Petit Menin est de 43,5%.

Le reste du trafic circulant sur cette voie est classé comme trafic d'échange d'ordre local avec les infrastructures existantes situées à proximité de la zone d'étude (zones commerciales existantes, zones d'emploi locales, zones résidentielles, ...)

2.3.2 - Air

L'Ae recommande de justifier le niveau d'étude retenu pour l'évaluation des effets de la pollution de l'air sur la santé et, si nécessaire, de réévaluer ces impacts à l'appui d'une étude de niveau adapté.

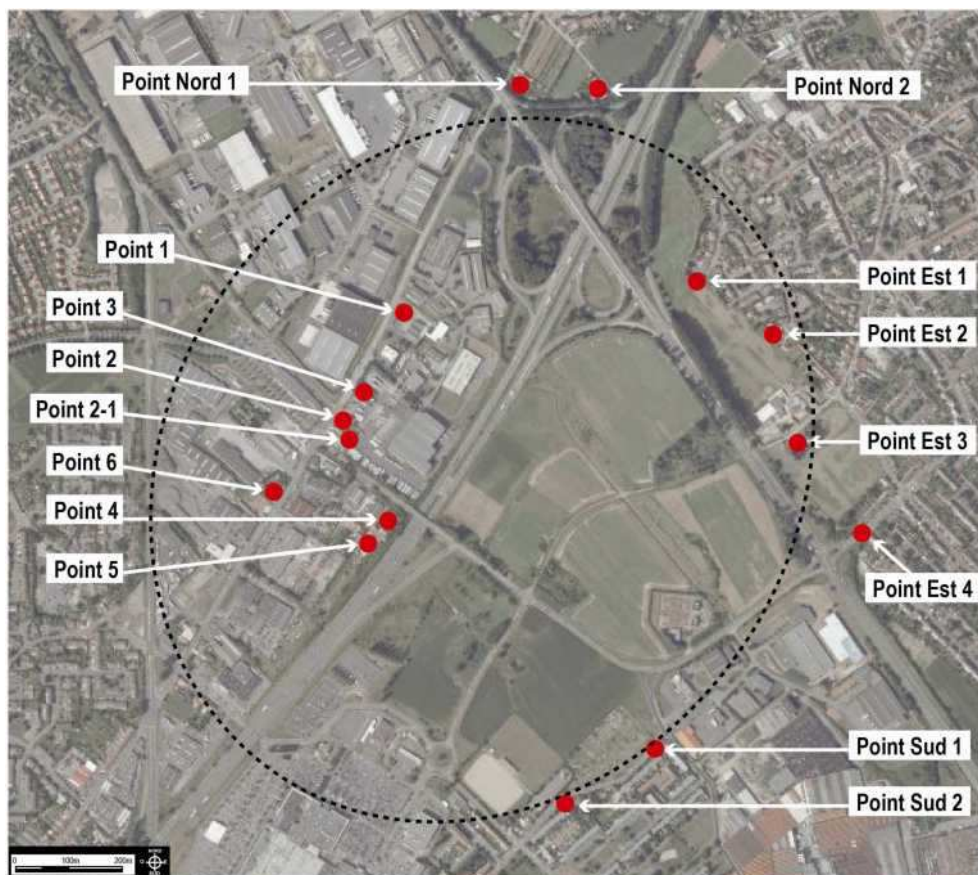
Réponse : (conclusion de la présentation)

Au regard de la carte (...) et des trafics attendus, seules quelques habitations disséminées au cœur de la zone d'activités rue du Dronckaert sont directement concernées par le projet de nouvelle bretelle. La densité retenue par le CEREMA pour l'étude air est donc G IV pas de bâti, sous entendu pas de bâti à vocation d'habitat.

2.3.3 - Bruit

L'Ae recommande de mettre à jour les cartes de bruit présentées dans l'état initial afin de prendre en compte les dernières données disponibles, notamment en matière de trafic routier, et de préciser les niveaux de bruit atteints en LAeq de jour et de nuit.

Localisation des points de calcul



| Point | Secteur | LAeq - dB(A) | Zone d'ambiance |
|----------|---------|--------------|-----------------|
| PT1 | Ouest | 64,1 | Modérée |
| PT3 | Ouest | 64,7 | Modérée |
| PT2 | Ouest | 65,4 | Non modérée |
| PT2.1 | Ouest | 64,4 | Modérée |
| PT4 | Ouest | 68,4 | Non modérée |
| PT5 | Ouest | 63,4 | Modérée |
| PT6 | Ouest | 71,6 | Non modérée |
| PTSUD2 | Sud | 58,9 | Modérée |
| PT SUD 1 | Sud | 60,4 | Modérée |
| PT EST4 | Est | 70,2 | Non modérée |
| PT EST3 | Est | 66 | Non modérée |
| PT EST2 | Est | 62,6 | Modérée |
| PT EST1 | Est | 66,1 | Non modérée |
| PT N0RD2 | Nord | 71,8 | Non modérée |
| PTN0RD1 | Nord | 69,9 | Non modérée |

2.3.4 - Eau

La Becque de Neuville

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser le statut, les caractéristiques et les obligations réglementaires afférentes de la becque de Neuville au regard de la « loi sur l'eau et les milieux aquatiques » ainsi que, le cas échéant, sa situation vis-à-vis des objectifs fixés par la directive cadre sur l'eau. Elle recommande de ne pas la considérer comme partie intégrante du réseau d'assainissement.

Réponse : Le Dossier Loi sur l'Eau réalisé en parallèle de l'étude d'impact, indique que la becque de Neuville (direction Nord-Ouest/Sud-Est) est un affluent de la Lys rivière. Cet ancien cours d'eau est aujourd'hui considéré comme réseau d'assainissement car la Becque de Neuville constitue un réseau de collecte de type unitaire.

Le statut de la becque de Neuville a été discuté lors de réunions de travail et d'échanges avec le service police de l'eau de la DDTM.

A l'issue de ces échanges, la becque de Neuville a été classée comme réseau d'assainissement.

L'extrait du compte rendu de la réunion du 23/09/2013 avec la Police de l'eau figure en annexe 3 de la présente note.

Les bassins communautaires

L'Ae recommande de préciser le rôle et les caractéristiques des bassins dits « communautaires » prévus par LMCU.

Réponse : Le secteur du Petit Menin constitue un point stratégique pour l'agglomération d'assainissement de Tourcoing puisque deux collecteurs principaux (collecteurs du Clinquet et de Neuville) s'y rejoignent. A cette confluence, le déversoir d'orage du Petit Menin constitue le point principal de déversement de cette zone de l'agglomération au milieu récepteur (becque de Neuville). Bien qu'il soit intégré au sein du périmètre de ZAC, le dimensionnement et la réalisation de cet ouvrage est indépendant de la programmation commerciale envisagée sur le site du Petit Menin. Celui-ci est intégré dans un bassin versant beaucoup plus large autour de la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain. Ils ont pour but de limiter les débits arrivant sur la STEP et auraient dans tous les cas été réalisés que le projet commercial soit là ou non.

L'aménagement prévu permettra de limiter la fréquence de déversement à 20 jours par an pour une année moyenne et de maîtriser la ligne d'eau dans le collecteur du Clinquet à concurrence de la pluie centennale. Le rendement hydraulique du système d'assainissement est de 91%.

2.3.5 – Paysages et boisements

Renvoi au § 2.5.1

2.3.6 - Faune

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser le statut, les caractéristiques et les obligations réglementaires afférentes de la becque de Neuville au regard de la « loi sur l'eau et les milieux aquatiques » ainsi que, le cas échéant, sa situation vis-à-vis des objectifs fixés par la directive cadre sur l'eau. Elle recommande de ne pas la considérer comme partie intégrante du réseau d'assainissement.

Réponse : La Coordination Mammalogique du Nord de la France (C.M.N.F.) et le plan régional de restauration des chiroptères du Nord-Pas-de-Calais 2009/2013 ont été consultés afin de dresser les potentialités écologiques des espèces de chauves-souris présentes sur le secteur. Aucune sensibilité bibliographique particulière n'a été répertoriée.

Les inventaires de terrain

Aucune observation particulière de chiroptères, ou de gîtes favorables à leur accueil, n'a été relevé lors des visites de terrain « Faune-Flore ». Les saules têtards propices à l'habitat des chiroptères identifiés sur le site, ont fait l'objet de prospections particulières notamment au niveau des cavités. Aucun individu ni indice de présence n'a été relevé.

2.3.7 - Archéologie

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier pour tenir compte des dernières informations disponibles sur la thématique de l'archéologie au moment de l'enquête publique.

Réponse : Par courrier en date du 06 décembre 2013, la DRAC confirme la libération finale des terrains. Elle considère que l'opération de fouille a été réalisée et certifie que le pétitionnaire a satisfait aux obligations de la réglementation en matière d'archéologie préventive, elle déclare achevée l'opération de terrain.

Cependant si lors de la réalisation des travaux, des vestiges archéologiques étaient mis au jour, ils doivent être signalés immédiatement au service régional de l'archéologie. Les vestiges découverts ne

doivent en aucun cas être détruits avant examen par des spécialistes et tout contrevenant sera passible des peines prévues à l'article 322-2 du code pénal.

2.4 – « Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu » - Avis de l'Ae

2.4.1 - Motivations ayant conduits au choix de ce site

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact, concernant le choix des aménagements envisagés, en rappelant les raisons notamment environnementales qui ont conduit au choix de cet espace.

Réponse : Comme le précise l'avis de l'AE, le projet est identifié dans différents documents d'aménagement et de planification.

Fortement marqué par la présence de nombreuses infrastructures de transport de grande envergure, le secteur se distingue par un grand nombre d'activités industrielles ou commerciales qui ont bénéficié de sa situation. Dans la continuité de ces documents, le choix de localisation du projet a été conforté afin de privilégier la densification de secteurs urbanisés : il s'agit de privilégier un site dont la desserte autoroutière est directe dans une logique de maîtrise de l'artificialisation des sols.

En effet, le site du Petit Menin est marqué par une occupation essentiellement agricole. Pourtant ce site ne semble pas adapté à une telle utilisation. Les 39 hectares libres de toute construction se trouvent à la fois bordés par de lourdes infrastructures de transport et confinés au cœur d'un espace urbain relativement dense entre activités industrielles - logistiques et commerciales. La mise en place d'un projet global de valorisation du site permettra alors de compléter et diversifier une offre existante.

Du point de vue écologique, le site est actuellement une enclave agricole et naturelle avec une fonctionnalité écologique limitée. L'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole a dressé un inventaire des sites d'intérêt écologiques en février 2008. Le rapport de synthèse y présente la zone du Petit Menin comme ne représentant pas d'intérêt particulier pour la faune ou la flore.

Le choix de la localisation des aménagements envisagés se justifie donc par des intérêts en termes de requalification urbaine et paysagère de cette entrée Nord de la Métropole mais aussi en termes d'emploi et d'économie. Les conséquences environnementales sont aujourd'hui limitées et maîtrisées. Cette maîtrise s'accompagne par la création de compensations de zones humides de bonne qualité environnementale en comparaison aux zones humides aujourd'hui dégradées par des usages informels transformant une partie de la zone en petite décharge à ciel ouvert.

2.4.2 - Justification, dimensionnement des espaces commerciaux et places de stationnement

Compte tenu des impacts qui en découlent, notamment en termes d'étalement urbain et d'imperméabilisation de surface, l'Ae recommande de fournir, dans le dossier d'enquête publique, une justification du dimensionnement des espaces commerciaux et du nombre de places de stationnement qui en découle, ainsi que des techniques retenues pour leur implantation.

Réponse :

Le dimensionnement commercial du secteur

Par une délibération en date du 11 avril 2003, LMCU a opté pour le développement d'une offre foncière dans les zones économiques d'intérêt local en vue de permettre la dynamisation économique du territoire communautaire. Afin de limiter le risque de resserrement de l'offre foncière à court et moyen terme, MEL a décidé d'anticiper les besoins des entreprises et s'est fixé un objectif de production de 1 000 hectares économiques sur 10 ans par le biais de création de réserves foncières, afin d'adapter son stock foncier à la demande des entreprises en fonction de l'évolution du marché.

Le secteur du Petit Menin a été repéré comme étant une zone de grande taille ayant vocation à accueillir de l'activité commerciale. La surface commerciale autorisée sur le site a été fixée à 100 000m² pour une superficie globale de 39 hectares opérationnels.

Le dimensionnement des places de stationnement est basé sur les calculs suivants :

Le projet Promenade de Flandres totalise 58 283 m² de surface utile se découpant en :

- 35452 m² de Grandes surfaces ;
- 19273 m² de Moyennes surfaces ;

- 1986 m² Boutiques ;
- 1572 m² de restauration. Néanmoins cette surface ne rentre pas dans le calcul du nombre de places de parking car profitant du gisement de places laissées par les enseignes aux heures creuses du midi et du soir. En effet, la restauration fonctionne hors heure de pointe de l'activité commerciale.

On considère deux ensembles et attractivité clients différents : (Moyennes Surfaces) + (Boutiques et Grandes Surfaces Spécialisées). Cette différenciation est due au temps de stationnement des clients qui a pour conséquence d'appliquer les ratios suivants :

- 1 place pour 20 m² de vente pour Moyennes Surfaces et Boutiques
- 1 place pour 25 m² de vente pour les Grandes Surfaces Spécialisées

Pour le projet, on retrouve :

- GSS : 35 452 m² de surface utile donnent 28 361 m² de surface de vente (20% de la surface utile sont dédié à de la réserve pour les GSS) ;
⇒ D'où 28 361 m² => 1134 Places
- moyennes surfaces et Boutiques : 21259 m² de surface utile donnent 19133 m² de surface de vente (10% de la surface utile sont dédiés à de la réserve)
⇒ Et 19133 m² => 957 Places

Soit un total de places de parking clients qui s'élève à 2091 Places (Foisonnement de 10% = 1882 Places). A cela il faut encore ajouter 633 personnes travaillant sur le site (1 place = 1 pers / 75 m²), soit un total de 2515 Places.

Lors de la présentation du projet à LMCU avant dépôt du dossier de demande d'autorisation commerciale, celui-ci comportait près de 2500 places. En concertation avec LMCU il a été prévu de diminuer le nombre de stationnements afin qu'il ne dépasse pas les 2000 avec un effort sur les espaces verts sensibles.

Cette diminution de 20 % du nombre de places de parking s'accompagne en partie par l'arrivée d'une desserte en transports en commun à haut niveau de service. D'où l'arrivée sur la ZAC de lignes de bus (Liane 17, Citadine, Liane 4).

Les différentes solutions d'aménagements de parking ont été étudiées. Concernant la possibilité d'un parking enterré, cette dernière a été écartée en raison de la présence de la nappe d'eau souterraine à faible profondeur.

En ce qui concerne la solution d'un parking silo, celle-ci a été étudiée mais écartée en raison d'un surcoût important qui ne permettait pas l'équilibre économique du projet. Ceci est également vrai pour les parkings en toiture.

2.5 – « Analyse des Impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation » - Avis de l'Ae

2.5.1 - Impacts en phase chantier

➤ Modalités d'organisation des travaux

L'organisation effective des travaux est difficilement prévisible par la méconnaissance du calendrier d'autant que l'entreprise n'a pas encore été choisie et qu'on ne connaît pas la date de démarrage des travaux ainsi que les filières utilisées par l'entreprise.

Le Maître d'ouvrage sera vigilant au bon déroulement de la phase chantier et notamment lors du démarrage de celui-ci. Le cahier des charges de cession de terrain, annexe 8 du présent document, reprend l'ensemble des précautions à prendre par les preneurs en phase chantier.

➤ Qualité des eaux rejetées

L'Ae recommande de préciser comment la qualité des eaux rejetées dans les deux becques sera contrôlée et de prévoir, si nécessaire, des dispositifs de traitement avant rejet permettant de s'assurer que les eaux rejetées seront exemptes de toute pollution, comme indiqué dans le dossier.

Réponse : En phase chantier, des précautions seront prises pour limiter les risques de rejets non contrôlés d'éléments polluants (cuves de rétention, installation de sanitaires étanches, traitement des huiles, carburants, ciments, création de plates-formes de stationnement et de nettoyage, ...)

L'assainissement des eaux pluviales et de ruissellement devra être réalisé simultanément au chantier de terrassement. Les fossés et bassins seront creusés dès le début du chantier afin de recevoir les eaux de ruissellement chargées en matières en suspension et ainsi préserver le milieu naturel.

Lors de la réalisation des travaux, des opérations de rabattement de nappe sont susceptibles d'être nécessaires. Nous ne connaissons pas, à ce jour, ni les débits et volumes pompés, ni la durée du pompage. Une étude spécifique sera réalisée préalablement aux opérations de pompage.

Afin de s'assurer que les eaux pompées sont exemptes de pollution, il sera proposé de réaliser, préalablement au démarrage des opérations de pompage, un prélèvement d'eau de nappe pour analyse. Selon les résultats des analyses, deux options sont envisagées :

- Si les eaux sont exemptes de pollution, elles seront rejetées vers les becques.
- Si une pollution est avérée, elles seront traitées avant rejet.

Pour exemple, un bassin de décantation pourra être mis en place afin d'abattre une pollution de type particulaire. Dans ce cas, une analyse ponctuelle de contrôle sera réalisée sur les eaux rejetées, en sortie du bassin de décantation.

Les analyses seront réalisées par un laboratoire agréé.

2.5.2 - Impacts en phase exploitation

➤ Circulation et mobilité

Perspectives d'évolutions du trafic moyen et à long terme

L'Ae recommande de fournir une évaluation des impacts des aménagements prévus en prenant en compte des perspectives d'évolution du trafic à moyen et long terme, en distinguant les évolutions attendues du trafic de transit et du trafic local.

Réponse : En l'état actuel des connaissances des évolutions sur le secteur, il est délicat de préjuger d'un taux de croissance ou de décroissance à long terme.

Les hypothèses de génération de trafic représentent une moyenne de fonctionnement courant et les évolutions du trafic de ces dernières années sur le secteur d'étude marquent une stagnation. Fort de ce constat, il a été considéré que les trafics à la mise en service et à long terme étaient identiques.

La quantification des impacts qui découlent directement du trafic est donc similaire à court et long terme.

Impacts en termes de congestion

L'Ae recommande de préciser les impacts du projet en termes de congestion, tant sur le trafic de transit que sur le trafic local, et de justifier les choix effectués pour les ouvrages routiers au regard de ces évolutions, notamment pour les voyageurs en provenance du nord.

Elle recommande d'évaluer la nature et l'ampleur des possibles impacts transfrontaliers du projet sur ces différents aspects et de préciser les mesures qui seront, le cas échéant, mises en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.

L'étude de circulation menée en 2012 pour l'élaboration du « dossier circulaire 2008 » a permis d'identifier des aménagements à réaliser, capables d'absorber le trafic prévisible supplémentaire. Ces aménagements ont été testés afin de s'assurer de leur bon fonctionnement. Ils ont permis de décliner le projet tel qu'il est présenté dans le dossier d'étude d'impact soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale.

➤ Air

Evaluation en long terme des concentrations et Risques sanitaires associés

L'Ae recommande de fournir une évaluation, sur le long terme, des impacts du projet sur les concentrations de polluants atmosphériques et des risques sanitaires associés. Elle recommande de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter et les réduire, voire le cas échéant les compenser.

Réponse : L'étude qualité de l'air réalisée dans le cadre du projet, et annexée à l'étude d'impact (annexe 2.7) comprend une modélisation des émissions atmosphériques, comme le prévoit la réglementation (cf paragraphe 2.3.2. ci-dessus). L'horizon retenu par le CEREMA, habilité à réaliser ce type d'étude, est celui de 2015, situation avec le projet.

Conclusion du CEREMA :

Compte tenu de la hausse du trafic attendue, l'aménagement de la ZAC du Petit Menin entraîne une augmentation des émissions de polluants atmosphériques dans la zone d'étude. La présente étude a montré que le samedi, en période de pointe, le projet engendrerait une hausse des émissions de 9 à 50% selon les polluants. S'agissant du scénario le plus défavorable pour la qualité de l'air, il n'est pas possible d'en déduire l'impact global du projet sur les émissions annuelles.

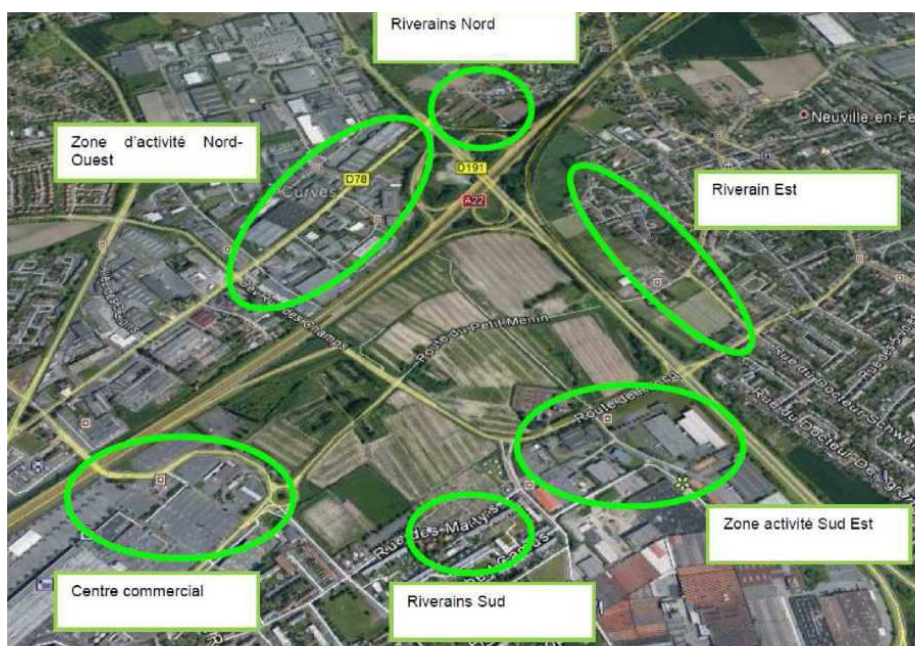
➤ Bruit

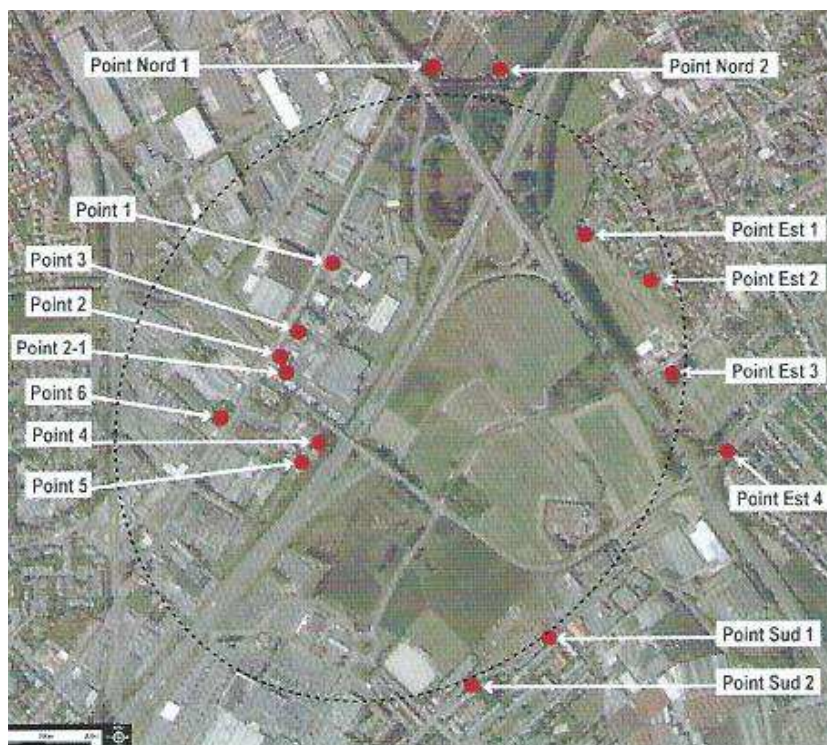
L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des impacts sonores en prenant en compte l'ensemble de la zone potentiellement affectée à plus long terme et de manière conforme à la réglementation relative au bruit. Elle recommande de préciser, si nécessaire, les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter et réduire ces impacts afin de respecter les seuils réglementaires.

Réponse : L'étude acoustique réalisée par le bureau d'étude VERITAS a été mise à jour et complétée en octobre 2014 par une caractérisation des zones d'ambiance.

Les caractéristiques des zones d'ambiance réalisées par le calcul ont également été réalisées avec les trafics routiers projetés avec la projet.

Les points de calcul sont présentés dans les documents placés ci-après.





Les augmentations des niveaux sonores à termes sont inférieures à 1,3 dB(A) par comparaison avec la situation sans modification à terme. Pour les points étudiés et le secteur analysé, les infrastructures ne sont pas considérées comme transformées.

| POINT | LAeq (dBA) | | (2) - (1) |
|----------|--------------------|--------------------|-----------|
| | SANS LE PROJET (1) | AVEC LE PROJET (2) | |
| PT1 | 64,1 | 64,5 | 0,4 |
| PT3 | 64,7 | 65 | 0,3 |
| PT2 | 65,4 | 65,8 | 0,4 |
| PT2.1 | 64,4 | 65,3 | 0,9 |
| PT4 | 68,4 | 69 | 0,6 |
| PT5 | 63,4 | 63,7 | 0,3 |
| PT6 | 71,6 | 72,2 | 0,6 |
| PTSUD2 | 58,9 | 59,4 | 0,5 |
| PTSUD 1 | 60,4 | 61,2 | 0,8 |
| PT EST4 | 70,2 | 70,9 | 0,7 |
| PT EST3 | 66 | 67,3 | 1,3 |
| PT EST2 | 62,6 | 63,4 | 0,8 |
| PT EST1 | 66,1 | 66,8 | 0,7 |
| PT NORD2 | 71,8 | 71,8 | 0,0 |
| PT NORD1 | 69,9 | 70,4 | 0,5 |

Dans son dernier paragraphe, le pétitionnaire indique :

« Au vu des résultats de l'étude acoustique, il n'y a pas lieu de mettre en œuvre des protections acoustiques du fait du projet de la ZAC et de son accessibilité ».

► Eau

L'Ae recommande d'indiquer les éventuelles mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les zones humides qui ont été envisagées ou, à défaut, d'en justifier l'absence. Elle recommande également de justifier les modalités de compensation retenues.

Réponse :

Mesures d'évitement et de réduction des impacts des zones humides :

Au sens du critère pédologique, 20 959m² de terrain ont été éligibles à destination de la zone humide. Sur ces 20 959m², 2 838m² présentent également des caractéristiques floristiques typiques de zone humide sans toutefois héberger d'espèces végétales rares ou d'intérêt patrimonial intrinsèque.

Cette zone humide floristique de 2 838m² est dégradée, polluée par de nombreux dépôts sauvages (tout venant et déchets verts...) et n'a aucune fonctionnalité écologique.

Ainsi, au delà du critère économique (la viabilité économique du projet ne permettant pas de conserver la zone humide et de l'intégrer au projet), l'absence de fonctionnalité écologique a conforté l'aménageur dans le choix de supprimer cette zone humide et en compensation d'en recréer une de

haute qualité environnementale, le long de la RD639.

Compensation des zones humides (source Dossier Loi sur L'eau)

Les dispositions sont présentées dans le Dossier N° 1 « Loi sur L'eau »

➤ Paysage et boisements

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer clairement si les saules têtards existant seront conservés et de préciser les modalités de gestion et d'entretien de tous les arbres de ce type qui seront maintenus ou plantés dans le cadre du projet.

Réponse :

Le principe de conservation des saules têtards sera privilégié. Cependant à ce stade, le nombre exact de saules conservés ne peut être certifié.

➤ Risques industriels

L'Ae recommande de préciser comment les hauteurs d'observation supérieures à celles retenues dans les modélisations effectuées ainsi que les risques liés au transport de matières dangereuses ont été pris en compte et, si nécessaire, de revoir le dimensionnement du mur protecteur en conséquence.

Réponse :

Mur coupe feu :

Le choix de la hauteur du mur anti-incendie s'est fait sur une base réglementaire, en se basant sur les différents arrêtés d'autorisation d'exploitation de l'entreprise Delquignies. Le texte réglementaire pris en compte est l'arrêté du 5 août 2002 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation sous la rubrique 1510

L'article 4 de cet arrêté stipule :

« La délivrance de l'autorisation d'exploiter est subordonnée à l'éloignement des parois extérieures de l'entrepôt par rapport :

- *aux constructions à usage d'habitation, aux immeubles habités ou occupés par des tiers et aux zones destinées à l'habitation, à l'exclusion des installations connexes à l'entrepôt, et aux voies de circulation autres que celles nécessaires à la desserte ou à l'exploitation de l'entrepôt, d'une distance Z1 correspondant aux effets létaux en cas d'incendie ;*
- *aux immeubles de grande hauteur, aux établissements recevant du public, aux voies ferrées ouvertes au trafic de voyageurs, aux voies d'eau ou bassins, exceptés les bassins de rétention d'eaux pluviales et de réserve d'eau incendie, et aux voies routières à grande circulation autres que celles nécessaires à la desserte ou à l'exploitation de l'entrepôt, d'une distance Z2 correspondant aux effets significatifs en cas d'incendie.*

Les distances d'éloignement Z1 et Z2 doivent à minima tenir compte des effets thermiques »

L'écran de protection coupe-feu prévu le long de la nouvelle bretelle est dimensionné pour que la distance Z1, correspondant aux effets létaux en cas d'incendie, ne s'étende pas sur la future bretelle (bretelle qui n'est pas une route à grande circulation). Dans ces conditions, la nouvelle bretelle ne remet pas en cause les autorisations d'exploiter obtenues par Delquignies.

NB : La hauteur d'écran indiquée dans l'étude d'impact (7 m à partir du niveau de la dalle de l'entrepôt) est la hauteur du mur dans sa partie médiane.

Par courrier en date du 25 avril 2014, le Directeur de la DREAL a indiqué sur ce sujet que « les voiries routières envisagées à moins de 10 mètres de l'entrepôt Delquignies Transports Logistique et la mise en place d'un mur coupe-feu de protection de la bretelle autoroutière sont des aménagements pertinents et répondent aux exigences réglementaires d'isolement en matière d'ICPE ».

Transport de matières dangereuses :

La prise en compte des risques liés au transport de matières dangereuses est systématique par la mise en place de rambardes de sécurité empêchant le renversement d'un tel véhicule au-delà de la chaussée. Celui-ci est donc systématiquement cantonné à échouer sur l'emprise de la chaussée.

➤ Autres observations recommandations de l'Ae :

- ⇒ Stabilité et pérennité des aménagements ;
- ⇒ Relocalisation d'activité ;
- ⇒ Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre pour les bâtiments.
- ⇒ Pollutions des sols.

L'Ae recommande d'expliquer le choix du périmètre retenu pour l'évaluation des risques sanitaires fournie dans le dossier et de procéder, si nécessaire, à une telle évaluation pour l'ensemble des aménagements présentés.

Réponse : Trois études de pollution ont été réalisées couvrant ainsi la globalité de la zone d'étude.

- ⇒ L'étude Sévêque a été fournie en annexe de l'étude d'impact de février 2014.
- ⇒ L'étude Geosan, annexe 5 de la présente note, est un plan de gestion réalisé en août 2013.
- ⇒ L'étude Tauw, annexe 6 de la présente note, est un diagnostic de pollution réalisé en avril 2013.

2.6 – Suivi des mesures et de leurs effets - Avis de l'Ae

2.6.1 – Interprétation entre les différentes thématiques de l'environnement.

Le pétitionnaire fait un rappel du respect du décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 et résume les interrelations entre les composantes environnementales étudiées.

2.6.2 – Modalités de suivi des mesures compensatoires.

Le pétitionnaire fait un rappel du respect du décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 et résume les

En Réponse, le pétitionnaire présente un tableau de synthèse reprenant les différentes modalités de suivi prévues en fonction des impacts identifiés.

2.7 – Résumé Non Technique - Avis de l'Ae

L'Ae recommande de reprendre la présentation du résumé non technique afin de le rendre plus facilement compréhensible et autoportant, notamment à l'aide de cartes et d'illustrations plus nombreuses et cohérentes entre elles, en particulier sur l'appellation des différentes voies de circulation.

L'Ae recommande par ailleurs de prendre en compte dans ce résumé les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse : Le résumé non technique modifié, intégrant les remarques de l'Ae est fournie en annexe 8 de la présente note

3 – Annexes

- Annexe 1 – Avis délibéré de l'Ae
- Annexe 2 – Compte rendu de la réunion Eurométropole du 5/05/2014
- Annexe 3 – Extrait du compte rendu de la réunion du 23/09/2013 avec la Police de l'Eau
- Annexe 4 – Diagnostic acoustique VERITAS
- Annexe 5 – Etude de sols GEOSAN
- Annexe 6 – Diagnostic de pollution - TAUW
- Annexe 7 – Cahier des charges de cession de terrain
- Annexe 8 – RNT intégrant les remarques de l'Ae
- Annexe 9 – Dossier Loi sur l'Eau

Résumé Non Technique (RNT) de l'Etude d'Impact

Document de 45 pages – Novembre 2014

Le résumé non technique de l'Etude d'Impact (EI) a pour but de faciliter la compréhension du public par une approche simplifiée de l'EI. Il résume, sous forme synthétique, l'analyse du projet développé plus longuement dans le dossier :

1 : Contexte et justification de l'opération

2 : Rappel des enjeux

3 : Situation des opérations

4 : La notion de programme global

5 : Analyse des thèmes des impacts du projet

Pour être plus facilement accessible le document, **version octobre 2014**, a fait l'objet d'un « **tiré à part** », à la demande de la CE, bien qu'il soit déjà inclus dans l'EI.

Etude d'Impact, version postérieure et en réponse à l'avis du CGEDD, avec annexes

Document de 456 pages + 593 pages d'annexes – Décembre 2014

La présente version de cette étude d'impact a été éditée en août 2014 afin de présenter les dernières évolutions du programme (principalement l'accessibilité de la ZAC)

Cette Etude Impact tient compte des observations du CGEDD sur le document de février 2014 qui lui a été soumis.

La nouvelle rédaction de l'EI a été modifiée pour tenir compte des contributions de l'Autorité administratives de l'Etat et des réponses des pétitionnaires.

Compte tenu des éléments déjà rappelés plus avant, la CE n'estime pas nécessaire de faire une nouvelle synthèse exhaustive des éléments d'étude déjà présentés.

Le nouveau sommaire :

- A - Résumé non technique ;
 - B – Contexte et présentation de l'opération ;
 - C – Analyse de l'état initial de l'environnement ;
 - D – Présentation du programme global ;
 - E – Analyse des impacts sur l'environnement du projet et mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser ;
 - F – Coûts collectifs ;
 - G – Méthodologie et présentation des auteurs ;
 - H – Annexes
- ❖ 1. – Projet Promenade de Flandre
 - 1.1 - Etude FONDASOL
 - ❖ 2. – Projet de ZAC
 - 2.1 - Etude Acoustique – ACAPELLA
 - 2.2 – Etude de Sol – CAP-SOL
 - 2.3 – Etude ICF
 - 2.4 – Etude Géotechnique – SOREG
 - 2.5 – Plan des réseaux d'assainissement existants
 - 2.6 – Plan d'assainissement
 - 2.7 – Etude Qualité de l'Air - CEREMA (EX CETE)
 - 2.8 – Programme des Equipements Publics

- ❖ 3. – Projet d'Accessibilité
 - 3.1 – Arrêté Préfectoral ICPE Delqignies
 - 3.2 - Notice explicative de Gestion des Eaux pluviales (source Ma GEO)
 - 3.3 - Etude de Bruit (source VERITAS)
 - 3.4 - Modélisation des Effets Thermiques d'un Incendie (source SOCOTEC)
- ❖ 4. – Annexes Communes
 - 4.1 - Notice réglementation parasismique – Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
 - 4.2 - Registre des entreprises à émissions polluantes
 - 4.3 - Annexes milieu naturel
 - 4.4 - Effets des différents polluants atmosphériques
 - 4.5 - Charte de qualité environnementale des sites commerciaux
 - 4.6 - Etude SEVEQUE environnement

▲ 7 - Cadre Juridique ▲

L'enquête a été ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 19 janvier 2015, modifié le 29 janvier 2015, signé par Monsieur Gilles BARSACQ, secrétaire général de la Préfecture du Nord, par délégation de Monsieur le Préfet du Nord.

L'enquête a été décidée pour une durée de quarante et un jours (41), soit du **lundi 2 mars au samedi 11 avril 2015**.

L'arrêté préfectoral porte sur une enquête unique, comprenant :

- **l'aménagement de la ZAC DU Petit Menin (autorisation au titre de la loi sur l'eau)**
- **l'accessibilité du site depuis l'autoroute A22 (déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire, classement des bretelles dans le domaine autoroutier)**
- **le projet commercial « Promenade de Flandre » (permis de construire, déclassement partiel du caractère de voie express de la RD 639)**

sur les territoires des communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

Cette enquête a été décidée au vu (liste non exhaustive) :

- du code de l'environnement, et notamment les articles R123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-23, relatifs aux enquêtes publiques ;
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du code de l'urbanisme ;
- du code de la voirie routière ;
- de l'ordonnance du 6 novembre 2014, rectifiée, relative à la partie législative du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du décret du 26 décembre 2014, relatif à la partie réglementaire du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie arrêté par arrêté préfectoral du 20 novembre 2009 ;
- de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 modifiée, relative à la protection de la nature, notamment son article 2 et le décret d'application n° 77-1141 du 12 octobre 1977, complété et modifié par le décret n° 2003-767 du 1 août 2003 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques ;
- de la directive n° 85/337 CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;

- du décret modifié n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 (abrogé par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000) relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- des délibérations n° 07 C 0305 du 29 juin 2007 du conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine approuvant la création de la ZAC du Petit Menin et n° 08 C 0116 du 1^{er} février 2008 modifiant le dossier de création de la ZAC et son périmètre ;
- de la décision n° 123 du 5 décembre 2011, la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) du Nord qui a autorisé la création d'un ensemble commercial spécialisé en équipement de la maison, bricolage, de la personne et culture et loisirs, sur la commune de Neuville-en-Ferrain, Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Petit Menin, présentée par la SCI du Petit Menin.
- de la délibération n° 14 C 0259 du 26 juin 2014 par laquelle le conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) tire le bilan de la concertation préalable relative aux travaux d'accessibilité de la ZAC du Petit Menin et décide d'engager la phase d'enquête publique unique ;
- du projet de convention tripartite précisant les engagements réciproques entre IMMOCHAN Aménagement, l'Etat et Lille Métropole concernant l'opération d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing ;
- de la délibération n° 13 C 0645 du 13 décembre 2013 par laquelle le conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) autorise Madame la Présidente à signer avec l'Etat et le concessionnaire de la ZAC la convention d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 ;
- des courriers des 14 et 17 octobre 2014, du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie relatifs aux aménagements d'accès à la ZAC du Petit Menin ;
- des délibérations des conseils municipaux des communes de Neuville-en-Ferrain (26 janvier 2012) et Tourcoing (15 décembre 2011), approuvant le projet de perte du caractère de voie express de la RD 639 ;
- de la décision de la commission permanente du Conseil Général du Nord, en date du 8 juillet 2013, qui décide à l'unanimité d'approuver la perte de régime de voie express de la RD 639, entre les PR 0+000 et 1+0090 sur les territoires de Tourcoing et Neuville-en-Ferrain ;
- du bilan de la concertation préalable relative à l'opération d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 sur les communes de Roncq, Neuville-en-Ferrain et Tourcoing approuvé par l'État et Lille Métropole ;
- de la lettre du 14 octobre 2014 par laquelle le ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie approuve le principe de réalisation des aménagements relatifs à la modification des accès n°16 et 17 de l'autoroute A22 à la ZAC du Petit Menin ;
- des demandes de permis de construire présentées le 24 octobre 2013 sous le n° 59 426 13 B 0014 sur la commune de Neuville-en-Ferrain, n° 059 508 13 A 00223 sur la commune de Roncq et n° 059 599 13 00099 sur la commune de Tourcoing, par la SCI du Petit Menin, représentée par Monsieur Arnaud VINCENT élisant domicile rue du Maréchal de Lattre de Tassigny 59964 Croix et portant sur la réalisation d'un centre commercial et de parkings paysagers extérieurs ;
- du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, déposé le 12 octobre 2012 et enregistré sous le n° 56 2012 00209, présenté par IMMOCHAN Aménagement pour l'aménagement de la ZAC du Petit Menin sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing, déclaré complet et régulier à la date du 27 novembre 2014 ;
- de l'étude d'impact produite au dossier ;

- de l'avis délibéré du mercredi 9 juillet 2014, émis par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur la ZAC du Petit Menin, ses accès et le parc commercial Promenade de Flandre (59) ;
- de l'article R.122-10 du code de l'environnement par lequel les autorités belges, rendues destinataires du dossier et du présent arrêté, leur permettant de participer à l'enquête publique,
- du dossier d'enquête unique constitué en application de l'article R. 123-8 du code de l'environnement ;
- de la décision n° E14000167/59 du 23 décembre 2014 par laquelle la Madame présidente du tribunal administratif de Lille décide de constituer une commission d'enquête, constituée par :
 - Monsieur Jean-Paul HÉMERY, président de la commission d'enquête ;
 - Messieurs Pierre GUILLEMANT et Pierre DELHUVENNE, membres titulaires ;
 - Messieurs Olivier THEETTEN et Pierre BAJEUX, membres suppléants.

Sur proposition du secrétaire général.

▲ 8 - Concertation, organisation et déroulement de l'enquête ▲

1.1 - Phase de concertation :

1.1.1 – Concertation préalable relative à l'accessibilité

Afin d'informer et de recueillir les avis de l'ensemble des personnes concernées par le projet, plusieurs actions ont été menées, à l'initiative de Lille Métropole (à l'origine du projet de Z.A.C) et de l'Etat (maître d'ouvrage des aménagements à réaliser sur le réseau autoroutier).

Cette concertation a commencé le 11 mars 2013, et s'est poursuivie tout au long de l'élaboration de l'avant-projet.

Une première phase de concertation a été engagée du 11 mars au 12 avril 2013. Des panneaux de présentation du projet ont été affichés dans l'ensemble des mairies concernées, dans les locaux de MEL, ainsi que sur le site internet www.lillemetrogole.fr. A proximité de ces panneaux, des registres ont également été mis à disposition du public pour recueillir les observations.

La concertation s'est poursuivie en juin par une rencontre entre les services de MEL et les entrepreneurs dont les locaux d'activités sont situés dans le parc d'activités des Champs, à proximité du projet. Par la suite, plusieurs réunions de travail ont été organisées avec les représentants de la société Delquignies : un entrepôt appartenant à cette société, classé au titre de la protection de l'environnement (ICPE), est localisé à proximité immédiate du projet, ce qui nécessitait un travail particulier.

Constat a été fait que peu d'observations ont été consignées dans les registres prévus à cet effet, mais que les réunions de travail avec les représentants des entreprises localisées à proximité du projet ont été l'occasion de recueillir leurs observations sur le projet envisagé.

Plusieurs points particuliers ont fait l'objet d'observations et ont été étudiés :

- la possibilité pour l'entreprise Delquignies de poursuivre son activité dans l'entrepôt localisé dans le parc d'activités des Champs ;
- l'encombrement du réseau viaire ainsi que les nuisances sur l'environnement induites par l'augmentation de trafic engendrée par le projet de Z.A.C. du Petit Menin ;
- la sécurisation des accès autoroutiers ;
- la sécurité des déplacements doux et des déplacements des personnes à mobilité réduite, avec notamment la problématique de la traversée de la RD639.

Une seconde phase de concertation prenant en compte les évolutions du projet entre 2013 et début 2014, s'est déroulée du 20 janvier au 14 février 2014. Il s'agissait principalement d'informer le public des évolutions du projet depuis le premier temps fort de concertation, et de recueillir à nouveau ses observations, en amont de l'enquête publique.

Ce second temps fort de concertation a été mené selon des modalités similaires à celles adoptées lors du premier temps fort.

Une nouvelle rencontre des entrepreneurs dont les locaux d'activités sont situés dans le parc d'activités des Champs a été organisée.

A l'issue de cette période de concertation, un bilan de concertation a été élaboré ; il est en cours de validation par les 2 maîtres d'ouvrage concernés : MEL et l'Etat.

Le bilan de la concertation préalable, cosigné par le Préfet de Région Nord – Pas-de-Calais et le Vice-président chargé du Développement Economique et de l'Emploi est inséré dans le dossier.

1.1.2 – Relations avec la Belgique

Dans la cadre de l'Euro métropole, une plateforme de concertation et d'information sur la planification et le projet a été réunie le 5 mai 2013 pour évoquer et présenter différents projets transfrontaliers, dont celui de « Promenade de Flandre ».

A cette date, il a été indiqué que l'accessibilité routière depuis l'A22 sera fluidifiée par la réorganisation des accès à l'autoroute et des voies appartenant à la trame interne.

Le 12 juin 2014, Monsieur le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais a saisi les autorités belges sur le projet d'aménagements de la ZAC du Petit Menin.

Le Gouverneur de Flandre Occidentale a fait ses observations sur le projet qui lui a été soumis par un courrier daté du 8 juillet 2014.

1.1.3 – Autorité environnementale

Le 11 avril 2014, l'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), a reçu le premier projet de l'Etude d'Impact (EI) du projet de la ZAC du Petit Menin et de la promenade de Flandre (février 2014).

Après délibération, il a été demandé aux porteurs du projet de procéder à plusieurs recommandations qui ont justifié des modifications substantielles à la première production de l'EI (décembre 2014).

1.2 – Réunion publique :

Sur suggestion de la commission d'enquête, une réunion publique d'information a été organisée par MEL.

La réunion s'est tenue 20 février 2015, sous la présidence de M. Vincent LEDOUX, Vice-Président Lille Métropole et maire de Roncq, de Madame Marie TONNERRE, maire de Neuville-en-Ferrain, de Monsieur CANDELIER, maire adjoint à Tourcoing, des techniciens de MEL et des représentants d'IMMOCHAN.

La commission d'enquête était présente à cette manifestation.

L'information de cette réunion est parue sur les sites internet des chacune des mairies concernées par le projet et sur celui de MEL.

De plus, MEL a fait paraître l'information de cette manifestation dans le journal la Voix du Nord.

Les publications locales de Neuville-en-Ferrain et Roncq ont relayé l'information de la réunion publique.

Compte rendu de la réunion publique :

Les journaux Nord Eclair (21 février) et La voix du Nord (22 février) ont publié des articles pour rendre compte de la réunion publique.

La ville de Neuville-en-Ferrain a complété cette information en la rapportant sur son blog facebook.

1.3 - Publicités des enquêtes – Information du public :

Publicité légale

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 19 janvier 2015, et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, l'avis d'enquête a été communiqué par voies d'affiches conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement :

- au siège de la Préfecture du Nord ;
- dans les locaux de MEL, 1 rue du Ballon à Lille ;
- à l'hôtel du département du Nord ;
- au siège de la SCI du Petit Menin, rue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Croix (59) ;
- au siège d'IMMOCHAN Aménagement, 24 rue du Carrousel à Villeneuve d'Ascq (59) ;
- dans chacune des mairies de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

Toujours conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête a été affiché sur le terrain, par MEL, aux environs du projet de la ZAC du Petit Menin.

Les membres de la commission d'enquête ont constaté et validé la totalité des affichages publics prescrits par l'arrêté précité.

Le même avis d'enquête a été inséré sur le site internet de la préfecture du Nord : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Information-et-participation-du-public/Declaration-d-utilite-publique>

Sur ce même site, ont également été publiés :

- l'avis de l'autorité administrative environnementale CGEDD ;
- le résumé non technique de l'étude d'impact ;
- les études d'impacts, versions 1 & 2 ;
- la note de réponse au CGEDD.

Ces documents mis en ligne étaient ainsi accessibles au public, sans nécessité de déplacement.

Les affichages ont été maintenus jusqu'au samedi **11 avril 2015**, date de la clôture de l'enquête. Ces affichages ont été certifiés par les responsables des établissements précités.

En outre, en application de l'article R.123-11 du Code de l'Environnement, l'avis d'enquête a été inséré dans deux journaux publiés dans le département, habilités à recevoir les annonces judiciaires et légales :

Première parution :

La Voix du Nord, toutes éditions du département du Nord du 7 février 2015 ;

La Gazette du Nord – Pas de Calais, n° 8712, édition du 31 janvier au 6 février 2015.

Seconde parution :

La Voix du Nord, toutes éditions de département du Nord du 6 mars 2015 ;

La Gazette du Nord – Pas de Calais, n° 8716, édition du 28 février au 6 mars 2015.

Publicité extra-légale

En complément aux informations légales, l'avis d'enquête a été inséré sur les sites internet des trois mairies concernées par le projet.

Des affichages de l'avis d'enquête ont été mis en place à l'initiative de la mairie de Neuville-en-Ferrain dans les lieux suivants :

- Cimetière
- Rue du Chemin Vert
- Rue du Christ

- Ecole Ambroise Paré
- PIJ rue de Tourcoing
- Ecole Lamartine
- Rue Louise Weiss
- Complexe sportif Liétar
- Salle Malraux
- Espace Schuman
- Services Techniques
- Service de l'Urbanisme
- Salle du Berquier
- Salle Municipale Fièvet

De plus, l'avis d'enquête a été publié aux 5 entrées du supermarché AUCHAN Roncq.

Par ailleurs, l'avis d'enquête a été publié sur le site internet de MEL.

Pour compléter cette information, les publications de MEL, Neuville-en-Ferrain et Roncq ont annoncé l'enquête de la ZAC.

1.3 – Relations Franco-belges :

Les communes concernées par le projet étant limitrophes à la frontière, et par application de l'article R122-10 du Code de l'Environnement, les autorités belges ont été consultées par les services de la Préfecture du Nord, le 20 janvier 2015.

En réponse, les autorités flamandes et wallonnes ont indiqué qu'elles souhaitaient participer à la consultation :

↳ le 20 février 2015, pour les autorités wallonnes ;

↳ le 25 février 2015, pour les autorités flamandes.

L'enquête a été programmée du 2 mars au 11 avril 2015 pour la commune de Mouscron.

1.4 - Organisation, déroulement de l'enquête :

1.4.1 - Actions menées avant enquête :

Dès réception de la notification de la décision N° **E14000167/59 du 23 décembre 2015** de la présidente du Tribunal Administratif de Lille, le président de la commission d'enquête a pris contact avec les services de la Préfecture du département du Nord, autorité en charge du dossier.

1/ Une première réunion préparatoire à l'enquête et la prise de connaissance du projet a été tenue le 28 décembre 2014, dans les locaux de la préfecture entre le président de la CE et Mesdames Cathy KIECKEN, adjointe au chef du bureau de l'urbanisme et de la maîtrise foncière, Direction des relations avec les collectivités territoriales et Delphine ROMMELAERE, du même bureau, en charge du projet.

2/ Le 6 janvier 2015, en matinée, la commission d'enquête s'est réunie en présence de plusieurs représentants de MEL pour préparer l'organisation de l'enquête.

A la suite de cette introduction à l'enquête, la commission a planifié la période de l'enquête et le planning des permanences des membres de la commission d'enquête.

3/ Le 30 janvier, en mairie de Neuville-en-Ferrain, le président de la CE a été convié à la réunion de préparation de la réunion publique organisée par MEL avec le soutien logistique des services

4/ Le 3 février, en début de matinée dans les locaux du supermarché AUCHAN Roncq, le projet a été présenté en détail aux membres de la CE, par les différents acteurs du projet. Etaient présents les représentants de MEL, Immochan, la Direction Interrégionale des Routes, le Conseil Général du Nord.

La matinée s'est poursuivie par une visite du secteur de la ZAC du Petit Menin et par la présentation des aménagements projetée.

Monsieur Benoît WIATRACK, de MEL, Directeur du projet a présenté en détail les localisations des équipements projetés.

5/ Le 13 février, vérifications et constats des affichages réglementaires par les membres de la CE, avec vérification des dossiers et cotation et paraphes des registres d'enquête dans les mairies de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing.

6/ Le 27 février, réunion avec Monsieur STANISLAVE de la DDTM pour compléter l'information de la CE, vis-à-vis du dossier « Loi sur l'Eau ».

1.4.2 – Déroulement de l'enquête :

L'enquête a été ouverte et organisée selon les termes des arrêtés des **19 et 29 janvier 2015**, pour une durée de quarante et un jours (41), soit du lundi **2 mars** au samedi **11 avril 2015** inclus.

Les lieux de réception du public étaient indiqués à l'article 1 de l'arrêté.

La commission d'enquête s'est tenue à disposition du public aux dates indiquées à l'article 1 de l'arrêté du 19 janvier, soit :

NEUVILLE-EN-FERRAIN

| | |
|----------------------|----------------------|
| Lundi 2 mars 2015 | de 09 h 00 à 12 h 00 |
| Samedi 14 mars 2015 | de 09 h 00 à 12 h 00 |
| Mercredi 25mars 2015 | de 14 h 30 à 17 h 30 |
| Samedi 11 avril 2015 | de 09 h 00 à 12 h 00 |

RONCQ

| | |
|----------------------|----------------------|
| Lundi 2 mars 2015 | de 14 h 00 à 17 h 00 |
| Jeudi 12 mars 2015 | de 14 h 00 à 17 h 00 |
| Jeudi 26 mars 2015 | de 14 h 00 à 17 h 00 |
| Samedi 11 avril 2015 | de 09 h 00 à 12 h 00 |

TOURCOING

| | |
|-------------------------------------|----------------------|
| Vendredi 6 mars 2015 | de 14 h 30 à 17 h 30 |
| Jeudi 19 mars 2015 | de 14 h 30 à 17 h 30 |
| Mercredi 1 ^{er} avril 2015 | de 14 h 30 à 17 h 30 |
| Vendredi 10 avril 2015 | de 14 h 30 à 17 h 30 |

Les dossiers et les registres d'observations sont restés accessibles au public pendant les 41 jours de l'enquête pour être communiqués aux personnes qui voulaient en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public des trois (3) mairies concernées par le projet.

Des courriers pouvaient être adressés au siège de l'enquête, sis en mairie de Neuville-en-Ferrain.

De plus, pendant la même période, toutes informations techniques relatives au projet pouvaient être demandées à :

➤ Benoit WIATRAK, chef de projets d'aménagements urbains (03.20.21.65.46 ou 06.79.30.32.89) à la MEL, 1 rue du Ballon – 59034 LILLE Cedex, en charge du montage et du pilotage de l'opération.

➤ Informations sur le permis de construire « Promenade de Flandre » :

Pour la SCI du Petit Menin : M. Aurélien SAMMARECELLI, ALTAREA COGEDIM (01.44.95.58.01 ou asammarcelli@altareacogedim.com) – 8 avenue Delcassé – 75008 – PARIS.

➤ Informations sur le dossier « Loi sur l'eau » :

M. Jérôme PAINSET, direction technique Nord-Ouest du groupe AUCHAN (03.28.37.66.87 ou 06.16.48.86.46) - parc de la Cimaie - 24 rue du Carrousel - 59650 - VILLENEUVE D'ASCQ

➤ Informations sur la partie « Accessibilité » :

M. Gabriel MONVILLE, chef de projets d'infrastructure routières (03.20.21.65.64) ou M. David WALLART, chef de projets d'infrastructures routières (03.20.21.65.64) à MEL, 1 rue du ballon – 59034 - LILLE Cedex.

L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale ayant été mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Nord, le public pouvait également adresser ses observations à l'adresse de l'autorité préfectorale : pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr

Les locaux dans lesquels se trouvaient les documents d'enquête étaient tous accessibles à des personnes à mobilité réduite.

1.4.4 – Clôture de l'enquête :

Le **11 avril 2015**, l'enquête étant expirée, les CE ont récupéré les registres d'enquête qui ont été clos par le président de la commission d'enquête conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral.

Les autorités belges qui avaient initialement exprimé le souhait de participer à la consultation, ont transmis leurs contributions sur le site internet ouvert à cet effet en préfecture du Nord :

Pour les autorités flamandes :

- Gouvernement de Flandre occidentale, en date du 10 avril 2015, reçu au siège de l'enquête, par courrier avec demande d'avis de réception, le 14 avril 2015.
- Mairie de Menin, daté du 3 avril et reçu le 10 avril
- Mairie de Courtrai, en date du 10 avril 2015
- Mairie de Wervik, daté du 6 avril, reçu au siège de l'enquête, par courrier avec demande d'avis de réception, le 14 avril 2015, accompagné de l'avis de la mairie de Menin.

Il est à noter que seul le Gouvernement de Flandre occidentale a transmis sa contribution en langue française et que les communes de Courtrai, Menin et Wervik ont contribué en langue flamande.

Les services de la préfecture du Nord ont procédé aux traductions des textes flamands.

Pour les autorités wallonnes :

- Gouvernement Wallon, daté du 24 avril 2015, transmis par courriel à la Préfecture du Nord, le 24 avril 2015. Ce courriel était accompagné de la délibération du 13 avril 2015 du conseil communal de la ville de Mouscron.
- Conseil Wallon de l'Environnement et du Développement Durable (CWEDD), transmis par courriel à la Préfecture du Nord, et retransmis à la CE le 24 avril 2015.

1.5 - Actions menées pendant l'enquête :

Les membres de la CE ont rencontré par binômes ou individuellement :

la DDTM ;

l'exploitant de la station d'épuration de Neuville-en-Ferrain ;

les autorités belges en charge de l'enquête pour la ville de Mouscron ;

Nota : ne maîtrisant pas la langue flamande, la président de la CE qui s'est rendu dans les communes de Menin et Wervicq n'a pas pu s'entretenir du sujet mis à l'enquête avec les personnels communaux (affichette multilingue indiquant que sans interprète il ne serait pas répondu aux personnes ne maîtrisant pas le flamand).

1.6 - Actions menées après enquête :

Aucune action complémentaire n'a été menée par les membres de la CE.

Remises des observations et mémoire en réponse aux observations :

1/ Le 24 avril 2015, en attente des réponses finales et complètes des autorités belges, une réunion informelle a été organisée avec les membres de la CE, à la demande de MEL.

2/ Le 29 avril 2015, une séance plénière avec les représentants de MEL, Immochan, l'Etat représenté par la DIR et le Conseil Général a permis à la CE de présenter l'ensemble des observations du public collectées au cours de l'enquête. Ces observations ont été complétées avec celles de la commission.

Un tableau remis sous forme dématérialisée a été remis à MEL, en charge de la coordination des projets, avec charge pour cette entité de regrouper les réponses des différents intervenants dans l'enquête unique.

A la même date, un PV de synthèse des observations a été remis par le président de la CE. Les différents documents accompagnaient un courrier à l'adresse de Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille.

3/ Le 13 mai 2015, présentation du projet de réponse aux observations aux membres de la CE.

Certaines réponses considérées comme insuffisantes par la CE demandaient à être complétées.

A cette date, un planning préalable à la remise des contributions de la commission d'enquête a été élaboré.

4/ Le 19 mai 2015, le mémoire en réponse de MEL, a été remis à la CE sous forme dématérialisée.

5/ Les 19 et 27 mai 2015, la CE s'est réunie dans les locaux de MEL pour finaliser ses contributions :

1 rapport + 6 conclusions.

6/ Le 28 mai 2015, le mémoire en réponse de MEL, signé le 22 mai, par Monsieur Vincent LEDOUX, Vice-Président Développement économique et emploi, est parvenu au domicile du Président de la Commission d'Enquête.

▲ 9 - Observations du public et de la commission d'enquête ▲

I - Observations du public

Pour cette enquête unique qui comportait 6 enquêtes publiques, la commission ne peut que constater, malgré toute la publicité qui y a été apportée, une relativement faible participation du public puisque seules, vingt observations ont été recensées, la plupart émanant de la commune de Neuville-en-Ferrain.

Sept observations rédigées par les autorités belges qui avaient émis le souhait de participer à l'enquête publique complètent les registres d'enquête.

Les observations du public ont été complétées par celles de la Commission d'Enquête.

Les observations du public sont reprises intégralement au sein d'un tableau

E : observation écrite sur le registre

C : observation reçue par courrier

M : observation reçue par mail

Analyse qualitative et quantitative des observations

Thèmes recensés

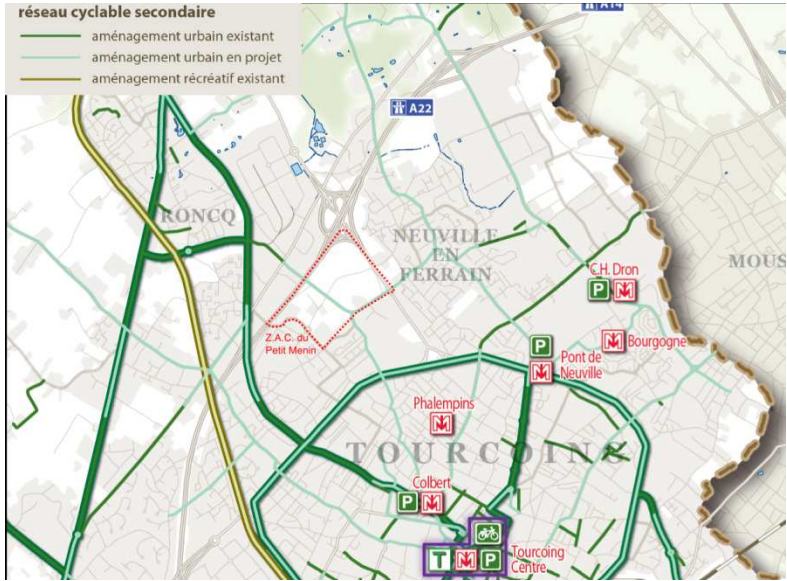
Au sein des observations recueillies, la commission a recensé les différents thèmes qui étaient abordé

Thèmes recensés par la commission d'enquête

| Thème | Définition | nombre | Thème | Définition | nombre | Thème | Définition | nombre |
|---------------|--------------------------------|----------|------------------|----------------------------------|-----------|--------------|-----------------|----------|
| Acti | Perte d'activité | 5 | Humi | Zones humides | 2 | HE | Hors enquête | 4 |
| Mobi | Mobilité / Etude circulation | 9 | AV/CO | Avis / Constat | 12 | Indem | Indemnisation | 1 |
| Acou | Acoustique / Nuisances sonores | 7 | ECO / SE | Ecologie / Suivi environnemental | 3 | CS | Comité de suivi | 1 |
| D.Doux | Déplacements doux | 8 | Socio/Eco | Socio-économique | 5 | PROP | Proposition | 4 |

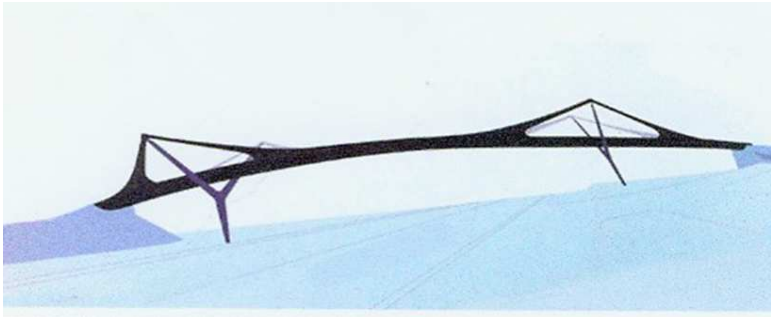
REGISTRE DE NEUVILLE-EN-FERRAIN (15)

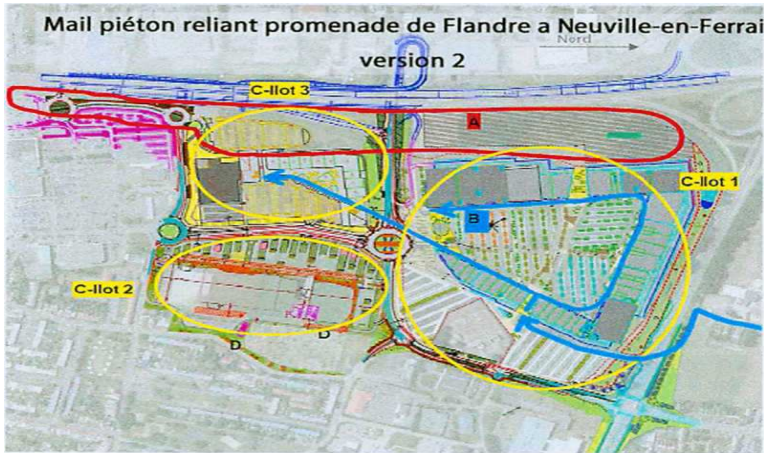
| N° | Nom | | Observation | Thème | Réponse |
|----|--|---|--|-------|---|
| 1 | M Luc LECRU 2 Rue du chemin vert Neuville-en-Ferrain | E | <p>- Le carrefour vers Neuville est insuffisamment sécurisé pour les piétons et les cyclistes. Il est indispensable pour ouvrir <u>Promenade</u> des Flandres à la <u>promenade</u> à partir de Neuville de créer au moins une <u>passerelle</u> pour avoir une continuité douce entre la commune et le projet.</p> <p>- Faute de cette réalisation on peut considérer que <u>le projet est fermé à la population de Neuville</u>, en particulier aux personnes qui y travaillent (on peut l'espérer) ou qui y consommeront.</p> | DDoux | <p>Les aménagements prévus sur la D639 ont été conçus de façon à pouvoir supporter et réguler le trafic généré par l'ensemble commercial Petit Menin dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de fluidité du trafic. La demande de faciliter et de sécuriser la traversée de la D639 pour les déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite a bien été prise en compte. L'étude d'avant-projet a abouti à la proposition d'aménager des traversées piétonnes et cyclistes au droit des carrefours à feux qui sont prévus sur la D639 pour l'accès à la Z.A.C. du Petit Menin.</p> <p>La proposition de création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacements doux devrait surplomber la D639 d'au moins 6 mètres. Cet aménagement nécessiterait la mise en œuvre de rampes d'accès d'un linéaire de 150 mètres, à minima, de part et d'autre de l'ouvrage. Dans cette configuration et de par sa longueur, l'itinéraire évoqué de franchissement de la D639 conduirait la plupart des piétons et cyclistes à chercher à traverser la D639 en n'empruntant pas la passerelle, ce qui serait source des situations à risques. En outre, la proposition de mise en site propre des modes doux engendrerait un caractère davantage routier au carrefour entre la D639 et la rue Robert Schuman.</p> <p>Il est préférable de toute évidence de ne pas prévoir de passerelle au-dessus de la D639 pour sa traversée mode doux pour des raisons de fonctionnalité et de sécurité de l'ensemble des usagers.</p> <p>Toutefois, au vu des propositions et afin d'éviter la traversée des modes doux au niveau de ce carrefour, une réflexion sera menée afin d'étudier</p> |

| | | | | |
|--|--|--|-------------------------|--|
| | | <p>- OK Promenade de Flandres sera aménagé pour la promenade avec des voies douces, mais <u>comment y arrive t-on, à pied ou à bicyclette ?</u></p> <p>- Aucune piste cyclable n'existe aux alentours en particulier <u>sur la rue du Dronkaert</u>. Cette même rue du Dronkaert n'a pas fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du projet car des flux importants venant de Belgique y transitent déjà. Le projet risque d'amplifier ces flux.</p> | | <p>une optimisation de passage de ce mode de déplacement, notamment depuis la nouvelle intersection entre la D639 et la voie d'accès à l'ensemble commercial.</p> <p>La réalisation des voies cyclables prévues dans le cadre du projet du Petit Menin est issue d'une volonté plus large inscrite dans le Schéma Directeur cyclable, annexe du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2010. Les aménagements cyclables prévus sur la Route de Roncq font partie du réseau cyclable secondaire et permettront à terme de rejoindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le centre de Neuville-en-Ferrain par la rue des Fromets, - Le centre de Tourcoing par la rue du Pont Rompu - Le centre de Roncq par la déviation de la rue des Champs suivie par l'avenue de l'Avenir. <p>Il n'est pas prévu à l'heure actuelle de créer des pistes cyclables le long de la rue du Dronkaert.</p> |
| | | <p>- Qu'en sera-t-il de la sécurité, du bruit pour les riverains de cette rue du Dronkaert ? en particulier le <u>carrefour du labyrinthe</u> qui est déjà très dangereux, risque de le devenir davantage.</p> <p>- Une bretelle de plus pour accéder à l'A22, en allant vers Lille, c'est <u>une excellente idée pour surcharger encore davantage cette autoroute</u>. L'argument selon lequel les créneaux horaires ne sont pas les mêmes est</p> | <p>Mobi</p> <p>Acou</p> |  <p>Une étude de trafic a été réalisée avec la collaboration des services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et notamment de la DIR Nord, gestionnaire de l'autoroute A22. Sur la base du dossier des études d'opportunité, le MEDDE a approuvé le principe de réalisation des aménagements et autorisé la poursuite des études et l'ouverture de l'enquête publique sur ces bases (en annexe).</p> |

| | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|---|---|-----------------------------------|--|
| | | | <p>Sur le projet.</p> <p>Les entrées en provenance de Lille sont conformes à ce que nous pouvons attendre mais les sorties vers la Belgique en direct sur l'autoroute n'existent pas et la création d'un rond-point sur la voie déclassée (RD 649) me semble insuffisant pour absorber la circulation déjà très importante à l'heure actuelle.</p> <p>La galerie ou l'allée des Flandres se présente en U ou fer à cheval fermé sur Neuville mais ouvert sur Roncq et Lille. Cela donne l'impression de tourner le dos à Neuville-en-Ferrain.</p> <p>Sur le foncier (taxes)? Que rapporte le projet à la fiscalité Neuvilleoise?</p> <p>Qui prend en charge l'environnement et les charges d'entretien?</p> | <p>AV/CO</p> <p>HE</p> <p>ECO</p> | <p>dimanche et donner le repos par roulement aux salariés sur autorisation préalable du préfet accordée pour 5 ans.</p> <p>Les accès autoroutiers en provenant et en retour de la Belgique se font via le diffuseur n°17. Les usagers belges peuvent se diriger en direction de la Z.A.C. en empruntant la D639.</p> <p>Les aménagements sur la D639 ont été conçus de façon à pouvoir supporter et réguler le trafic généré par l'ensemble commercial Petit Menin dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de fluidité du trafic. Le flux de véhicules est régulé par des feux tricolores, ce qui permet une meilleure gestion de la circulation pour tous les modes de déplacements, y compris les modes doux.</p> <p>La façade faisant face à Neuville-en-Ferrain fera l'objet d'un traitement architectural faisant appel à la mise en place d'une façade filtre pour les livraisons ainsi qu'un aménagement de zones humides reconstituées et paysagères. Il n'a pas été dans la volonté du projet de tourner le dos à Neuville-en-Ferrain.</p> <p>La question de la fiscalité dégagée par l'opération a été considérée hors enquête par la commission d'enquête.</p> <p>La prise en charge de l'entretien des espaces verts est répartie entre parcelles privés et domaine public. D'une part, l'entretien des espaces verts de chaque îlot reviendra à la charge de chaque gestionnaire privé. D'autre part, l'entretien du domaine public (voiries publiques) reviendra à terme aux collectivités : à savoir la MEL pour la voirie et l'assainissement, les villes pour les espaces verts et l'éclairage conformément aux répartitions des compétences de gestion des voiries communautaires.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <i>La CE prend acte des réponses apportées. Concernant les accès à l'A22 en provenance et en retour vers la Belgique la CE estime que la nouvelle bretelle créée, devrait alléger la RD 639 en absorbant les retours vers la métropole.</i> | | |
| 3 | Groupe Roncq, Tourcoing, Neuville | E | <p>Nous souhaitons que le traitement du bruit soit vraiment effectué le long de la voie rapide reliant l'autoroute à Tourcoing. Le niveau de décibels est déjà à ce jour très élevé.</p> <p>Nous souhaitons également que la rue du Dronckaert soit traitée de manière à éviter le plus possible l'augmentation inévitable du trafic.</p> | Acou | <p>L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact précise que réglementairement aucune protection acoustique supplémentaire n'est nécessaire le long de la D639 dans le cadre du projet.</p> <p>Le trafic supplémentaire a été étudié. Il est prévu, sur la rue du Dronckaert, une augmentation de trafic de l'ordre de 340 véhicules/jour en moyenne par sens de circulation à l'heure de pointe de circulation du vendredi soir et de 700 véhicules/jour par sens de circulation à l'heure de pointe du samedi. Ces augmentations sont acceptables en termes de trafic.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <i>La réponse apportée ne rappelle que l'explication fournie dans l'étude d'impact, cependant la CE estime que l'étude acoustique devra d'être vérifiée en phase d'exploitation pour en contrôler la conformité.</i> | | |

| | | | | | |
|---|--|---|--|-------|---|
| 4 | <p>G Van Lerberghe Conseiller Municipal chargé des relations franco- belges Du cadre de vie Des nouvelles technologies</p> <p>gvanlerberghe@n euville-en- ferrain.fr</p> | C | <p style="text-align: center;">Projet Petit Menin Neuville-en-Ferrain Promenade de Flandre</p> <p>LE PROJET</p> <p>En regardant la conception du projet celui-ci est ouvert côte sud en direction de Roncq et Tourcoing et donc tourne le dos côté nord en direction de Neuville-en-Ferrain</p> <p>LA REMARQUE</p> <p>La ville de Neuville-en-Ferrain est ceinturée par deux axes routiers importants, A22 et la voie urbaine D639 Cela oblige les Neuvilleois à accéder au projet par la seule sortie le carrefour de la rue Schumann Au demeurant ce carrefour fait déjà l'objet d'une sollicitude importante aux heures de pointe - sortie naturelle pour les neuvilleois qui souhaitent attraper A 22, Tourcoing et Roncq - desserte du complexe Auchan - vital pour la zone d'activité « PARC G EIFFEL » Les ingénieurs ont bien remarqué ce détail car ils ont décidé d'ajouter une entrée et sortie particulière au projet en amont du carrefour existant</p> <p>NOTRE SOUHAIT</p> <p>Ce carrefour à vocation d'une circulation automobile, nous paraît contraignant à l'application d'une voie douce dite PROTEGEE En effet les piétons et cyclistes vont devoir jongler avec le timing des feux régulant les passages (passage à 5 voies) quitte à rester coincés au centre du gué, et cette étape passée reste encore à traverser la petite bretelle d'accès au projet pour éviter les feux tricolores CONSTAT, stress angoisse pour les parents d'on les jeunes se déplacerons en vélos vers le centre commercial, inconfort pour les piétons et cyclistes Pire l'influence nourris des voitures portera sur la qualité de l'air que les piétons cyclistes en les personnes à mobilité réduite devront subir !</p> <p>L'IDEE</p> <p>Est de créer une véritable voie douce qui associerait qualité de vie et attractivité à ce projet pour les riverains et nos amis les belges</p> | AV/CO | <p>La façade faisant face à Neuville-en-Ferrain fera l'objet d'un traitement architectural faisant appel à la mise en place d'une façade filtre pour les livraisons ainsi qu'un aménagement de zones humides reconstituées et paysagères. Il n'a pas été dans la volonté du projet de tourner le dos à Neuville-en-Ferrain.</p> <p>La demande de faciliter et de sécuriser la traversée de la D639 pour les déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite a bien été prise en compte. L'étude d'avant-projet a abouti à la proposition d'aménager des traversées piétonnes et cyclistes au droit des carrefours à feux qui sont prévus sur la D639 pour l'accès à la Z.A.C. du Petit Menin.</p> <p>La proposition de création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacements doux devrait surplomber la D639 d'au moins 6 mètres. Cet aménagement nécessiterait la mise en œuvre de rampes d'accès d'un linéaire de 150 mètres, à minima, de part et d'autre de l'ouvrage. Dans cette configuration et de par sa longueur, l'itinéraire évoqué de franchissement de la D639 conduirait la plupart des piétons et cyclistes à</p> |
|---|--|---|--|-------|---|

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>NOUS PARLONS D'UNE PASSERELLE à la hauteur de la première entrée direct cœur de projet. § illustration & plans</p> <p>Apparemment les espaces sont là, la possibilité de réalisation d'une telle structure n'est que financière et en plus il y a multiples exemple d'applications réalisées sur le territoire du MEL</p> <p>LA PLUS VALUE</p> <ul style="list-style-type: none"> - véritable lien avec le cœur du projet - complémentaire à la ligne d'autobus réalisée pour ce projet - pourrait être agrémenté d'un garage vélos centre commercial et cœur de ville - développement commercial cœur de ville, en effet pour le personnel travaillant sur le site pourrait prendre une pause au centre de Neuville, plus calme en décibel (musique toute la journée sur le centre) et mouvements - une belle prestation peut devenir un repère visuel et attractif valorisation du lieu  <p>ILLUSTRATIONS</p> <p>Tracé en bleu supplémentaire à la boucle B voie douce du projet</p> <p>Version 1 par la rue Schumann</p> <p>Version 2 par la rue des Fromets (lieu d'équitation)</p> <p>La création de ce mail piéton pourrait s'inscrire à une liaison du grand projet de la MEL concernant le parc du ferrain, confortant l'appellation promenade de Flandre</p> <ul style="list-style-type: none"> • une entrée de ZAC traitée en « vitrine paysagère » (localisée le long de l'A22) comprenant des bassins dits « communautaires » réalisés par LMCU (cf. zone A ci-dessous, les 1 étant décrit en partie 2.1 du présent | <p>DDoux</p> <p>PROP</p> <p>chercher à traverser la D639 en n'empruntant pas la passerelle, ce qui serait source des situations à risques. En outre, la proposition de mise en site propre des modes doux engendrerait un caractère davantage routier au carrefour entre la D639 et la rue Robert Schuman.</p> <p>Il est préférable de toute évidence de ne pas prévoir de passerelle au-dessus de la D639 pour sa traversée mode doux pour des raisons de fonctionnalité et de sécurité de l'ensemble des usagers.</p> <p>Toutefois, au vu des propositions et afin d'éviter la traversée des modes doux au niveau de ce carrefour, une réflexion sera menée afin d'étudier une optimisation de passage de ce mode de déplacement, notamment depuis la nouvelle intersection entre la D639 et la voie d'accès à l'ensemble commercial.</p> |
|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>avis),</p> <ul style="list-style-type: none"> • un mail piéton traversant l'îlot Promenade de Flandre (tracé en bleu clair sur le p dessous), • 3 îlots commerciaux (Ilots n° 1 à 3 en jaune sur le plan ci-dessous), • des franges et des points d'accès à l'interface entre le projet et son environnement. | | |
| | | <p>Mail piéton reliant promenade de Flandre a Neuville-en-Ferrai version 2</p>  <p>- une entrée de ZAC traitée en « vitrine (paysagère » (localisée le long de l'A22) comprenant des bassins dits «communautaires» réalisés par IMCU (cf. zone A ci-dessous, les bas étant décrit en partie 2.I du présent avis),</p> <p>- un mail piéton traversant l'îlot Promenade de Flandre (tracé en bleu clair sur le plan dessous)</p> <p>-3 ilots commerciaux (ilots 1 à3 en jaune sur le plan ci-dessous</p> <p>-Des franges et des points d'accès à l'interface entre le projet et son environnement</p> | | |




DOCUMENTATION VISUELLE A

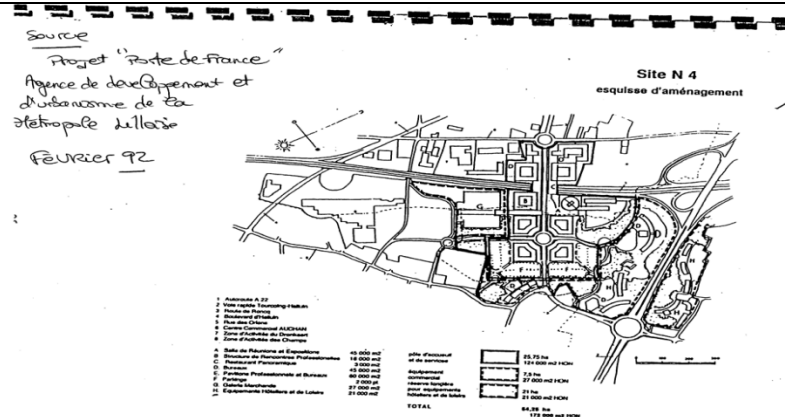
Illustration d'une passerelle vélos/piétons en courbe (ici sur la côte belge)



DOCUMENTATION VISUELLE B

La Rolls des passerelles mais nous sommes ici à Brugge

| | | | | | |
|-----------------------------|---|---|--|-------------|---|
| | | |  | | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>Cf n° 1</u> | | |
| 5 | M et Mme Gaen | E | Nous sommes contre la construction du centre galeries commerciales du "petit Menin". M Mulliez n'attend surement pas après ça. Je ne vous dis pas en plus le tort que ça va faire aux petits commerces. Quand on pense que ce joli Mr ne paye même pas ses impôts en France, qu'elle honte? | AV/CO HE | Pas de question dans l'avis formulé. Toutefois, il en est pris acte. Cette dernière remarque a été considérée hors enquête par la commission d'enquête. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte des avis formulés, et rappelle que la CDAC a validé le principe du projet commercial.</u> | | |
| 6 | Florence LUZEUX 34 rue du Dr Delegrange Neuville-en-Ferrain | E | Dans une volonté de transparence, le contexte de l'opération (dans le résumé non technique) aurait dû mentionner l'origine historique de ce dossier qui date de février 1992 avec une étude préalable d'un projet "Porte de France" mené par l'agence de développement et d'urbanisme de la Métropole Lilloise. L'esquisse d'aménagement jointe en annexe est bien loin du projet actuel. | AV/CO | Le projet est inscrit dans un processus de longue date. Le but principal a été de présenter un projet qui a beaucoup évolué. Les évolutions ont été les suivantes : -1992 : l'agence de développement et d'urbanisme a réalisé une étude préalable mentionnée dans l'observation. -1994 : l'agence de développement et d'urbanisme a réalisé des études pré opérationnelles se référant au schéma directeur d'alors qui définissait « la programmation de la « porte de Flandre » au croisement de l'autoroute de Gand et du futur grand boulevard Nord, une des quatre portes internationales de la métropole : un site stratégique pour une vitrine, un pôle tertiaire et un symbole urbain et architectural à l'échelle des ambitions d'une métropole internationale » -2000 : le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial évoque le développement d'un ou deux pôles spécialisés en équipement de la maison, notamment le bassin de Tourcoing avec une recherche de complémentarité entre le centre-ville de Tourcoing (petits équipements - |



A l'époque le but de la métropole était de valoriser l'image de la métropole autour d'un pôle d'accueil touristique et professionnel, d'un lieu de concentration de services et d'une vitrine du savoir-faire et des potentialités de la métropole.

Cette étude était assortie d'une réflexion sur une recomposition urbaine de qualité et d'un environnement paysager.

Dans cette esquisse d'aménagement, la partie située au NE de la RD 639 était incluse dans le projet.

Pourrions-nous voir apparaître l'aménagement prévu pour cette zone à ce jour?

En effet en page 23 du résumé non technique, il est spécifié que l'entrée de la ZAC sera traitée en vitrine paysagère.

→ Quid de l'entrée via la RD 639.

Nous trouvons une déclinaison du projet initial en page 22 "faire de cette entrée d'agglomération une vitrine du savoir-faire de la métropole Lilloise en matière de commerce".

→ Quid de la prise en compte des clients arrivant depuis la Belgique; aucun accès n'est mentionné dans ce dossier.

Les accès à l'A22 via une nouvelle entrée vers Lille; qu'ils prennent le nom de petite, moyenne ou grande boucle me semble aberrant. Le nom change mais le tracé semble rester le même et je doute que 3 accès sur moins de 500 m permettent une fluidité du trafic.

Les Neuvilleois désirant rejoindre la métropole seront bloqués par le flux venant du centre commercial (nouvelle boucle) et le flux venant de Roncq via la RD 639.

Autre inconvénient pour l'accès routier, le carrefour RD639/Schuman. Il est fait mention de la création d'un carrefour secondaire lié au carrefour principal pour gérer au mieux le "sas de stockage". Ce sas de stockage

Mobi

petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.

-2002 : le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.

-2004 : le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.

-2007 : La MEL procède à la création de la ZAC du Petit Menin avec pour programmation la réalisation d'un programme commercial de 100 000m² de surface de plancher principalement consacré au développement commercial, à l'équipement de la maison et aux loisirs (Cf. page 15 du dossier d'Utilité Publique)

-2012 : l'aménagement de la ZAC est concédé à Immochan Aménagement après une procédure de mise en concurrence.

Il n'est donc pas envisageable de procéder à la mise en œuvre formelle des réflexions de 1992.

L'entrée qui se fera le long de la RD639 comprendra un traitement paysager par la reconstitution des zones humides. Les façades filtres des bâtiments seront également présentes.

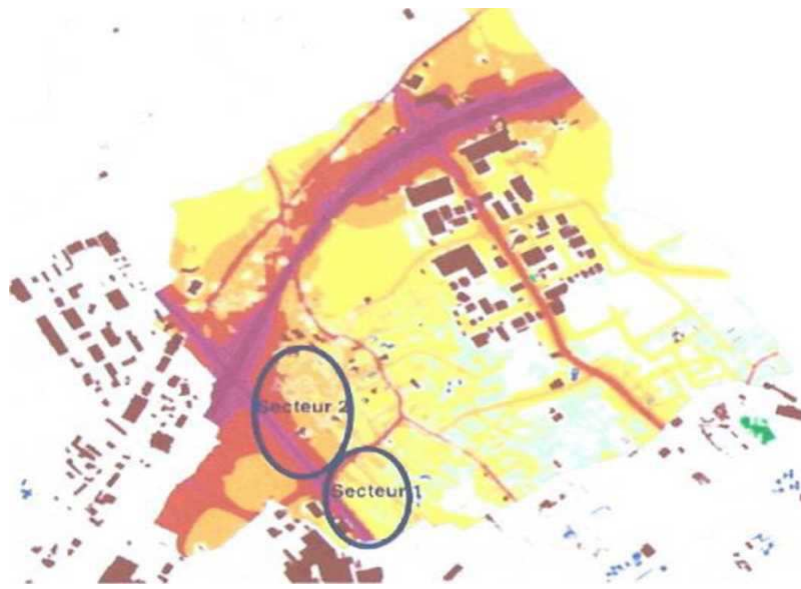
L'accès préconisé pour les futurs usagers en provenance de Belgique se trouvera sur la RD639 par un tourne-à-droite au niveau du carrefour avec la Route de Roncq ou par un tourne-à-droite avec accès direct au sein de l'îlot de Promenade de Flandres un peu plus au Nord (création d'un nouveau carrefour).


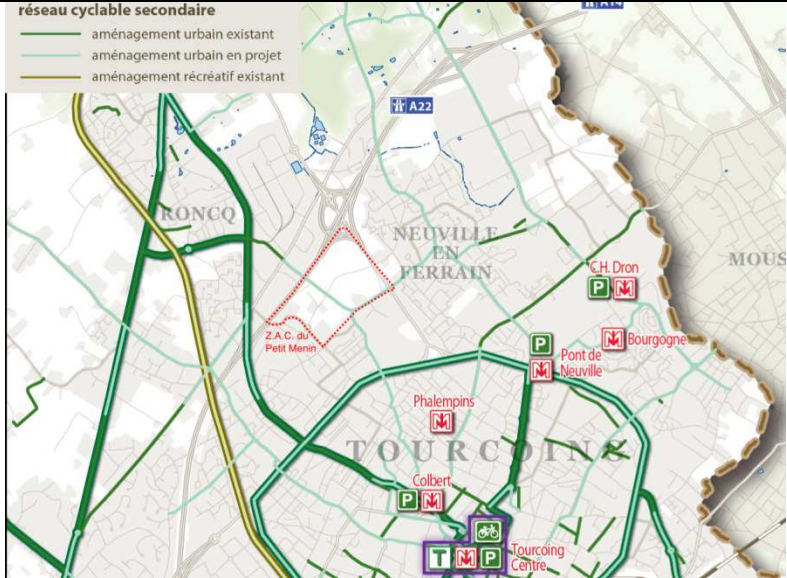
Les aménagements prévus sur la D639 ont été conçus de façon à pouvoir supporter et réguler le trafic généré par l'ensemble commercial Petit Menin dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de fluidité du trafic.

La demande de faciliter et de sécuriser la traversée de la D639 pour les déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite a bien été prise en compte. L'étude d'avant-projet a abouti à la proposition d'aménager des traversées piétonnes et cyclistes au droit des carrefours à feux qui sont prévus sur la D639 pour l'accès à la Z.A.C. du

| | | | | |
|------------------------------------|--|---|---------------------------------------|--|
| | | <p>dimensionné à 80 m d'après le plan contiendra au mieux une file de 10 voitures.</p> <p>Comment se fera l'accès à Neuville aux heures de pointe et d'affluence? Cette étude prend peut être en compte l'accès aux commerces mais surement pas l'accès à la ville voisine qui sera fortement impactée et isolée.</p> <p>D'un point de vue architectural, il est vrai que le projet est fermé en direction de Neuville et même de l'entrée dans la métropole.</p> <p>Parle-t-on vraiment d'un projet "Porte de France"?</p> <p>Autre point qui impactera la commune; ce sont les nuisances sonores. Il n'est pas prévu de protection sonore pour les habitations longeant la RD639! Et principalement au niveau du carrefour Schuman.</p> <p>La traversée piétonne et cycliste de la RD 639 n'est pas étudiée de façon satisfaisante.</p> <p>En conclusion cette étude est bien trop restrictive, trop orienté et à destination du promoteur et non de <u>l'intérêt général</u></p> | <p>AV/CO</p> <p>Acou</p> <p>DDoux</p> | <p>Petit Menin.</p> <p>La proposition de création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacements doux devrait surplomber la D639 d'au moins 6 mètres. Cet aménagement nécessiterait la mise en œuvre de rampes d'accès d'un linéaire de 150 mètres, à minima, de part et d'autre de l'ouvrage. Dans cette configuration et de par sa longueur, l'itinéraire évoqué de franchissement de la D639 conduirait la plupart des piétons et cyclistes à chercher à traverser la D639 en n'empruntant pas la passerelle, ce qui serait source des situations à risques. En outre, la proposition de mise en site propre des modes doux engendrerait un caractère davantage routier au carrefour entre la D639 et la rue Robert Schuman.</p> <p>Il est préférable de toute évidence de ne pas prévoir de passerelle au-dessus de la D639 pour sa traversée mode doux pour des raisons de fonctionnalité et de sécurité de l'ensemble des usagers.</p> <p>Toutefois, au vu des propositions et afin d'éviter la traversée des modes doux au niveau de ce carrefour, une réflexion sera menée afin d'étudier une optimisation de passage de ce mode de déplacement, notamment depuis la nouvelle intersection entre la D639 et la voie d'accès à l'ensemble commercial.</p> <p>Une étude de trafic a été réalisée avec la collaboration des services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et notamment de la DIR Nord, gestionnaire de l'autoroute A22. Sur la base du dossier des études d'opportunité, le MEDDE a approuvé le principe de réalisation des aménagements et autorisé la poursuite des études et l'ouverture de l'enquête publique sur ces bases (en annexe).</p> <p>Le trafic supplémentaire généré par le projet commercial est principalement attendu en dehors des heures de pointe de circulation. Les ouvrages prévus ont des effets jugés acceptables en termes de trafic.</p> <p>Les accès autoroutiers en provenant et en retour de la Belgique se font via le diffuseur n°17. Les usagers belges peuvent se diriger en direction de la Z.A.C. en empruntant la D639.</p> <p>L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact précise que réglementairement aucune protection acoustique supplémentaire n'est nécessaire.</p> |
| <p><u>Commission d'Enquête</u></p> | | <p><i>La CE prend acte de la réponse apportée sur le projet qui s'est adapté au fil du temps en fonction, des différents documents qui modifient l'aménagement urbain, des textes qui le régit et du contexte économique.</i></p> <p><i>La CE comprend l'analyse faite sur la création de passerelle qui conduirait à l'effet inverse de celui recherché. Elle soutient la volonté d'optimiser la traversée de la RD 639 par l'aménagement pour les modes doux du nouveau carrefour qui sera créé et propose de compléter le dispositif en recommandant la limitation de vitesse à 30 km/h sur tout ce secteur.</i></p> <p><i>La réponse apportée sur l'étude acoustique ne rappelle que l'explication fournie dans l'étude d'impact, cependant la CE estime que celle-ci se devra d'être vérifiée en phase d'exploitation pour en contrôler la pertinence.</i></p> | | |

| | | | | |
|-----------------------------|------------------|--|------|--|
| | | <p>investissements récents et à venir pour le maintien d'activités sur ce site.</p> <p>Je ne peux pas laisser sous silence concernant l'existence d'un échangeur routier entre la commune de Neuville-en-Ferrain et le CIT de RONCQ. Cet échangeur en place répondrait parfaitement aux besoins pour la circulation quittant le centre commercial Le Petit Menin.</p> <p>L'absence d'activités à cause de cette expulsion même partielle du site, aurait pour conséquence la suppression de nombreux emplois.</p> <p>Monsieur Le Commissaire Enquêteur, nous sommes en attente de ces propositions et vous prions d'accepter nos salutations distinguées.</p> <p>Monsieur Bernard GRIM Gérant de la SCI Les Champs</p> | | |
| <i>Commission d'Enquête</i> | | <i>La CE prend acte des réponses de MEL, de la prise en compte des préoccupations de l'entreprise.</i> | | |
| 8 | M Gérard REMACLE | <p>PROJET «ZONE D'ACTIVITÉS DU PETIT MENIN » « PROMENADE DE FLANDRE »</p> <p>Propositions faites par Gérard REMACLE, Conseiller Municipal chargé de TAG21 et du Développement Durable gremacle@neuville-en-ferrain.fr</p> <p>Propositions concernant la réduction du bruit et pour favoriser la circulation douce piétonne et cyclable aux abords de « la Promenade de Flandre » du côté Neuville-en-Ferrain /Tourcoing</p> <p>SUCCINTEMENT</p> <p>Un constat :</p> <p>La RD639 supporte quelques 22000 véhicules en trafic journalier dont quelques 2300 camions.</p> <p>Ce trafic n'a cessé qu'augmenter au fil des années et il ne peut que s'accroître avec l'implantation de la zone d'activités du Petit Menin.</p> <p>BUTTE ANTI-BRUIT</p> <p>Prolonger la butte existante, coté Neuville, le long de la RD639 entre la rue Schuman jusqu'aux abords de l'échangeur 17 avec l'A22, (avec plantations.)</p> <p>Les relevés de nuisances sonores réalisés dans le cadre du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) ont révélé un niveau important en dB sur le secteur Schweitzer/Quartier de l'Europe.</p> <p>Le niveau sonore ne diminuera pas avec l'aménagement de la ZAC d'activités du Petit Menin dont fait partie « la Promenade de Flandre ».</p> <p>Le bruit double tous les 3 db, avec 1 db de plus c'est 33% de bruit en plus... (pour calculer simplement).</p> <p>Voir le plan joint sur le Bruit /24h : Le long de la RD639, le secteur repéré 1 avec la présence d'une butte déjà existante est visiblement bien plus protégé des nuisances phoniques que le secteur repéré 2 aux abords immédiats de la ZAC du Petit Menin où il y a absence de butte. Les travaux de terrassement permettraient peut-être d'utiliser les terres en</p> | Acou | <p>L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact précise que réglementairement aucune protection acoustique supplémentaire n'est nécessaire.</p> <p>A la vue de cette proposition et afin d'éviter la traversée des modes doux au niveau de ce carrefour, une réflexion sera menée afin d'étudier une optimisation de passage de ce mode de déplacement, notamment depuis la nouvelle intersection entre la D639 et la voie d'accès à l'ensemble commercial.</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>surplus CARTE DU BRUIT MULTIEXPOSITION - indicateur 24 H</p>  <p>CRÉER UNE CONTINUITÉ DES VOIES DOUCES PIÉTONNES ET CYCLABLES</p> <p>Les voies douces proposées dans le projet, comme par exemple du côté de Neuville-en-Ferrain, n'ont pas de prolongation sur la RD639. Celles-ci se terminent en cul-de-sac.</p> <p>Il n'est prévu aucune possibilité d'accès vers ou venant du boulevard périphérique de Tourcoing (Chaussée Fernand Forest), ce qui est très dommageable.</p> <p>Aussi l'implantation d'une allée piétonne et d'une piste cyclable coté Neuville partant de la rue Schuman jusqu'au nouveau carrefour en T avec feux tricolores, donnant accès vers la « Promenade de Flandre » ne serait pas superflu et illogique.</p> <p>Pourquoi ne pas d'ailleurs prolonger ces voies douces jusque la rue des Fromets (prévoir un accès par cette rue, réservé uniquement aux piétons et aux cyclistes). Ces voies douces longeraient la butte anti-bruit proposée avec une ouverture de celle-ci au niveau de la rue des Fromets.</p> <p>De la même manière, une continuité de ces voies douces sur cette même RD639 (dans les deux sens) vers le Boulevard périphérique de Tourcoing permettrait la circulation en sécurité des piétons et cyclistes sur cet axe entre Tourcoing, Neuville-en-Ferrain et la ZAC du Petit Menin.</p> | <p>DDoux</p> <p>La réalisation des voies cyclables prévues dans le cadre du projet du Petit Menin est issue d'une volonté plus large inscrite dans le Schéma Directeur cyclable, annexe du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2010.</p> <p>Les aménagements cyclables prévus sur la Route de Roncq font partie du réseau cyclable secondaire et permettront à terme de rejoindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le centre de Neuville-en-Ferrain par la rue des Fromets, - Le centre de Tourcoing par la rue du Pont Rompu - Le centre de Roncq par la déviation de la rue des Champs suivie par l'avenue de l'Avenir. |
|--|--|--|---|

| | | | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|---|------|---|
| | | <p>Voir plan joint : propositions: Carte d'implantation voies douces et mur anti-bruit.</p> <p>La perte du statut de voie express entre les PR 0 + 000 et 1 + 000 au profit d'une requalification de cet axe en voirie urbaine peut le permettre.</p> <p>PROPOSITIONS: CARTE D'IMPLANTATION VOIES DOUCES ET MUR ANTI-BRUIT</p>  | PROP | <p>réseau cyclable secondaire</p> <ul style="list-style-type: none"> aménagement urbain existant aménagement urbain en projet aménagement récréatif existant  |
| <p><u>Commission d'Enquête</u></p> | | <p><i>La réponse apportée sur l'étude acoustique ne fait que rappeler que l'explication fournie dans l'étude d'impact, cependant la CE estime que celle-ci se devra d'être vérifiée en phase d'exploitation pour en contrôler la pertinence.</i></p> <p><i>La CE comprend l'analyse faite sur la création de passerelle qui conduirait à l'effet inverse de celui recherché. Elle soutient la volonté d'optimiser la traversée de la RD 639 par l'aménagement pour les modes doux du nouveau carrefour qui sera créé et propose de compléter le dispositif en recommandant la limitation de vitesse à 30 km/h sur tout ce secteur.</i></p> <p><i>La CE souhaite que dans le cadre du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin, priorité soit donnée par le schéma directeur cyclable à ce secteur pour compléter le dispositif mis en place à l'intérieur de la zone.</i></p> | | |
| 9 | Mme la maire de Neuville-en-Ferrain | <p>Monsieur le Président,</p> <p>Le conseil municipal de Neuville-en-Ferrain se réunissant le 23 avril prochain, et compte tenu de l'ouverture de l'enquête se déroulant du 2 mars au 11 avril 2015, je vous adresse mes observations, en tant que maire de la commune, sur l'enquête publique unique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Sur le projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22, et le caractère d'utilité publique</p> <p>Les aménagements permettant l'accès à la ZAC depuis l'autoroute A22 consistent en la modification de la bretelle existante entre l'autoroute A22 et la rue des Champs à Roncq (sortie n°16 de l'A22, sens Lille-Courtrai). y compris la création d'une nouvelle voie desservant directement le bâtiment « Promenade de Flandre » depuis l'A22.</p> | | |

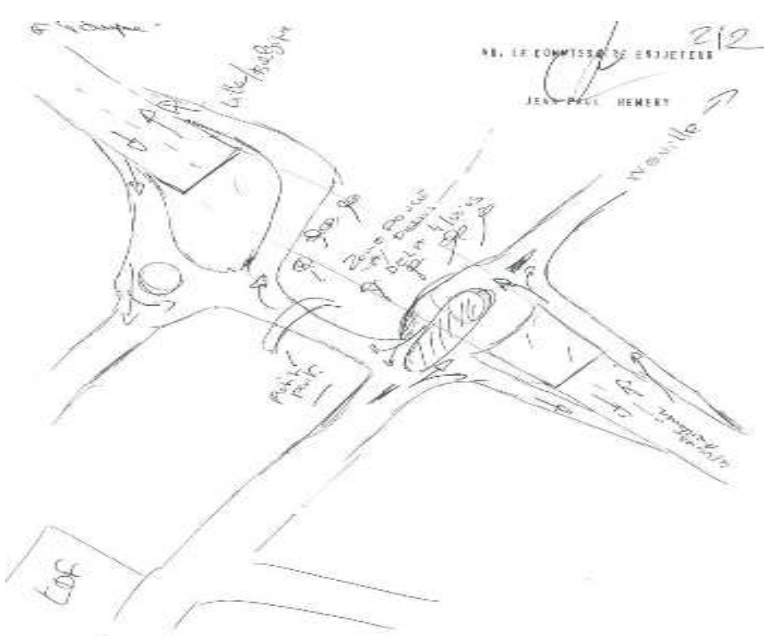
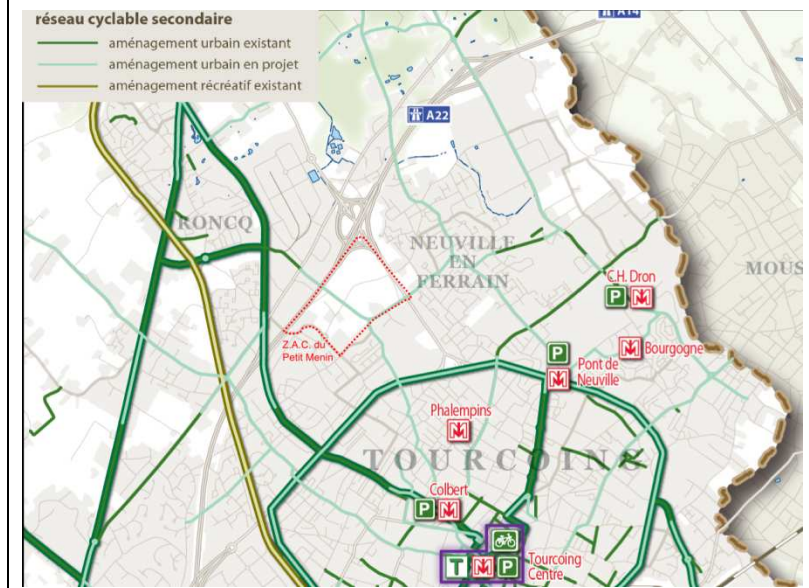
| | | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|---|
| | | <p>Améliorer l'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 et depuis les communes environnantes participe au développement économique du secteur, considéré comme la Porte de France, et permet de faciliter et sécuriser les déplacements et les échanges autoroutiers au niveau des échangeurs 16 et 17 de l'autoroute A22.</p> <p>Cet aménagement, estimé à 2,4 millions d'euros, est un enjeu particulièrement fort à ce projet.</p> <p>Bien que les études aient démontré une solution permettant une liaison la plus directe possible entre la ZAC et le réseau de voirie structurant, créant des flux du centre commercial indépendants des flux existants et minimisant les risques d'une augmentation des nuisances dans les quartiers résidentiels proches et à proximité des entrées et sorties du parc d'activités des Champs, l'autorité environnementale, dans son avis délibéré n°Ae 2014-36/ n°CGEDD 009711-01 en date du 9 juillet 2014, met en avant la nécessité de mettre à jour les cartographies du bruit réalisées en 2007 qui devront être les plus fidèles possible à la réalité contemporaine. Je rejoins entièrement cet avis : les mesures effectuées en 2007 faussent les préconisations et minimisent les risques sur la santé publique.</p> <p>Aussi, il conviendra d'effectuer de nouvelles mesures, sur les secteurs potentiellement à risque, à savoir le long de la route départementale 639, les rues du Dronckaert et des Champs, afin de prendre les dispositions nécessaires, notamment en aménagement de protection phonique et de réduction des vitesses de circulation pour les riverains, situés dans les quartiers résidentiels.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les craintes relatives à la dangerosité des bretelles de raccordement à PA22 ayant vocation à être classées : <p>Pour l'accès à la ZAC depuis l'autoroute A22, la bretelle existante entre l'A22 et la rue des Champs à Roncq (échangeur n°16) est modifiée : je laisse le soin au maire de la commune de Roncq de s'exprimer sur la question. Toutefois, l'acquisition des parcelles situées sur la propriété de l'entreprise Delquignies ne doit pas perturber l'activité économique au détriment d'une autre. L'évolution de la bretelle doit en effet profiter à l'ensemble des usagers.</p> <p>La création, depuis l'A22, d'une voie nouvelle desservant directement le bâtiment principal de la ZAC, en l'occurrence la Promenade de Flandre, et destinée à être classée dans le domaine autoroutier, doit s'opérer en tenant compte de toutes les mesures nécessaires permettant de garantir la sécurité et la santé publiques.</p> <p>La création de la nouvelle bretelle autoroutière impactant la parcelle de l'entreprise Delquignies et raccordant la rue des Champs à l'A22 (sens Courtrai - Lille) est évaluée à 6,3 millions d'euros. Cette nouvelle bretelle va accentuer les risques et la dangerosité déjà existante, de même que la modification de la bretelle autoroutière existante</p> | <p>Acou</p> <p>Mobi</p> <p>Acti</p> | <p>En réponse à l'avis émis par le CGEDD, une étude acoustique figurant dans le dossier d'enquête, a été menée et finalisée en octobre 2014. Cette étude comportant des mesures de bruit datant de juin 2013, indique qu'aucune protection acoustique supplémentaire n'est nécessaire dans le cadre du projet.</p> <p>Des prises de contact ont eu lieu dès 2012 avec l'entreprise Delquignies impactée par les questions d'accessibilité à l'A22. En effet, du fait de ses activités, l'entreprise rentre dans le champ de la législation ICPE. Afin de permettre la pérennisation de cette activité, la MEL a travaillé sur une solution de réalisation d'un mur coupe-feu en lien avec les services de l'Etat au droit de la bretelle d'accès à l'autoroute au niveau de l'échangeur 16. Les services de l'Etat ont, par le biais de la DREAL, donné leur accord sur la réalisation du mur coupe-feu dans le cadre de la consultation préalable au démarrage de l'enquête publique en ces termes</p> |
|--|--|--|-------------------------------------|---|

| | | | | |
|--|--|---|--------------|---|
| | | <p>permettant de reprendre l'A22 depuis la route départementale 639. Les aménagements proposés pourraient donc conduire à surcharger l'axe autoroutier, qui est déjà considéré aujourd'hui comme très saturé et freinant l'activité économique.</p> <p>J'émet donc des réserves sur les conditions d'aménagement de ces nouvelles bretelles, qui pourraient alourdir le schéma de voirie existant, et entraîner une perte d'attractivité du secteur, au lieu de la renforcer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La perte de statut partiel de voie express de la RD 639 <p>Par délibération en date du 26 janvier 2012, le conseil municipal de Neuville-en-Ferrain a exprimé un avis favorable au déclassement de la voie express de la route départementale 639 qui emprunte le territoire de Neuville-en-Ferrain, entre la chaussée Fernand Forest (RD 760) et le futur carrefour d'accès à la zone Promenade de Flandre.</p> <p>Ce changement de statut vise à autoriser l'accès aux futurs équipements par voie douce.</p> <p>Bien que l'étude d'impact du projet « Promenade de Flandre », et de manière plus globale la ZAC du Petit Menin, valorise la variété des transports par voie douce, je constate tout de même une timidité voire une carence au niveau des aménagements reliant la commune de Neuville-en-Ferrain au futur centre commercial.</p> <p>L'aménagement futur du carrefour Schuman est, certes, un premier pas mais doit encore évoluer pour permettre aux usagers en mode doux de rejoindre la Promenade de Flandre par la promenade : les conditions ne sont pas à mon sens optimisées pour envisager une circulation douce et fluide. Ce qui m'amène à réitérer une demande fortement exprimée, à savoir d'examiner l'aménagement d'une passerelle qui relie les deux portions du territoire neuvillois, qui sont coupées par la route départementale.</p> <p>La nouvelle voie urbaine départementale 639 devra également être ouverte aux circulations douces, ce qui n'est pas envisagé aujourd'hui. La route départementale 639, qui rejoint la route départementale 191, devra permettre d'accueillir les usagers des modes doux, en soignant la qualité paysagère, ce qui donnera un souffle, à cette voirie particulièrement chargée.</p> | <p>DDoux</p> | <p>« Les voiries routières envisagées à moins de 10 mètres de l'entrepôt « Delquignies Transports logistique » et la mise en place d'un mur coupe-feu de protection de la bretelle autoroutière sont des aménagements pertinents et répondent aux exigences réglementaires d'isolement en matière d'ICPE ». Le courrier complet est en annexe de ce document.</p> <p>Une étude de trafic a été réalisée avec la collaboration des services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et notamment de la DIR Nord, gestionnaire de l'autoroute A22. Sur la base du dossier des études d'opportunité, le MEDDE a approuvé le principe de réalisation des aménagements et autorisé la poursuite des études et l'ouverture de l'enquête publique sur ces bases (en annexe).</p> <p>Le trafic supplémentaire généré par le projet commercial est principalement attendu en dehors des heures de pointe de circulation. Les ouvrages prévus ont des effets jugés acceptables en termes de trafic.</p> <p>En outre, le projet d'accessibilité envisage une modification de la bretelle autoroutière existante entre la D639 et l'A22 en direction de Lille. Cette modification a pour objectif précisément d'améliorer les conditions de sécurité des usagers.</p> <p>Les aménagements sur la D639 ont été conçus de façon à pouvoir supporter et réguler le trafic généré par l'ensemble commercial Petit Menin dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de fluidité du trafic. La demande de faciliter et de sécuriser la traversée de la D639 pour les déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite a bien été prise en compte. L'étude d'avant-projet a abouti à la proposition d'aménager des traversées piétonnes et cyclistes au droit des carrefours à feux qui sont prévus sur la D639 pour l'accès à la Z.A.C. du Petit Menin. Néanmoins, au vu des propositions et afin d'éviter la traversée des modes doux au niveau de ce carrefour, une réflexion sera menée afin d'étudier une optimisation de passage de ce mode de déplacement, notamment depuis la nouvelle intersection entre la D639 et la voie d'accès à l'ensemble commercial.</p> |
|--|--|---|--------------|---|

| | | | | | |
|-----------------------------|--|---|--|-------|---|
| | | | <p>• La délivrance du permis de construire concernant le centre commercial Promenade de Flandre</p> <p>Je n'ai pas d'observations à formuler sur le sujet, compte tenu de la prise en charge de l'instruction par les services de la DDTM, en ce qui concerne la commune de Neuville-en-Ferrain. L'instruction respectera les textes en vigueur.</p> <p>Néanmoins, je précise l'importance, pour ma part, d'installer un comité de suivi de commercialisation du site Promenade de Flandre, afin de rassurer les commerçants et artisans de la commune.</p> <p>Ce projet d'envergure doit en effet se faire au bénéfice des Neuvilleois qu'il s'agisse des répercussions en termes d'emploi, de développement économique ou d'offre commerciale.</p> <p>Pouvant compter sur l'intérêt porté à mes demandes, et sur mes propositions,</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations les plus sincères.</p> <p>TONNERRE-DESMET</p> | CS | <p>La réalisation des voies cyclables prévues dans le cadre du projet du Petit Menin est issue d'une volonté plus large inscrite dans le Schéma Directeur cyclable, annexe du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2010. Il n'est pas prévu à l'heure actuelle au sein de ce schéma directeur la réalisation de voies cyclables le long de la RD639. Cependant, il est prévu à termes la connexion par modes doux depuis le site du Petit Menin jusqu'au centre de Neuville-en-Ferrain par la rue des Fromets.</p> <p>Par ailleurs, le Département a de son côté inscrit au programme d'études de son Plan Routier Départemental l'opération LLG515 - Requalification en voirie urbaine de la RD 639 sur les communes de Tourcoing et Neuville-en-Ferrain. La question de l'ouverture éventuelle de cet axe aux circulations douces depuis la chaussée Fernand Forest, qui nécessiterait des aménagements spécifiques sortants du cadre de la présente enquête, aura vocation à être étudiée dans un second temps dans le cadre de cette étude de requalification, en concertation avec les élus du territoire.</p> <p>La mise en place de comité de suivi de commercialisation avait fait l'objet d'une discussion lors du comité de pilotage du 6 février 2014. Celle-ci avait alors été jugée trop prématurée par Altaréa (co-pétitionnaire de Promenade de Flandres au sein de la SCI du Petit Menin avec Immochan). Cependant, leur mise en place dans un format restreint avait été affirmée par le Vice-Président au Développement Economique de la MEL.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <p><i>La réponse apportée sur l'étude acoustique ne fait que rappeler que l'explication fournie dans l'étude d'impact, cependant la CE estime que celle-ci se devra d'être vérifiée en phase d'exploitation pour en contrôler la pertinence.</i></p> <p><i>L'autorisation d'exploiter a été confirmée à la Sté Delquignies qui pourra continuer son activité dans les mêmes conditions.</i></p> <p><i>La CE souhaite que dans le cadre du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin, priorité soit donnée par le schéma directeur cyclable à ce secteur pour compléter le dispositif mis en place à l'intérieur de la zone.</i></p> <p><i>Concernant les accès à l'A22, la CE estime que la nouvelle bretelle créée, devrait alléger la D 609 en absorbant les retours vers la métropole.</i></p> <p><i>La CE adhère à la proposition de mise en place d'un comité de suivi de commercialisation.</i></p> | | |
| 10 | Mme Fanny DEVILLE-ROETS Conseillère municipale EELV | E | <p>Projet commercial "Promenade de Flandre"</p> <p>Depuis longtemps, nos réponses et notre participation à la lutte contre les bouleversements écologiques se déclinent en quelques points phares:</p> <ul style="list-style-type: none"> -développer une économie sociale et solidaire -maintenir une harmonie avec les environnements naturels -lutter contre l'urbanisation sauvage et le développement des axes autoroutiers | AV/CO | Pas de question dans l'avis formulé. Toutefois, il en est pris acte. |

| | | | | | |
|-----------------------------|---------------|---|---|--------------------------|---|
| | | | <p>-lutter contre toutes formes de pollutions qu'elles soient aériennes, visuelles ou sonores</p> <p>-favoriser la reconversion des sites enclavés dans l'innovation industrielle et économique durablement écologique</p> <p>Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à la création du projet commercial "Promenade de Flandre" car il est générateur d'économie non durable, d'urbanisation aux flux polluants et dangereux pour la santé, aux nuisances innombrables.</p> | | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte de la réponse du pétitionnaire à un avis généraliste qui pourrait concerner d'autres projets.</u> | | |
| 11 | Illisible | | <p>Ce grand projet qui a un air de grande surface des années 70, vaguement agrémenté d'éléments esthétiques et de verdissement cache assez mal sa philosophie générale.</p> <p>Il est en contradiction avec la volonté affichée par les autorités de préserver les terres agricoles et les espaces naturels.</p> <p>Il rendra plus difficile l'adaptation des territoires au changement climatique tout en accentuant les comportements qui contribuent à ce réchauffement climatique.</p> <p>On développe des activités commerciales en dehors des centres urbains, obligeant les consommateurs à recourir de plus en plus à l'automobile.</p> <p>Comment favoriser les circuits courts quand les surfaces agricoles de proximité sont détruites au profit de surfaces stériles, des sols artificialisés compliquant la gestion des eaux. C'est l'alimentation des populations qui est directement touchée.</p> <p>C'est le SRCAE, le PPA et le PDU qui sont bafoués par un tel projet d'un autre âge.</p> <p>Il serait bien plus simple et moins destructeur de créer un étage supplémentaire ou deux sur la grande surface existante. Cela permettrait de fournir les surfaces voulues par les commerçants sans détruire des espaces intéressants. Et si des connexions en transport en commun nouvelles étaient créées alors il serait tout à fait possible de ne pas augmenter fortement les surfaces de stationnement.</p> <p>Ce projet, même s'il n'est pas le seul de ce type, nous handicape fortement dans notre préparation de l'avenir.</p> <p>Il sera nuisible à la commune puisqu'il détruit ce que la ville a de plus précieux pour construire quelque chose qui ne lui est d'aucun intérêt.</p> | <p>AV/CO</p> <p>PROP</p> | <p>Pas de question dans l'avis formulé.</p> <p>Cette proposition nécessiterait de revenir sur une programmation qui découle à la fois du Schéma d'Aménagement Commercial, du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme ou encore du PADD du PLU. De plus, la question de la création d'étages supplémentaires au-dessus de la grande surface existante revient au groupe Auchan qui n'a pas fait ce choix.</p> <p>Pour ce qui concerne l'intégration de transports en commun au projet, celui-ci comprend une intégration de solutions alternatives à la voiture, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La desserte du site par les lignes de bus 17 et Citadine du réseau Transpole. Cette desserte est accompagnée par la réalisation d'un couloir de bus spécifique (type BHNS) afin de mieux desservir la zone en cas de forte affluence sur le barreau de voirie situé entre les îlots 2 et 3 (au droit de l'actuelle rue du Petit Menin) - Un terminus est également prévu au cœur de l'enceinte Promenade de Flandres. - La mise en place d'un Plan de Déplacement des Entreprises par l'aménageur de la ZAC afin de promouvoir des solutions d'accès type covoiturage pour les futurs salariés du site. - La mise en place d'une navette privée électrique gratuite qui reliera le site actuel d'Auchan Roncq à Promenade de Flandres en passant par une future voie douce qui sera réalisée sur l'îlot 3 de la ZAC. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte des réponses de MEL et fait remarquer que le site de la ZAC fait partie des 19 sites stratégiques retenus par le Schéma Directeur de Lille Métropole.</u> | | |
| 12 | M Julien ERTE | E | Ce projet porte plusieurs problèmes caractéristiques d'un manque de vision prospective dans l'aménagement du territoire. | | Pas de question dans l'avis formulé. |

| | | | | | |
|-----------------------------|-----------|---|--|--|---|
| | | | <p>-détruire l'habitat d'espaces non menacées certes mais néanmoins utiles</p> <p>-va réduire la capacité de l'ensemble des terres environnantes à s'adapter à l'arrivée de nouvelles menaces (nouveaux virus animaliers, nouvelles espèces invasives, etc.) et va accroître la dépendance des jardiniers occasionnels à l'industrie chimique de synthèse.</p> <p>-choisir d'aménager un tel site en augmentant la surface commerciale va nous priver, pour ses enfants d'un espace qui s'il était aménagé de façon à valoriser son patrimoine végétal et animal contribuerait à leur apprendre à vivre avec leur espace et pas contre lui.</p> <p>-augmenter la circulation automobile va augmenter la concentration dans l'atmosphère en CO2 (accentuant le problème de réchauffement climatique) et en polluants qui vont dégrader nos conditions de santé, augmenter particulièrement les risques de maladies respiratoires.(qui paiera pour les asthmatiques et les cancéreux?)</p> <p>-Augmenter encore la surface commerciale hors la ville va amplifier le problème du chômage comme le montrent toutes les études dont celles de la chambre de commerce d'Ile de France et va donc augmenter dans la zone d'habitat proche, le nombre de suicide, de dépression, de violences familiales, etc.</p> <p>-favoriser la consommation hors la ville accroît la dépendance aux véhicules motorisés ce qui accentue les inégalités sociales.</p> <p>-laisser penser aux générations qui nous suivent que la nature ressemble à ces bandes ridicules de végétation maitrisée nuit très sérieusement à notre niveau intellectuel; la présence d'espèces proches où la vie des espèces animales et végétales existe hors du strict contrôle humain permet aux citoyen-nes de tous âges de comprendre bien mieux comment la vie fonctionne.</p> <p>-la destruction de nombres de lignes d'arbres va augmenter les risques d'inondation</p> <p>-le projet augmentera forcément les nuisances sonores, visuelles et lumineuses sur les humains et les autres espèces vivantes.</p> <p>Le projet est un abandon des pouvoirs publics qui sacrifient l'intérêt immédiat et futur du plus grand nombre au seul profit de ceux qui ont organisé depuis 50 ans un système commercial irresponsable dans le seul but d'accumuler les profits financiers.</p> | AV/CO | Les aménagements prévus en termes d'assainissement et de gestion des eaux pluviales sont répertoriés dans le dossier Loi sur l'Eau de la ZAC. Ils ont fait l'objet d'échanges entre les bureaux d'études de l'Aménageur de la ZAC et les services techniques de la MEL d'une part ainsi qu'avec la Police de l'Eau d'autre part. Les aménagements prévus sont dimensionnés pour éviter toute inondation de pluie d'occurrence centennale. |
| | | | ECO | | |
| | | | Acou | | |
| | | | HE | L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact précise que réglementairement aucune protection acoustique supplémentaire n'est nécessaire | |
| | | | | Cette dernière remarque a été considérée hors enquête par la commission d'enquête. | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte des réponses apportées. L'aménagement de la zone concernant la thématique eau a été traité dans le dossier de la Loi sur l'Eau. Il ne sera réalisable qu'après autorisation délivrée par la Police de l'Eau qui l'aura déclaré compatible.</u> <u>La réponse apportée sur l'étude acoustique ne fait que rappeler l'explication fournie dans l'étude d'impact, cependant la CE estime que celle-ci se devra d'être vérifiée en phase d'exploitation pour en contrôler la pertinence.</u> | | |
| 13 | M F TAUPE | E | Projet intéressant: Promenade de Flandre mais pour une promenade, pas de possibilité d'accéder à pied, vélo ou autres.... Voir la possibilité d'un pont depuis Neuville pour traverser la "4 voies", | | La réalisation des voies cyclables prévues dans le cadre du projet du Petit Menin est issue d'une volonté plus large inscrite dans le Schéma Directeur cyclable, annexe du Plan de Déplacements Urbains approuvé en |

| | | | |
|-----------------------------|--------------------|--|---|
| | | <p>sans feux, sans danger. Pourquoi ne pas enterrer la "4 voies" aux carrefours? Les feux tricolores sur 2 carrefours est un projet du passé et non du futur, l'écologie est la mise en place du trajet doux sans que les voitures font du queue à queue en polluant. Revoir les grandes boucles depuis la Belgique, sales et voies dégradées. Idées; -Suppression des feux -Passer la "4 voies", enterrée -Mettre un rond- point au -dessus de la "4 voies" -Revoir les accès à l'autoroute -Mettre 2 ronds- points pour retourner vers l'autoroute</p>  | <p>DDoux</p> <p>2010. Les aménagements cyclables prévus sur la Route de Roncq font partie du réseau cyclable secondaire et permettront à terme de rejoindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le centre de Neuville-en-Ferrain par la rue des Fromets, - Le centre de Tourcoing par la rue du Pont Rompu - Le centre de Roncq par la déviation de la rue des Champs suivie par l'avenue de l'Avenir.  <p>PROF</p> <p>Cette proposition est jugée intéressante pour ce qui concerne la gestion des flux de circulation, mais sans aucun doute complexe vis-à-vis des contraintes environnementales (notamment vis-à-vis des zones humides à reconstituer à proximité immédiate du carrefour), voire strictement incompatibles. De plus, la mise en œuvre de cette proposition serait onéreuse et pourrait remettre en considération l'équilibre budgétaire du projet.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | <u>La CE prend acte des réponse du pétitionnaire et souhaite que dans le cadre du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin, priorité soit donnée par le schéma directeur cyclable à ce secteur pour compléter le dispositif mis en place à l'intérieur de la zone.</u> | |
| 14 | M Christian DESMET | E | <p>Ce projet d'agrandissement du centre commercial présenté pour être essentiellement axé sur l'équipement de la maison, me parait douteux dans sa présentation. Cette typologie est contraire au droit communautaire, voire une atteinte à</p> |

| | | | | |
|--|--|--|-------------------------|--|
| | | <p>secteur alors que la tendance actuelle est justement de préserver ces terres qui pourraient potentiellement servir à du maraîchage urbain privilégiant les circuits-courts et réduisant d'autant l'impact sur l'environnement. Cette perte de terrains agricoles ne peut être qu'un facteur s'inscrivant au débit du projet.</p> <p>- Eaux de ruissellement, Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) préconise de "limiter l'extension de l'artificialisation des sols" afin justement de permettre entre autre l'absorption des eaux pluviales et de prévenir les éventuelles inondations. De plus, le projet s'inscrit sur 2ha de zones humides dont on connaît bien l'intérêt écologique, et l'importance qu'elles ont dans la prévention des inondations. Le rapport de l'autorité environnementale pointe la aussi une faiblesse du dossier.</p> <p>- Protection faune et flore. Rien n'est prévu dans le projet en matière de protection de la faune particulière, et notamment des chauves-souris. Rien ou trop peu est prévu pour le reboisement en espèces endogènes. Le projet représente un risque au regard du corridor écologique, aux portes de l'espace naturel du pays du Ferrain.</p> <p>II. Impacts économiques :</p> <p>- Coût sociétal de l'encombrement de l'A22 Le nombre d'heures perdues dans les bouchons, les maladies générées par l'émission des gaz à effet de serre, l'énerverment, les conséquences sur la santé de l'exposition au bruit représentent un coût qui n'est aujourd'hui pas précisément évalué.</p> <p>- Mise en danger du fragile équilibre économique des centres-villes, L'implantation d'un tel type d'aménagement commercial en périphérie des villes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing ne peut que nuire à l'attractivité commerciale de leurs centres-villes et des commerces urbains de proximité. Il est en effet difficilement pensable qu'un consommateur de la Promenade des Flandres reviendrait en centre- ville</p> | <p>Humi</p> <p>Acti</p> | <p>petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.</p> <p><u>-2002 :</u> le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.</p> <p><u>-2004 :</u> le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.</p> <p>La destruction des zones humides par le projet a été identifiée par l'autorité environnementale dès 2012. Des solutions de compensation par reconstitution de zones humides ont donc été proposées et acceptées par la Police de l'Eau lors de la complétude du dossier le long de la RD639. Ces aménagements plus qualitatifs permettront de remplacer des zones humides qui, à l'heure actuelle, sont à l'état de décharge à ciel ouvert. Les aménagements proposés vont dans le sens d'une meilleure prise en compte de ces zones.</p> <p>Le projet commercial de Promenade de Flandre a fait l'objet de dépôt d'un dossier en Commission Départementale des Aménagements Commerciaux. Celle-ci, comprenant le Maire de la commune d'implantation ainsi que des représentants de la MEL et des communes environnantes, a validé la programmation proposée et a délivré son autorisation le 5 décembre 2011 par arrêté (Cf. dossier de Permis de Construire de Promenade de Flandre).</p> <p>A la demande des élus, la volonté de mise en place de comités de suivi de commercialisation a été relayée afin de limiter une concurrence destructive des commerces des centres-villes environnants. En outre</p> |
|--|--|--|-------------------------|--|

| | | | | |
|-----------------------------|--|---|---------------------------|---|
| | | <p>pour satisfaire des besoins alimentaires alors qu'il se trouve à côté de la zone commerciale d'Auchan Roncq. Cet impact négatif sur les "petits commerces" ne sera pas négligeable et aura des conséquences durables sur l'attractivité de centre-ville de Tourcoing, notamment.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût pour la collectivité. <p>Une nouvelle fois, la puissance publique, par le financement d'infrastructure routière, mettra la main à la poche à hauteur de 35M d'€ pour un projet essentiellement privé (28 millions d'€uro d'aménagement, 4M d'€ pour renforcer l'accessibilité routière et 24M d'€ apportés par la Métropole Européenne de Lille).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emplois <p>Les soutiens du projet évaluent à 750 le nombre d'emplois que pourrait, à terme, générer le fonctionnement de la ZAC. Si l'on décompte le transfert d'enseignes comme Leroy-Merlin, Décathlon voire, pourquoi pas de Boulanger, le solde positif en emploi avoisinerait plus sûrement les 450 à 500 emplois. Néanmoins, si l'on considère l'état de santé des zones commerciales situées dans la métropole (cellules commerciales vides dans le centre ville de Tourcoing, à l'espace St Christophe, voire à Lille centre ou dans le vieux-Lille) on peut trouver ce chiffre très ambitieux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concentration de centres commerciaux dédiés à l'aménagement de la maison dans un rayon de 40km. <p>La pertinence d'une telle ZAC dédiée à l'aménagement de la Maison doit être remise en question au vu de l'existence de telles ZAC déjà implantées à Seclin (20 km) et Hénin-Beaumont (40km), ainsi que dans le croissant Courtrai/Dottignies.</p> <p>III. Observations - Conclusion.</p> <p>En guise de conclusion et d'observation, la somme des imprécisions relevées par l'autorité environnementale tant dans les domaines techniques qu'écologiques, les risques environnementaux, les coûts à charge de la collectivité, le manque de pertinence économique du projet au regard du peu de bénéfice collectif, en bref, la réalisation d'un tel projet ne serait pas une gestion "en bon père de famille" des deniers publics</p> <p>Pour le Groupe Local, Olivier Descamps Groupe Local Tourcoing & Environs / Vallée de la Lys (Bondues, Bousbecque, Halluin, Linselles, Marcq en Barœul, Mouvaux, Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing) eelvtourcoing.environs@gmail.com ou + 33(0)613928373</p> | <p>AV/CO</p> <p>AV/CO</p> | <p>Le projet est financé par la MEL à plusieurs titres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à hauteur de 2,4 M d'euros HT au titre de participations aux équipements publics dans le cadre de la concession attribuée à Immochan pour l'aménagement de la ZAC. - à hauteur de 4M d'euros TTC pour les travaux relatifs à la réalisation de la bretelle de raccordement à l'autoroute A22 en retour vers Lille ainsi que pour l'acquisition nécessaire à sa réalisation. <p>Au total, la MEL financera l'opération à hauteur de 7,5M€ TTC. L'ensemble des financements restants revient au privé : environ 28 millions d'euros pour la ZAC et 45 millions d'euros pour Promenade de Flandres.</p> <p>Comme indiqué en page 45 du dossier d'étude d'impact, sont estimés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création de 200 emplois liés aux travaux durant la phase de réalisation - La création de 650 emplois par le projet Promenade de Flandres (commerces et restauration) auquel vient s'ajouter - La création de 100 emplois indirects (gardiennage, entretien, livraisons...). Le déplacement des enseignes Décathlon et Leroy Merlin ne fait pas partie de l'objet de l'enquête publique et ne sont pas concernés par ces chiffres. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | <p><i>La CE prend acte des réponses apportées par MEL, rappelle que la création de la zone a été prévue à l'appui de plusieurs schémas, que son aménagement a été confié à Immochan, propriétaire du foncier, que l'investissement aussi bien public que privé tend, en l'occurrence, à valoriser le tissu économique et ne peut être que générateur d'emplois.</i></p> <p><i>L'aménagement de la zone concernant la thématique eau a été traité dans le dossier de la Loi sur l'Eau. Il ne sera réalisable qu'après autorisation délivrée par la Police de l'Eau qui l'aura déclaré compatible.</i></p> | | | |

REGISTRE DE RONCQ (4)

| N° | Nom | | Observation | Thème | Réponse |
|-----------------------------|--|---|--|-------------------------|---|
| 1 | Mr Jean-Marc LEFRANC représentant de la société DELQUIGNIES STOCKAGE RONCQ | E | <p>Comme spécifié au dossier (page 65) d'enquête publique, nous sommes en attente d'un avis des autorités réglementaires et service de l'État nous garantissant la pérennité de notre autorisation d'exploiter actuelle.</p> <p>Un porter à connaissance concernant la modification de l'accès pompiers a été déposé le 28 avril 2014. A ce jour, aucune remarque, ou arrêté préfectoral complémentaire ne nous ont été retournés.</p> <p>D'autre part, la DREAL et/ou la préfecture ne nous ont pas encore fait retour <u>écrit</u> sur les dispositions constructives prises (mur coupe-feu) et ne nous ont pas confirmé la pérennité de notre autorisation actuelle après les travaux de ce projet.</p> | Acti | <p>Une prise de contact avec la société Delquignies a été prise dans le cadre de la conception de la bretelle d'accès à l'A22. Il s'agissait principalement de pouvoir proposer une solution permettant la pérennisation de l'exploitation de cette entreprise A ce titre, plusieurs aménagements ont été intégrés au projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> -La création d'un mur coupe-feu au droit de la bretelle, -L'aménagement d'une voie pompier et diverses sujétions techniques permettant de garantir à terme la faisabilité de ses équipements de protection incendie. <p>Ainsi, la création du mur coupe-feu a fait l'objet d'une analyse de la part de la DREAL dans le cadre de la consultation préalable à l'enquête publique unique. Celle-ci a notifié par courrier daté du 25 avril 2014 auprès de la Préfecture du Nord son accord sur l'aménagement prévu en ces termes : « les voiries routières envisagées à moins de 10 mètres de l'entrepôt « Delquignies Transports logistique » et la mise en place d'un mur coupe-feu de protection de la bretelle autoroutière sont des aménagements pertinents et répondent aux exigences règlementaires d'isolement en matière d'ICPE. » (en annexe)</p> <p>Par ailleurs, la société Delquignies a procédé au dépôt d'un dossier de porter à connaissance auprès de la Préfecture du Nord concernant l'aménagement d'une voie pompier et des sujétions techniques permettant de garantir à terme la faisabilité de ses équipements de protection incendie. En réponse et par courrier du 15 avril 2015, cette dernière notifie à la société Delquignies qu'elle a « satisfait aux dispositions de l'article 2.2 de son arrêté préfectoral du 20 février 1995 » et qu'en conséquence, il est donné acte « de ces projets de modifications qui n'engendrent pas d'aggravation des risques dans l'environnement du site ». (en annexe)</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte de la réponse apportée à la société Delquignies qui ne modifie pas son autorisation d'exploiter dans le cadre de l'ICPE et lui permet de continuer son activité.</u> | | |
| 2 | -M Eric ZASDA | E | <p>Etude de la carte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une entrée d'autoroute (rue des Champs) près de la Sté Delquignies. Prévoir un dégagement important pour l'accès de la bretelle et également sur entrée de l'autoroute car il existe déjà de nombreux bouchons : sur la route, dus à la sortie d'autoroute existante venant de Lille, sur l'autoroute, axe très fréquenté dont les répercussions commencent déjà avec l'échangeur des Francs <p>=> Mur antibruit pour les riverains (Dronckaert et alentour).</p> | <p>Mobi</p> <p>Acou</p> | <p>Les aménagements autoroutiers et du réseau viaire secondaire ont été conçus de façon à pouvoir répondre à l'afflux de trafic généré par le projet de Z.A.C. du Petit Menin.</p> <p>Une étude de trafic a été réalisée avec la collaboration des services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et notamment de la DIR Nord, gestionnaire de l'autoroute A22. Sur la base du dossier des études d'opportunité, le MEDDE a approuvé le principe de réalisation des aménagements et autorisé la poursuite des études et l'ouverture de l'enquête publique sur ces bases.</p> |

| | | | | | |
|-----------------------------|--|---|---|--------------------------|---|
| | | | <p>– Risque de bouchon important avec la voie près de McDonald (feux nécessaires). – Risque important de bouchon avec l'entrée de Neuville. – Le transformateur électrique ne bouge pas. Vérifier les études sur la santé publique et risque éventuel.</p> <p>– Prévoir un accès privilégié et pénétrant pour les transports en commun. Nouveau passage nécessaire ultérieurement.</p> | DDoux | <p>Le trafic supplémentaire généré par le projet commercial est principalement attendu en dehors des heures de pointe de circulation. Les ouvrages prévus ont des effets jugés acceptables en termes de trafic.</p> <p>Les impacts environnementaux ont également été pris en considération et respectent la réglementation en vigueur. En outre, la desserte en transports collectifs est prévue et pleinement intégrée au projet de la Z.A.C. du Petit Menin avec notamment le renforcement de 3 lignes de bus existantes et la création d'une ligne de bus à haut niveau de service.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte des réponses apportées mais réitère le souhait de voir conforter l'étude acoustique après réalisation des aménagements.</u> | | |
| 3 | Mme Odile VIDAL-SAGNIER, élue EELV au conseil municipal de Marcq-en-Barœul | E | <p>Le projet propose d'étendre la zone commerciale existante sur une zone humide agricole.</p> <p>Il est dommage d'utiliser des zones qui pourraient servir pour de la culture maraîchère de proximité pour construire une zone commerciale. Il y a suffisamment de friches industrielles à réhabiliter qui auraient pu être utilisées. Ces espaces font partie du poumon vert de l'aérodrome de Marcq-Bondues. Alors que régulièrement la pollution dans l'agglomération implique des précautions pour les personnes sensibles (enfants, femmes enceintes, personnes âgées...), il serait raisonnable de garder des espaces cultivés ou bois</p> | <p>Humi</p> <p>AV/CO</p> | <p>La destruction des zones humides par le projet a été identifiée par l'autorité environnementale dès 2012. Des solutions de compensation par reconstitution de zones humides ont donc été proposées et acceptées par la Police de l'Eau lors de la complétude du dossier le long de la RD639. Ces aménagements plus qualitatifs permettront de remplacer des zones humides qui, à l'heure actuelle, sont à l'état de décharge à ciel ouvert. Les aménagements proposés vont dans le sens d'une meilleure prise en compte de ces zones.</p> <p>Pas de question dans l'avis formulé.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte de la réponse apportée</u> | | |
| 4 | Mme Ghislaine CHASTEL-DUTILLEUL | E | Il serait bon de prévoir des déplacements doux (piétons et cyclistes) sur toute la zone et également pour y accéder, et ce dès le carrefour entre la rue du Dronckaert et la rue des Champs (celle comportant la sortie d'autoroute et les futures bretelles), de façon à pouvoir rejoindre Neuville-en-Ferrain. | DDoux | <p>Cette hypothèse a été étudiée. La mise en œuvre d'un itinéraire mode doux sur la rue des Champs en entrée de Z.A.C. nécessiterait un élargissement du pont des Champs ou la création d'une passerelle dédiée. Cette proposition est onéreuse et située en dehors de la Z.A.C. et ne pourra pas être mise en œuvre dans le cadre du projet. Cette hypothèse est toutefois envisageable à plus long terme.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE prend acte de la réponse apportée et retient l'hypothèse retenue par MEL dans le cadre de projets ultérieurs de préférence à court terme.</u> | | |

REGISTRE DE TOURCOING (1)

| N° | Nom | | Observation | Thème | |
|-----------------------------|----------------|---|---|-------|--------------------------------------|
| 1 | M Claude JEGOU | E | <p>Le vendredi 10 avril 2015</p> <p>Claude JEGOU, je suis intervenu pour le compte de Monsieur Bernard GRIMONPREZ, gérant de la SCI "les champs" propriétaire du site impacté par la réalisation de l'échangeur routier.</p> <p>J'ai obtenu les réponses aux questions posées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - le choix de la solution retenue. - les arguments exposés à la MEL dans le cadre du dossier d'indemnisation - etc | AV/CO | Pas de question dans l'avis formulé. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>cf n°7 registre de Neuville-en-Ferrain</u> | | |

CONSULTATION TRANSFRONTALIERE (7)

| N° | Nom | | Observation | Thème | |
|----|---------------------------------|-------------|--|-------|---|
| 1 | Province de Flandre Occidentale | M + C | <p>Objet : ZAC du Petit Menin</p> <p>Monsieur le Président,</p> <p>En janvier 2015, j'ai reçu un courrier de Monsieur le Préfet concernant l'aménagement de la zone d'aménagement concerté « ZAC du Petit Menin » dans le cadre du projet commercial « Promenade de Flandre » et de l'accessibilité au site depuis l'autoroute 22, se situant sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing qui va faire l'objet d'une enquête publique unique.</p> <p>Dans ce courrier, Monsieur le Préfet a signalé la possibilité de participer à cette procédure et d'y associer le public du territoire. Comme je l'ai fait savoir dans mon courrier adressé à Monsieur le Préfet daté du 25 février 2015, les administrations communales de Kortrijk, Menen et Wervik se disaient intéressées d'être impliquées dans l'enquête publique pour le dossier « ZAC du Petit Menin ».</p> <p>La commission VICORO, c'est-à-dire la commission flamande interadministrative pour la coordination de la coopération transfrontalière avec le Nord de la France en matière d'aménagement du territoire, a assuré le suivi ultérieur de ce dossier. La commission VICORO renvoie aux objections et remarques qu'elle a formulées précédemment et que j'ai communiquées à Monsieur le Préfet dans mon courrier du 8 juillet 2014.</p> <p>La commission VICORO continue de donner un avis défavorable sur le dossier « ZAC du Petit Menin » et partage, sur le plan du contenu, les objections et remarques formulées par la ville de Menen dans son propre avis. Vous trouverez ci-dessous les objections et remarques formulées, dans les grandes lignes :</p> <p>Objection liée à l'impact sur la mobilité :</p> <p>Aucune étude transfrontalière approfondie n'a été menée sur le plan de la mobilité. L'ensemble du projet a été étudié jusqu'à Neuville-en-Ferrain, mais n'a pas été suffisamment développé en ce qui concerne les effets au niveau supra-local dans la région frontalière avec la Flandre. Il s'agit d'une très grande superficie de zone d'activité économique supplémentaire (60.000 m²) axée sur le shopping près de la frontière et orientée presque entièrement sur l'automobilité. Vu la combinaison de</p> | Mobi | <p>Les clients du centre commercial venant de la Belgique viendront de toute évidence par l'A22, voire de la D639 (depuis Menin et Halluin). Il n'y aura pas de conséquence sur le trafic routier en Belgique autre que sur l'A22/E17.</p> <p>Les études menées par la Métropole Européenne de Lille et l'Etat ont en effet avant tout porté sur la partie française de cette autoroute, qui est la seule à connaître de réels problèmes de congestion aujourd'hui, principalement à hauteur de l'intersection entre l'A22 et la rocade nord-ouest. A ce niveau, des remontées de files existent jusqu'à la zone d'étude, dans la direction de Courtrai vers Lille mais en aucun cas au-delà, dans la direction de Lille vers Courtrai.</p> <p>La programmation du projet découle d'un long processus de déclinaisons</p> |

| | | | | |
|--|--|---|------------------------|--|
| | | <p>ces facteurs, l'impact généré par ce projet sur la circulation devrait être considérable, au niveau local mais aussi supra-local, et devrait donc aussi toucher les communes frontalières situées à proximité.</p> <p>La motivation dans les documents de l'enquête publique sur le plan de l'automobilité est insuffisante pour les raisons susmentionnées.</p> <p>Objection relative à l'impact économique et spatial :</p> <p>La ZAC recouvre une superficie de 100.000 m², dont 60.000 m² seront utilisés pour la réalisation du parc commercial « Promenade de Flandre ».</p> <p>Cette superficie sera répartie comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - création d'un centre de 60.000 m² avec de nouveaux commerces qui se consacreront en premier lieu à l'équipement de la maison et ensuite aux loisirs ; - un nouveau site de 20.000 m² pour les commerces existants ; - le reste du programme favorisera le développement d'un centre commercial dans la même sphère, sans créer de concurrence avec les autres projets au sein de la métropole, en particulier ceux des centres-villes. <p>Les questions suivantes sont posées : à quels critères ce programme doit-il satisfaire ? Sur quoi l'étude se base-t-elle ? Quelles sont les mesures correctrices prévues ?</p> <p>Promenade de Flandre :</p> <p>La programmation commerciale est construite autour du thème de l'équipement de la maison et du temps libre.</p> <p>Promenade de Flandre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 35.452 m² de grands magasins - 19.273 m² de magasins de taille moyenne - 1.986 m² de petits magasins - 1.572 m² de cafés et restaurants. <p>Aucune étude socio-économique n'a été réalisée. Néanmoins, une étude de l'impact sur l'environnement et sur le plan commercial est également importante en termes transfrontaliers. Il est nécessaire de faire une bonne estimation de l'impact sur la viabilité des villes environnantes et sur l'avenir du shopping urbain.</p> | <p>Socio / Eco</p> | <p>de documents cadres à l'échelle de la MEL. En effet :</p> <p><u>-2000-</u> le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial évoque le développement d'un ou deux pôles spécialisés en équipement de la maison, notamment le bassin de Tourcoing avec une recherche de complémentarité entre le centre-ville de Tourcoing (petits équipements - petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.</p> <p><u>-2002-</u> le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.</p> <p><u>-2004-</u> le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.</p> <p>Ce faisant, des études pré-opérationnelles ont été réalisées en amont de la création de la ZAC (2007). Ces études de programmation urbaine et économiques, basées pour partie sur une analyse de marché, ont conclu à la faisabilité du projet.</p> <p>Par ailleurs, le projet a dû répondre à la législation française actuelle en matière d'aménagements commerciaux. Il a fait l'objet d'un passage en Commission Départementale des Aménagements Commerciaux qui a rendu sa décision d'autoriser le projet en date du 5 décembre 2011 par arrêté (Cf. dossier de Permis de Construire de Promenade de Flandre).</p> <p>La demande de réalisation d'une étude socio-économique à l'échelle transfrontalière a été remontée auprès des services de la MEL en charge des Relations Internationales. Cependant, au vu de l'état d'avancement du projet, il n'est pas envisagé d'y répondre dans le cadre du présent projet.</p> |
|--|--|---|------------------------|--|

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| | | <p>D'où la demande de réaliser une étude socio-économique et de se concerter à ce sujet avec les communes environnantes et, au niveau transfrontalier, avec les villes de Menen et Wervik.</p> <p>Pour le poste-frontière de Menen, situé à environ trois kilomètres du projet « Promenade de Flandre » le long de l'A22, il est choisi d'intégrer cette zone dans le paysage et de ne pas créer de fonctions génératrices de trafic important.</p> <p>Les visions pour les deux zones devraient être davantage harmonisées, ce qui ne transparaît pas dans l'étude existante. Le développement d'autres centres commerciaux dans l'environnement plus vaste (Mouscron, Audima à Jumet...) et leur impact n'ont pas non plus été étudiés.</p> <p>En guise de motivation dans le dossier faisant l'objet de l'enquête publique, la révision du SCOT est évoquée pour évaluer les effets socio-économiques transfrontaliers. Ce point n'est pas suffisamment argumenté pour servir de motivation par rapport aux remarques formulées.</p> <p>Le projet actuel ne peut pas attendre cette révision. Il faut examiner dès maintenant quels seront les effets socio-économiques sur l'environnement transfrontalier plus vaste, de sorte que les zones d'affectation et les prescriptions au sein de la « ZAC du Petit Menin » y soient adaptées.</p> <p>Enfin, le dossier n'examine pas suffisamment pourquoi certaines entreprises existantes dans les environs doivent se relocaliser vers le nouveau site et que deviendra la zone où elles sont actuellement établies.</p> <p>Conclusion :</p> <p><input type="checkbox"/> Il n'est pas tenu compte des zones de chalandise potentielles sur l'environnement plus vaste, ni à l'échelle de la métropole, ni à l'échelle des villes et communes transfrontalières limitrophes.</p> <p><input type="checkbox"/> Cette étude doit examiner à plus grande échelle quelles peuvent être les conséquences sur le plan de la mobilité et sur le plan économique.</p> <p>En raison des objections et remarques précitées, la commission VICORO maintient donc son avis négatif concernant le projet « ZAC du Petit Menin ».</p> | | |
|--|--|---|--|--|

Socio
/ Eco

| | | | | | |
|-----------------------------|-------------------|---|---|--|--|
| | | | <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.</p> <p>Anne MARTENS Gouverneur faisant fonction de la Province de Flandre occidentale</p> | | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <p><i>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC).</i></p> <p><i>En termes de mobilité, la volonté affichée pour accéder au projet repose sur l'utilisation, de par sa proximité et des aménagements prévus, de l'autoroute A22/E17. L'objectif commercial vise à ce que le chaland de la métropole Lilloise s'arrête sur le site.</i></p> | | |
| 2 | Ville de COURTRAI | M | <p>Courtrai, le 9 avril 2015</p> <p>Monsieur le Président,</p> <p>En janvier 2015, nous avons reçu un courrier de Monsieur le Préfet concernant le développement de la zone « ZAC du Petit Menin » dans le cadre du projet commercial « Promenade de Flandre » et l'accessibilité au site par l'autoroute A22 qui passe par les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing. Ces sujets sont soumis à une enquête publique.</p> <p>Dans ce courrier, Monsieur le Préfet a mentionné la possibilité de participer à cette procédure. Comme vous l'a indiqué le gouverneur dans son courrier du 25 février 2015, les municipalités de Courtrai, Menin et Wervik étaient intéressées par l'enquête publique sur le dossier « ZAC du Petit Menin ».</p> <p>La commission VICORO (= la commission flamande qui a pour but de renforcer et d'améliorer la structuration de la cohérence flamande interne sur les dossiers du Nord de la France ayant un impact territorial du côté flamand, afin de rendre la coopération avec les partenaires du Nord de la France plus efficace) a continué à suivre ce dossier. La VICORO fait référence aux objections et aux remarques qu'elle a formulées précédemment, qui ont été communiquées à Monsieur le Préfet par l'intermédiaire du courrier du gouverneur le 8 juillet 2014.</p> <p>La VICORO maintient son avis défavorable sur le dossier « ZAC du Petit Menin » et partage, sur le fond, les objections et les remarques que la ville de Menin a formulées dans son propre avis.</p> <p>La ville de Courtrai émet également un avis défavorable sur ce dossier et présente des objections pour les raisons suivantes :</p> | | |

| | | | | |
|--|--|---|-----------------------------------|---|
| | | <p>Objections liées à l'impact sur la mobilité :</p> <p>Dans le domaine de la mobilité, aucune étude transfrontalière approfondie n'a été réalisée. L'ensemble de l'étude a été conduit jusqu'à Neuville-en-Ferrain et n'est pas suffisamment développé en ce qui concerne les effets au plan supra local au niveau de la zone frontalière avec la Flandre.</p> <p>Il s'agit d'une superficie très importante de locaux commerciaux supplémentaires (60.000 m2) destinée à des magasins proches de la frontière, qui est axée presque totalement sur la circulation automobile. En raison de la combinaison de ces facteurs, on s'attend à ce que ce projet ait un impact considérable sur l'augmentation du trafic au niveau local, mais aussi au-delà du niveau local, et donc également un impact sur les communes frontalières avoisinantes.</p> <p>Pour les raisons exposées ci-dessus, les motivations figurant dans les documents de l'enquête publique dans le domaine de la circulation automobile sont insuffisantes.</p> <p>Objections du point de vue de l'impact économique et territorial :</p> <p>La ZAC couvre une superficie de 100.000 m2, dont 60.000 m2 seront utilisés pour la réalisation du parc commercial « Promenade de Flandre ».</p> <p>La répartition est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - création d'un centre de 60.000 m2 avec des nouveaux commerces qui se concentreront en premier lieu sur l'équipement de la maison et, d'autre part, sur les loisirs ; - un nouvel emplacement pour les entreprises existantes de 20.000 m2 ; - le reste du programme favorisera le développement d'un centre commercial dans le même domaine, ce qui ne générera aucune concurrence avec les autres projets au sein de la métropole, en particulier avec ceux des centres-villes. <p>Les questions suivantes sont posées : à quels critères ce programme doit-il répondre ? Sur quoi l'étude se base-t-elle ? Quelles mesures d'atténuation contient-elle ?</p> <p>Promenade de Flandre :</p> <p>La programmation commerciale est construite autour du thème de</p> | <p>Mobi</p> <p>Socio/ Eco</p> | <p>Les clients du centre commercial venant de la Belgique viendront de toute évidence par l'A22, voire de la D639 (depuis Menin et Halluin). Il n'y aura pas de conséquence sur le trafic routier en Belgique autre que sur l'A22/E17. Les études menées par la Métropole Européenne de Lille et l'Etat ont en effet avant tout porté sur la partie française de cette autoroute, qui est la seule à connaître de réels problèmes de congestion aujourd'hui, principalement à hauteur de l'intersection entre l'A22 et la rocade nord ouest. A ce niveau, des remontées de files existent jusqu'à la zone d'étude, dans la direction de Courtrai vers Lille mais en aucun cas au-delà, dans la direction de Lille vers Courtrai.</p> <p>La programmation du projet découle d'un long processus de déclinaisons de documents cadres à l'échelle de la MEL. En effet :</p> <p><u>-2000-</u> : le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial évoque le développement d'un ou deux pôles spécialisés en équipement de la maison, notamment le bassin de Tourcoing avec une recherche de complémentarité entre le centre-ville de Tourcoing (petits équipements - petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.</p> <p><u>-2002-</u> : le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.</p> <p><u>-2004-</u> : le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en</p> |
|--|--|---|-----------------------------------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | <p>l'équipement de la maison et du temps libre.</p> <p>Promenade de Flandre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 35.452 m2 de grands magasins • 19.273 m2 de magasins de taille moyenne • 1.986 m2 de petits magasins • 1.572 m2 dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration. <p>Aucune étude socio-économique n'a été faite. Cependant, il est important d'effectuer des recherches concernant l'impact sur l'environnement et dans le domaine commercial également au niveau transfrontalier. Il est nécessaire de bien évaluer l'impact sur la qualité de vie des villes limitrophes et sur l'avenir commercial de ces villes.</p> <p>Nous demandons par conséquent qu'une étude socio-économique soit également réalisée, en concertation avec les communes environnantes et de façon transfrontalière avec les villes de Courtrai, Menin et Wervik.</p> <p>Pour le poste frontalier de Menin situé à environ trois kilomètres du projet « Promenade de Flandre » le long de l'A22, on choisit d'effectuer un aménagement paysager de ce site et de ne prévoir aucune activité importante générant du trafic.</p> <p>Il devrait y avoir une plus grande harmonisation dans la conception de ces deux sites, ce qui n'apparaît pas dans la présente étude. De plus, le développement d'autres centres commerciaux de l'environnement plus étendu (Mouscron, Audima à Jumet...) et leur impact n'ont pas fait l'objet d'analyses complémentaires.</p> <p>Comme motivation figurant dans le dossier d'enquête publique, il est fait référence à la révision du SCOT pour apprécier les effets socio-économiques transfrontaliers. En tant que motivation suite aux remarques formulées, ceci n'est pas suffisamment argumenté.</p> <p>Le projet actuel ne peut pas attendre cette procédure. Il faut dès maintenant vérifier quels seront les effets socio-économiques sur l'environnement transfrontalier plus étendu, afin que les zones de destination et les prescriptions à l'intérieur de la « ZAC du Petit Menin » puissent ensuite être adaptées.</p> <p>Enfin, les raisons pour lesquelles certaines entreprises déjà présentes dans les environs doivent être relocalisées dans le nouveau site et la future définition territoriale de la zone où elles sont installées pour le moment, ne sont pas suffisamment étudiées dans le dossier.</p> | | <p>tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.</p> <p>Ce faisant, des études pré-opérationnelles ont été réalisées en amont de la création de la ZAC (2007). Ces études de programmation urbaine et économiques, basées pour partie sur une analyse de marché, ont conclu à la faisabilité du projet.</p> <p>Par ailleurs, le projet a dû répondre à la législation française actuelle en matière d'aménagements commerciaux. Il a fait l'objet d'un passage en Commission Départementale des Aménagements Commerciaux qui a rendu sa décision d'autoriser le projet en date du 5 décembre 2011 par arrêté (Cf. dossier de Permis de Construire de Promenade de Flandre).</p> <p>La demande de réalisation d'une étude socio-économique à l'échelle transfrontalière a été remontée auprès des services de la MEL en charge des Relations Internationales. Cependant, au vu de l'état d'avancement du projet, il n'est pas envisagé d'y répondre dans le cadre du présent projet.</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | | |
|-----------------------------|---|---|---|---------------|--|
| | | | <p>Conclusion :</p> <ul style="list-style-type: none"> Il n'est pas tenu compte des sphères d'influence possibles sur l'environnement plus étendu, ni à l'échelle de la métropole, ni à l'échelle des villes et communes transfrontalières limitrophes. Cette étude doit vérifier sur une plus grande échelle quelles pourraient être les conséquences dans le domaine de la mobilité ainsi que dans le domaine économique. <p>En raison des objections et observations susmentionnées, la VICORO et la Ville de Courtrai maintiennent donc leur avis négatif sur le projet « ZAC du Petit Menin ».</p> <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.</p> <p>Pour le Collège Echevinal,</p> <p>Geert Hillaert Vincent Van Quickenborne Secrétaire de mairie Bourgmestre</p> | Socio/ Eco | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <p><i>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC).</i></p> <p><i>En termes de mobilité, la volonté affichée pour accéder au projet repose sur l'utilisation, de par sa proximité et des aménagements prévus, de l'autoroute A22/E17. L'objectif commercial vise à ce que le chaland de la métropole Lilloise s'arrête sur le site.</i></p> | | |
| 3 | COLLEGE ECHEVINAL VILLE DE MENIN | M | <p>DECISION</p> <p>SEANCE DU 3/04/2015</p> <p>Présents M.M. M. FOURNIER, bourgmestre – président E. LUST, L. COPPENS, M. SYSSAUW, B. BOGAERT, D. VANHOLME, T. VLAEMINCK, R. VANDENBULCKE – échevins E. ALGOET, secrétaire de mairie – secrétaire Absent G. VANRYCKEGEM, échevin</p> <p>AFFAIRES TERRITORIALES – aménagement du territoire</p> <p>ZAC DU PETIT MENIN – PROJET PROMENADE COMMERCIALE</p> | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>DE FLANDRE – ENQUETE PUBLIQUE GLOBALE COMPOSEE DE 6 SOUS-DOSSIERS</p> <p>Le Collège Echevinal de la ville de Menin, réuni conformément au décret municipal ;</p> <p>Vu le dossier d'enquête publique qui comprend 6 sous-dossiers concernant le site ZAC du Petit Menin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permis de construire pour le bâtiment Promenade de Flandre - déclassement de la D 639 - concernant l'accessibilité de la zone de consultation Petit Menin à partir de l'A22 - consultation sur les parcelles liées au projet sur l'accessibilité / l'expropriation pour cause d'utilité publique - le classement des nouveaux embranchements à l'autoroute dans la catégorie autoroutes - enquête publique dans le cadre de la loi sur l'eau <p>Vu la consultation interne en date du 30.03.2015 avec les services RO (aménagement du territoire), mobilité et économie de la ville de Menin dans laquelle des griefs ont été formulés au sujet de ce dossier ;</p> <p>Les remarques de l'avis préalable de VICORO de juillet 2014 (courrier du Gouverneur de Flandre Occidentale du 8-07-2014) sont insérées dans le document d'enquête publique, ainsi que la référence à la consultation transfrontalière du 5 mai 2014. Voir dossier (traduit en néerlandais, section analyse d'impact – réponse au CGEDD – conseil général de l'environnement et du développement durable – et la plateforme transfrontalière)</p> <p>Les remarques sont réfutées dans ce document.</p> <p>Les remarques ont été classées en 2 thèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inquiétudes sur la mobilité et la fluidité de la circulation sur l'A22 après l'achèvement du projet. - Inquiétudes sur la concurrence économique transfrontalière d'un projet tel que le Petit Menin. <p>APPROUVE A L'UNANIMITE ARTICLE I</p> <p>Le collège échevinal maintient son avis défavorable sur le dossier de la ZAC du Petit Menin – Projet de Promenade commerciale de Flandre et formule des objections pour les raisons suivantes :</p> | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|-----------------------------------|---|
| | | <p>Objections liées à l'impact sur la mobilité :</p> <p>Dans le domaine de la mobilité, aucune étude transfrontalière approfondie n'a été réalisée. Tout a été étudié jusqu'à Neuville-en-Ferrain et ce n'est pas suffisamment développé concernant les effets qui seront induits au plan supra local au niveau de la zone frontalière avec la Flandre.</p> <p>Il s'agit d'une superficie très importante de locaux commerciaux supplémentaires (60000 m2) destinée à des magasins proches de la frontière, qui est axée presque totalement sur la circulation automobile. En raison de la combinaison de ces facteurs, on s'attend à ce que l'impact de ce projet sur l'augmentation du trafic au niveau local, mais aussi au-delà du niveau local, soit considérable, et par conséquent il aura également un impact sur les communes frontalières avoisinantes.</p> <p>Pour les raisons exposées ci-dessus, les motivations figurant dans les documents de l'enquête publique dans le domaine de la circulation automobile sont insuffisantes.</p> <p>Objections du point de vue de l'impact économique et géographique :</p> <p>La ZAC repose sur une superficie de 100 000 m2 qui sera consacrée principalement à l'aménagement de la maison, dont 60 000 m2 seront utilisés pour la réalisation du parc commercial « promenade de Flandre ». La répartition est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - création d'un centre de 60 000 m2 avec des nouveaux commerces qui se concentrent en premier lieu sur l'aménagement de la maison et, d'autre part, sur les loisirs. - Un nouvel emplacement pour les entreprises existantes 20 000 m2 - le reste du programme favorisera le développement d'un centre commercial dans le même domaine, ce qui ne générera aucune concurrence avec les autres projets au sein de la métropole, en particulier avec ceux des centres-villes. o A quels critères ce programme doit-il répondre, sur quoi l'étude se base-t-elle, quelles mesures d'atténuation contient-elle ? <p>Promenade de Flandre :</p> <p>La programmation commerciale est construite autour du thème de l'équipement de la maison et du temps libre.</p> <p>Promenade de Flandre : 35 452 m2 grands magasins 19 273 m2 magasins de taille moyenne</p> | <p>Mobi</p> <p>Socio/ Eco</p> | <p>Les clients du centre commercial venant de la Belgique viendront de toute évidence par l'A22, voire de la D639 (depuis Menin et Halluin). Il n'y aura pas de conséquence sur le trafic routier en Belgique autre que sur l'A22/E17. Les études menées par la Métropole Européenne de Lille et l'Etat ont en effet avant tout porté sur la partie française de cette autoroute, qui est la seule à connaître de réels problèmes de congestion aujourd'hui, principalement à hauteur de l'intersection entre l'A22 et la rocade nord-ouest. A ce niveau, des remontées de files existent jusqu'à la zone d'étude, dans la direction de Courtrai vers Lille mais en aucun cas au-delà, dans la direction de Lille vers Courtrai.</p> <p>La programmation du projet découle d'un long processus de déclinaisons de documents cadres à l'échelle de la MEL. En effet :</p> <p><u>-2000-</u> le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial évoque le développement d'un ou deux pôles spécialisés en équipement de la maison, notamment le bassin de Tourcoing avec une recherche de complémentarité entre le centre-ville de Tourcoing (petits équipements - petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.</p> <p><u>-2002-</u> le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.</p> <p><u>-2004-</u> le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation</p> |
|--|--|--|-----------------------------------|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>1986 m2 petits magasins 1572 m2 secteur de l'hôtellerie et de la restauration</p> <p>L'étude socio-économique est absente, cependant l'impact sur l'environnement est également important au niveau transfrontalier afin de pouvoir évaluer l'impact dans le domaine commercial, étant donné que cela peut compromettre la qualité de vie des villes environnantes et avoir un impact négatif sur l'avenir commercial de ces villes.</p> <p>Sur ces questions, nous demandons qu'une étude socio-économique soit également réalisée, en concertation avec les communes environnantes et de façon transfrontalière avec Menin et Wervik (impact au sein de la métropole Lille-Courtrai).</p> <p>o Après la formulation de cette remarque (via le courrier du Gouverneur du 08-07-2014 auquel il est fait référence dans l'enquête publique) cela n'a pas été accepté.</p> <p>Pour le poste frontalier de Menin situé à plus de 3 km du projet actuel Promenade de Flandre le long de l'A22, on choisit d'effectuer un aménagement paysager de ce site et de ne prévoir aucune activité importante générant du trafic.</p> <p>Il devrait y avoir une plus grande harmonisation dans la conception de ces deux sites, ce qui n'apparaît pas dans la présente étude. De plus, le développement d'autres centres commerciaux de l'environnement plus étendu (Moucron, Audima Jumet...) et leur impact ne font pas l'objet d'analyses complémentaires.</p> <p>o Il n'a pas été tenu compte non plus de cette remarque et les motivations qu'on retrouve dans les documents fournis dans cette enquête publique sont insuffisantes.</p> <p>o Manifestement, il n'est pas tenu compte des sphères d'influence possibles sur l'environnement plus étendu, à l'échelle de la métropole, ni à l'échelle des villes et communes transfrontalières limitrophes.</p> <p>Cette étude doit procéder à des vérifications sur une plus grande échelle dans les différents domaines de la mobilité et de l'économie.</p> <p>L'implantation de plusieurs entités commerciales, artisanales, tertiaires et de services permettra un nouveau renforcement de la dynamique économique du secteur, sans fragiliser l'équipement commercial du centre-ville. L'implantation en bordure de cette zone commerciale pour l'aménagement de la maison vient en complément des commerces du centre de Tourcoing notamment et ne fait pas concurrence à ces magasins.</p> <p>o Dans ce projet, il n'est pas tenu compte des sphères d'influence possibles sur l'environnement plus étendu à l'échelle de la métropole, ni</p> | <p>économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.</p> <p>Ce faisant, des études pré-opérationnelles ont été réalisées en amont de la création de la ZAC (2007). Ces études de programmation urbaine et économiques, basées pour partie sur une analyse de marché, ont conclu à la faisabilité du projet.</p> <p>Par ailleurs, le projet a dû répondre à la législation française actuelle en matière d'aménagements commerciaux. Il a fait l'objet d'un passage en Commission Départementale des Aménagements Commerciaux qui a rendu sa décision d'autoriser le projet en date du 5 décembre 2011 par arrêté (Cf. dossier de Permis de Construire de Promenade de Flandre).</p> <p>La demande de réalisation d'une étude socio-économique à l'échelle transfrontalière a été remontée auprès des services de la MEL en charge des Relations Internationales. Cependant, au vu de l'état d'avancement du projet, il n'est pas envisagé d'y répondre dans le cadre du présent projet.</p> |
|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>à l'échelle des villes et communes transfrontalières limitrophes.</p> <p>Comme motivation figurant dans le dossier d'enquête publique, il est fait référence à la révision du SCOT pour l'évaluation des effets socio-économiques transfrontaliers.</p> <p>En tant que motivation suite aux remarques formulées, ceci n'est pas suffisamment argumenté dans le dossier actuel de l'enquête publique.</p> <p>Le projet actuel ne peut pas attendre cette procédure, il faut dès maintenant vérifier quel sera l'impact en fonction des effets socio-économiques sur l'environnement transfrontalier plus étendu pour que les zones de destination et les règles à l'intérieur de la ZAC Petit Menin soient ensuite adaptées.</p> <p>De plus, la re-définition des activités qui seront relocalisées n'est pas suffisamment étudiée dans le dossier par rapport à la future définition territoriale.</p> <p>Conclusion :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous continuons à faire référence aux remarques et objections formulées dans le courrier du Gouverneur Dhr. Decaluwe du 8-07-2014 Manifestement, il n'est pas tenu compte des sphères d'influence possibles sur l'environnement plus étendu, à l'échelle de la métropole, ni à l'échelle des villes et communes transfrontalières limitrophes. - Cette étude doit procéder à des vérifications sur une plus grande échelle dans les différents domaines de la mobilité et de l'économie. - Une implantation de grande envergure telle que le projet Promenade de Flandre handicape les futures évolutions et réalisations sur le territoire de Menin proprement dit et la région de Courtrai. - Pour toutes les raisons susmentionnées, un avis défavorable est émis et des objections sont formulées sur l'ensemble du projet. <p>ARTICLE 2</p> <p>La décision est transmise à VICORO, qui peut présenter des objections communes dans le cadre de l'enquête publique pour la ZAC du Petit Menin, Projet commercial Promenade de Flandre, accessibilité au site depuis l'autoroute A22.</p> <p>pour le Collège Echevinal le secrétaire le président signé E. ALGOET signé M.FOURNIER le secrétaire de mairie</p> | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | | |
|-----------------------------|--|-------------|--|--|--|
| | | | bourgmestre POUR COPIE CONFORME E. ALGOET M. FOURNIER | | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <i>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC). En termes de mobilité, la volonté affichée pour accéder au projet repose sur l'utilisation, de par sa proximité et des aménagements prévus, de l'autoroute A22/E17. L'objectif commercial vise à ce que le chaland de la métropole Lilloise s'arrête sur le site.</i> | | |
| 4 | Ville de WERVIK | M + C | Partage l'avis émis par la ville de MENIN et la reprend à son compte | | La réponse est la même que pour l'avis émis par la Ville de Menin. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <i>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC). En termes de mobilité, la volonté affichée pour accéder au projet repose sur l'utilisation, de par sa proximité et des aménagements prévus, de l'autoroute A22/E17. L'objectif commercial vise à ce que le chaland de la métropole Lilloise s'arrête sur le site.</i> | | |
| 5 | Courrier du 25 février 2015 Conseil Wallon de l'Environnement et du Développement Durable (CWEDD) | M | Courrier transmis à Monsieur José RENARD, Directeur général a.i. Objet : Incidences transfrontalières : aménagement de la « ZAC du Petit Menin » sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing. Article R 41-9§3 du code de l'environnement. Le CWEDD a bien reçu votre courrier du 15 février 2015 relatif au dossier repris sous la rubrique. Le Conseil se trouve, vu sa charge de travail, dans l'incapacité de remettre un avis. En vous souhaitant bonne réception de ce courrier, je vous prie de croire....c | | Il en est pris acte. |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <i>La CE regrette que cet organisme, compétent en matière d'environnement, n'ait pas eu le temps matériel d'étudier le dossier, ne serait-ce que succinctement.</i> | | |
| 6 | Gouvernement de WALLONIE | M | Objet : procédure de consultation transfrontière relative à la ZAC du Petit Menin Monsieur le Préfet, Je vous invite à trouver ci-joint le procès verbal de l'enquête publique qui s'est déroulée du 02/03/15 au 11/04/15 sur le territoire de la commune de Mouscron et duquel il ressort que le public n'a émis aucune observation au sujet de l'aménagement de la « ZAC du Petit Menin ». Je joins également à ce courrier l'avis du Collège Communal de | | |

| | | | | | |
|-----------------------------|-------------------|---|--|--|---|
| | | | <p>Mouscron du 13 avril 2015 relevant l'insuffisance de l'examen des aspects socio-économiques transfrontaliers.</p> <p>Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma plus haute considération.</p> | | |
| <u>Commission d'Enquête</u> | | | <u>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC).</u> | | |
| 7 | Ville de MOUSCRON | M | <p>OBJET : Dossier transfrontalier - Zone d'Aménagement Concerté du Petit-Menin sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing</p> <p>Le Collège communal.</p> <p>Vu la demande de la Direction Générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement du service public de Wallonie sollicitant la tenue d'une enquête publique, pour cause de proximité du projet avec notre commune, et relative à : l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté « ZAC du Petit Menin » dans le cadre du projet commercial « Promenade de Flandre » et de l'accessibilité au site depuis l'autoroute A22, se situant sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing ;</p> <p>Considérant que l'enquête porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'utilité publique du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 ; • L'état et le plan parcellaire des immeubles nécessaires à la réalisation du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin depuis l'autoroute A22 ; • Le classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'autoroute A22 ; • Le déclassement partiel du statut de voie express de la RD639 ; • Les permis de construire concernant le centre commercial « Promenade de Flandre » ; • L'autorisation délivrée au titre de la loi sur l'eau de la ZAC du Petit Menin. <p>Considérant que l'enquête est organisée en application des dispositions de la Directive 2011/92/UE du Parlement européen concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement d'un Etat voisin, et est ouverte à la demande de la préfecture du Nord ;</p> <p>Vu le code de l'environnement et notamment l'article R41-8 du livre 1er, formalisant la mise à disposition des informations à destination du public ;</p> <p>Attendu que l'enquête publique s'est déroulée du 2 mars 2015 au 11 avril 2015 avec affichage à partir du 27 février, n'a fait l'objet d'aucune réclamation, dont PV en a été dressé et est joint à la présente ;</p> | | <p>La programmation du projet découle d'un long processus de déclinaisons de documents cadres à l'échelle de la MEL. En effet :</p> <p>-2000 : le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial évoque le développement d'un ou deux pôles spécialisés en équipement de la maison, notamment le bassin de Tourcoing avec une recherche de complémentarité entre le centre-ville de Tourcoing (petits équipements - petit mobilier - décoration intérieure) et le centre commercial de Roncq.</p> <p>-2002 : le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme désigne le site d'activités économiques et commerciales du Petit-Menin à Neuville-en-Ferrain, Roncq, Tourcoing comme un site permettant d'accueillir de futures activités. Il prévoit la requalification de l'entrée Nord de l'arrondissement de Lille (Porte de Flandre) par la mise en place d'un schéma global de restructuration et de développement du site, depuis le CRT de Roncq jusqu'au centre commercial de Roncq répondant à un enjeu d'amélioration de la qualité urbaine et paysagère.</p> <p>-2004 : le Plan Local d'Urbanisme recense au sein du PADD le site en tant qu'espace d'extension urbaine à organiser et ou à équiper à vocation économique. Il est repéré comme capacité d'accueil économique sur le secteur.</p> <p>Ce faisant, des études pré-opérationnelles ont été réalisées en amont de la création de la ZAC (2007). Ces études de programmation urbaine et</p> |

| | | | | |
|-----------------------------|--|---|-----------------------|--|
| | | <p>SUITE DE LA DÉLIBÉRATION DU COLLÈGE COMMUNAL DU 13 avril 2015 ZAC petit menin</p> <p>Vu le dossier d'enquête publique unique qui examine de manière cohérente l'ensemble des problématiques environnementales ;</p> <p>Vu le récapitulatif des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts ainsi que des modalités de suivi ;</p> <p>Considérant que l'ensemble des mesures paraissent avoir été étudiées de manière pertinente ;</p> <p>Considérant toutefois que le Collège regrette l'absence de justification socio- économique et l'absence d'analyse de l'impact que le projet aura sur les commerces du centre-ville mouscronnois et des centres commerciaux existants ou à venir ;</p> <p>A l'unanimité des voix ;</p> <p>DECIDE:</p> <p>Article 1er : d'émettre l'avis suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le dossier et l'étude d'impact sont de qualité et examinent de manière cohérente l'ensemble des impacts et détermine correctement les modalités de suivi ; <p>® Les aspects socio-économiques transfrontaliers n'ont pas été suffisamment examinés ;</p> <p>Article 2.- : de transmettre copie de la présente délibération à</p> <ul style="list-style-type: none"> La Préfecture du Nord, Direction des relations avec les collectivités territoriales, 112-14 rue Jean sans Peur - CS 20003 - 59039 LILLE CEDEX. Monsieur le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal du Gouvernement wallon, Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur. La Direction Générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement, Avenue Prince de Liège, 15 à 5100 JAMBES. <p>PAR LE COLLEGE :</p> <p>Par ordonnance :</p> <p>Le Directeur général, Le Président, (sé) C. DELAERE (sé) A. GADENNE</p> <p>POUR EXTRAIT CONFORME</p> | <p>Socio/ Eco</p> | <p>économiques, basées pour partie sur une analyse de marché, ont conclu à la faisabilité du projet.</p> <p>Par ailleurs, le projet a dû répondre à la législation française actuelle en matière d'aménagements commerciaux. Il a fait l'objet d'un passage en Commission Départementale des Aménagements Commerciaux qui a rendu sa décision d'autoriser le projet en date du 5 décembre 2011 par arrêté (Cf. dossier de Permis de Construire de Promenade de Flandre).</p> <p>La demande de réalisation d'une étude socio-économique à l'échelle transfrontalière a été remontée auprès des services de la MEL en charge des Relations Internationales. Cependant, au vu de l'état d'avancement du projet, il n'est pas envisagé d'y répondre dans le cadre du présent projet.</p> |
| <u>Commission d'Enquête</u> | <p><u>La CE rappelle quelle n'est pas mandatée, dans le cadre de l'enquête publique unique qui lui a été confiée, d'émettre un avis sur l'étude socio- économique du projet qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de l'Aménagement Départemental Commercial (CADC).</u></p> | | | |

II - Observations de la commission d'enquête

| DUP + Mobilités (7) | | |
|---|---|---|
| | Observations | Réponses |
| 1 | <p>L'accès à l'autoroute A22, depuis la propriété DELQUIGNIES manque de précisions.</p> <p>Sans atteindre le détail d'un APD, MEL devra fournir des implantations plus précises sur :</p> <p>1 - les emprises de la nouvelle voie de raccordement à l'A22 avec coupe en travers ;</p> <p>2 - les dispositions constructives sur la construction du mur isophone (si nécessaire) entre l'autoroute et la propriété voisine, après disparition du talus arboré séparatif.</p> | <p>L'étude acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact précise que réglementairement aucune protection supplémentaire n'est nécessaire. Toutefois, s'il était confirmé dans la poursuite des études que le talus situé entre l'autoroute et les propriétés voisines de la nouvelle voie d'insertion autoroutière devait être écrêté, la mise en œuvre d'un aménagement acoustique serait prévue, afin de restituer un niveau acoustique identique à l'existant.</p> <p>Des coupes en travers sont proposées en annexe de ce document.</p> |
| <p><i>Commentaire de la CE : dans la cadre des travaux réalisés pour la création de la nouvelle bretelle, la CE maintient ses inquiétudes sur la non prise en compte des nuisances sonores potentielles au niveau de la maison riveraine. Elle considère que l'étude acoustique pour ce point précis ne peut affirmer qu'aucune protection réglementaire ne sera nécessaire.</i></p> <p><i>La CE recommande que pour ce point, un état initial soit réalisé, et que cet état soit rendu à niveau équivalent et même amélioré en phase exploitation.</i></p> | | |
| 2 | <p>A priori, l'accès à l'A22, par la rue des Champs est programmé à partir de la ZAC.</p> <p>A terme, cette nouvelle bretelle d'accès sera t'elle accessible à partir de la rue du Dronckaert ?</p> <p>Dans la négative, des obstacles physiques seront-ils prévus pour interdire un TAG pour les circulations issues de la rue du Dronckaert ?</p> | <p>Un premier niveau de réflexion sur la création d'un accès supplémentaire à l'A22, par la rue des Champs accessible depuis la rue du Dronckaert a été réalisé. La mise en œuvre de cet accès supplémentaire ne paraît pas opportune.</p> <p>Des mesures de sécurité (obstacle physique) seront étudiées afin d'éviter les comportements à risques des usagers et notamment le mouvement de tourne à gauche depuis la rue des Champs.</p> |
| <p><i>Commentaire de la CE : ces mesures de sécurité semblent impératives pour la CE</i></p> | | |
| 3 | <p>Il est précisé (DUP p 20) :</p> <p>« Les objectifs du projet » :</p> <p>Participer au développement économique du secteur, en améliorant l'accessibilité à la ZAC depuis l'A22 et depuis les communes environnantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont ces communes ? - Françaises et/ou belges ? | <p>Les communes environnantes concernées par la création des nouvelles bretelles autoroutières sont Neuville-en-Ferrain, Roncq et Tourcoing. Ces nouveaux ouvrages, orientés vers Lille, ont un effet local et ne concernent pas les communes belges sur ce domaine.</p> |
| <p><i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i></p> | | |
| 4 | <p><u>Mobilité sur A22</u> : Quelle est l'évaluation du trafic généré en provenance de la Belgique par les ventes promotionnelles des enseignes de la plate forme AUCHAN Roncq (foires aux vins par exemple)?</p> <p>A contrario, quel est le trafic des français attirés par de grandes enseignes d'ameublement belges ?</p> | <p>Une étude de trafic a été réalisée avec la collaboration des services du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et notamment de la DIR Nord, gestionnaire de l'autoroute A22. Sur la base du dossier des études d'opportunité, le MEDDE a approuvé le principe de réalisation des aménagements et autorisé la poursuite des études et l'ouverture de l'enquête publique sur ces bases.</p> <p>Le trafic supplémentaire généré par le projet commercial est principalement attendu en dehors des heures de pointe de circulation. Les ouvrages prévus ont des effets jugés acceptables en termes de trafic.</p> <p>Les ouvrages prévus ont des effets locaux acceptables ce qui laisse à supposer des effets supra-locaux de même nature. En outre, les réseaux viaires ne sont jamais dimensionnés pour des phénomènes occasionnels d'affluence de trafic que ce soit de la Belgique vers la France ou de la France vers la Belgique.</p> <p>Par ailleurs, le groupe Auchan nous a signalé que généralement, 68.000 clients effectuaient un passage en caisse par semaine. Ce chiffre passe à 74.000 clients en moyenne sur les deux semaines de foire aux vins, soit une</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | | <p>augmentation d'environ 6000 passages en caisse.</p> <p>Nous n'avons pas de données concernant le trafic généré par les français se rendant dans les grandes enseignes d'ameublement belges.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 5 | <p>Dans l'état initial de l'Etude d'Impact (EI), les études de trafic datent de l'année 2009.</p> <p>Dans le chapitre E de l'EI, « Impacts sur les circulations et déplacements », les trafics ne semblent plus clairement quantifiés.</p> <p>Quelles sont les perspectives de trafic, après achèvement de la totalité des implantations des enseignes sur la ZAC ?</p> <p>Quels seront les impacts sur les voies alternatives en cas de blocage de l'A22 ? (rue du Dronckaert, par exemple).</p> | <p>Les études de trafic réalisées et validées sur le secteur d'études sont basées sur des hypothèses et projections de trafics intégrant les aménagements de la ZAC, à différentes échéances et notamment dans l'hypothèse d'une implantation complète des enseignes au sein de la ZAC.</p> <p>Les voiries ne sont jamais dimensionnées pour des phénomènes exceptionnels du type incident avec fermeture de l'A22. Dans ce dernier cas le réseau viaire secondaire ne pourra pas supporter le trafic de l'A22 et serait saturé le temps de la remise en service de l'autoroute, et ce même sans l'aménagement de la ZAC.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 6 | <p>Quelles sont les conséquences de la création de la bretelle (Delquignies) sur les autorisations d'exploiter accordées à l'ICPE voisine ?</p> <p>Quelle est la position de la DREAL à cet égard ?</p> | <p>Une prise de contact avec la société Delquignies a été prise dans le cadre de la conception de la bretelle d'accès à l'A22. Il s'agissait principalement de pouvoir proposer une solution permettant la pérennisation de l'exploitation de cette entreprise. A ce titre, plusieurs aménagements ont été intégrés au projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La création d'un mur coupe-feu au droit de la bretelle, -L'aménagement d'une voie pompier et diverses sujétions techniques permettant de garantir à terme la faisabilité de ses équipements de protection incendie. <p>Ainsi, la création du mur coupe-feu a fait l'objet d'une analyse de la part de la DREAL dans le cadre de la consultation préalable à l'enquête publique unique. Celle-ci a notifié par courrier daté du 25 avril 2014 auprès de la Préfecture du Nord son accord sur l'aménagement prévu en ces termes : « les voiries routières envisagées à moins de 10 mètres de l'entrepôt « Delquignies Transports logistique » et la mise en place d'un mur coupe-feu de protection de la bretelle autoroutière sont des aménagements pertinents et répondent aux exigences réglementaires d'isolement en matière d'ICPE. » (en annexe)</p> <p>Par ailleurs, la société Delquignies a procédé au dépôt d'un dossier de porter à connaissance auprès de la Préfecture du Nord concernant l'aménagement d'une voie pompier et des sujétions techniques permettant de garantir à terme la faisabilité de ses équipements de protection incendie. En réponse et par courrier du 15 avril 2015, cette dernière notifie à la société Delquignies qu'elle a « satisfait aux dispositions de l'article 2.2 de son arrêté préfectoral du 20 février 1995 » et qu'en conséquence, il est donné acte « de ces projets de modifications qui n'engendrent pas d'aggravation des risques dans l'environnement du site ». (en annexe)</p> |
| <p><i>La CE prend acte du maintien de l'autorisation initiale d'exploiter attribuée à l'entreprise Delquignies et qui lui permet de continuer ses activités dans les mêmes conditions.</i></p> <p><i>CF : Annexe 11 du mémoire en réponse</i></p> | | |
| 7 | <p>Bilan de la concertation :</p> <p>Quelle est la raison pour laquelle le bilan de la concertation définitif n'a pas été intégré au dossier ? (pages 22 & 55)</p> | <p>Il s'agit d'une erreur matérielle de compilation des éléments. En effet, bien qu'il soit mentionné en pages 22 et 55 que celui-ci est en cours de validation, le bilan définitif signé par l'Etat et la MEL figurait bien dans le dossier (pages 57,58 et 59).</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |

| Parcelaire (2) | | |
|---|--|---|
| | Observations | Réponses |
| 1 | Des négociations amiables ont-elles été engagées ? | Oui |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL, qui aurait mérité d'être développée.</i> | | |
| 2 | L'arrêté de cessibilité étant demandé au profit de la MEL, y aura t-il rétrocession des terrains acquis dans le cadre du classement de ces bretelles dans le domaine autoroutier ? Si oui, suivant quelle procédure ? | L'arrêté de cessibilité n'est pour l'instant pas demandé. Les acquisitions foncières seront réalisées aux frais de la Métropole Européenne de Lille. La négociation amiable sera privilégiée afin de permettre la réalisation de la bretelle dans des délais compatibles avec le calendrier de l'opération. Dans ce cas, la négociation et l'achat des parcelles seront réalisés par la Métropole Européenne de Lille, qui assurera ensuite le transfert à titre gratuit des parcelles dans le domaine de l'Etat. En cas d'échec des négociations amiables, une procédure d'expropriation sera conduite au bénéfice de l'Etat au titre de la déclaration d'utilité publique. Les dossiers administratifs correspondants seront réalisés par la Métropole Européenne de Lille. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |

| Loi sur l'Eau (11) | | |
|---|---|--|
| | Observations | Réponses |
| 1 | LMCU a autorisé le rejet des eaux de rabattement de nappe dans la Becque de Neuville à la seule condition que celui-ci se fasse en aval du déversoir d'orage, pourquoi le dossier ne le précise t'il pas ? | L'Unité Territorial Tourcoing Armentières de la MEL confirme ne pas avoir autorisé les éventuels rejets au réseau d'assainissement unitaire des eaux issues du rabattement de la nappe (notamment en phase chantier). De facto, cela revient à n'autoriser ces rejets qu'en aval du déversoir d'orage. Pour mémoire, l'ancienne Becque de Neuville et l'ancien ruisseau du Clinquet sont des collecteurs unitaires. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 2 | Le SIABNA a autorisé le rejet des eaux de rabattement de nappe dans la Becque du Clinquet. Il s'avère que la Becque du Clinquet se jette dans la Becque de Neuville en amont du déversoir d'orage. En conséquence, cette autorisation ne répond pas aux exigences de l'article 2.2 du règlement communautaire d'assainissement qui interdit le rejet des eaux de rabattement de nappe dans les collecteurs d'eaux usées ou unitaires dont fait partie la becque de Neuville. Quelle sera la solution de remplacement ? | Les projets relatifs aux ilots et leurs échéances de réalisation n'étant, à ce jour, pas tous connus, les rejets de rabattement de nappe ont été intégrés au dossier loi sur l'eau sans qu'ils soient forcément nécessaires d'en réaliser. Dans un souci d'être complet dans le dossier loi sur l'eau, en accord avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM Nord), la rubrique 1.1.2.0 a été visée au dossier. En réalité, en terme de travaux, il pourrait être nécessaire de réaliser un épuisement de fouille (terme plus approprié que rabattement de nappe) pour les ouvrages réalisés en relative profondeur (bassin notamment : -2,00m sous TN). Dans le cas où un épuisement de fouille devrait être réalisé, deux solutions de rejet en aval du déversoir d'orage sont proposées : <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le réseau des eaux usées qui sera mis en place dans le cadre de la ZAC avant sa mise en service au moyen d'un branchement provisoire réalisé en aval du déversoir d'orage (DO) • Utiliser le fossé actuel Est de l'A22 qui se rejette dans la becque de Neuville en aval du DO Notons, par ailleurs que les débits d'épuisement de fouille seront très modestes. Ainsi pour une surface de 1500m ² sur une hauteur d'eau de 1,00m sous le niveau de la nappe avec une perméabilité de 5.10 ⁻⁸ m/s (valeur de perméabilité issue de l'étude géotechnique menée par SOREG), le débit d'épuisement de fouille serait de l'ordre de 0,1 l/s. En supposant, que dix opérations d'épuisement sont réalisées simultanément, (cas défavorable), le débit global de rejet des eaux de rabattement de nappe serait de 1 l/s. |
| <i>La CE estime que si le procédé est changé, il conviendra d'en informer les services de la Police de l'Eau.</i> | | |

| | | |
|--|--|--|
| 3 | <p>Un réseau de collecte des eaux usées sera créé pour l'ensemble de la ZAC. Il aboutira au collecteur en aval du déversoir d'orage qui transfère les eaux usées à la station.</p> <p>A raison de 2 litres ha/s, le volume des eaux pluviales rejetées après tamponnement représente environ 324m³/ heure.</p> <p>Ce volume sera rejeté dans les deux Becques et viendra perturber la fonction du séparateur de flots.</p> <p>A l'instar du réseau d'eaux usées, pourquoi un réseau de récupération d'eaux pluviales n'a pas été retenu pour rejeter ces eaux traitées en aval du déversoir d'orage, directement dans la Becque de Neuville ?</p> | <p>L'Unité Territoriale Tourcoing Armentières de la MEL confirme que la création d'un réseau de collecte spécifique, pour les eaux pluviales de la zone avec rejet en aval du DO, présente un intérêt supplémentaire pour le fonctionnement du système d'assainissement.</p> <p>Cependant, le rejet en amont du déversoir d'orage ne viendra pas perturber la fonction du séparateur de flots. En effet, la limitation du rejet à hauteur de 2 l/s/ha permet de restituer (voire diminuer - actuellement, il n'existe pas de tamponnement des voiries) le débit de rejet actuel du site grâce au tamponnement réalisé sur la ZAC.</p> <p>A l'échelle de la ZAC, plus de 18 500m³ de bassin de tamponnement permettront de stocker une pluie centennale avec un rejet global au réseau régulé à 78 l/s.</p> <p>Un fonctionnement gravitaire du réseau d'eau pluviale de la ZAC, a été recherché, afin d'éviter la mise en place de station de relevage nécessitant un entretien fréquent et dont le cout d'exploitation pour le gestionnaire du réseau est significatif.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 4 | <p>Une convention pour la rétrocession et l'entretien des ouvrages inhérents aux espaces publics à MEL sera-t-elle établie ?</p> | <p>Dans le cadre du contrat de concession d'aménagement attribué à Immochan Aménagement, il est prévu la cession des ouvrages relevant des équipements publics auprès du concédant. La MEL, en charge de la gestion des ouvrages d'assainissement du domaine public procédera à des remises d'ouvrages en ce sens. Celles-ci auront lieu une fois leur réalisation terminée dans la mesure où ces ouvrages seront conformes aux préconisations techniques communautaires. Préalablement à cette remise d'ouvrage, la charge de cet entretien reviendra à l'aménageur de la Z.A.C. La concession d'aménagement pose donc le cadre contractuel de cette problématique qui ne nécessite pas de mise en place de convention de rétrocession. Suite à la remise de ces ouvrages, c'est le service assainissement de l'Unité Territoriale de Tourcoing-Armentières qui assurera leur gestion.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 5 | <p>L'intégration des bassins dits « communautaires » dans la demande d'autorisation au titre de la « Loi sur l'Eau » aurait permis de traiter pour ce sujet l'ensemble de la ZAC, de temporiser les rejets liés à l'imperméabilisation et à la problématique de remontée de nappe. Une approche globale pour la compensation de zone humide aurait pu améliorer le quantitatif.</p> <p>Pourquoi le dossier Loi sur l'Eau n'a pas été traité dans sa globalité ?</p> | <p>Il est prévu que la responsabilité de réalisation des futurs bassins communautaires revienne à la MEL. A ce titre, un dossier Loi sur l'Eau aurait nécessité une co-maitrise d'ouvrage avec Immochan Aménagement, concessionnaire de la Z.A.C. Cependant, un problème majeur était soulevé, à savoir que la temporalité de réalisation du projet de bassins dont les études de maitrise d'œuvre n'ont pas débuté ne permettait pas d'avoir suffisamment d'éléments pour nourrir un dossier Loi sur l'Eau commun. Ces bassins feront donc certainement l'objet d'un dossier soumis à autorisation ou déclaration au titre de la Loi sur l'Eau dans un second temps.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 6 | <p>Le dossier « permis de construire » fait état de la récupération des eaux de toiture du projet « Promenade de Flandres » en bassins, pour des usages sanitaires, d'entretien et d'arrosage ». Pourquoi cette situation n'est pas reprise dans le dossier Loi sur l'Eau ?</p> | <p>En effet, concernant l'aménagement de Promenade de Flandres, des cuves de récupération des eaux pluviales de toitures seront installées pour permettre le système d'arrosage automatique, le nettoyage des voiries et l'utilisation dans les sanitaires.</p> <p>Par ailleurs, en ce qui concerne le dossier loi sur l'eau, la récupération des eaux pluviales n'est pas prise en compte dans le calcul du volume de tamponnement afin d'assurer le volume de stockage nécessaire une fois les cuves de récupération remplies.</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 7 | <p>Au vu de la rubrique 2.2.1.0 de la nomenclature (page 13) vous précisez que les eaux de rabattement de nappe seront rejetées vers les becques de Neuville et du Clinquet.</p> | <p>La becque du Clinquet est un affluent de la becque de Neuville.</p> <p>Nous disposons uniquement de la donnée du débit moyen interannuel de la Becque de Neuville qui s'élève à 600l/s.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | Si vous précisez le débit de référence pour la becque du Clinquet, pourquoi vous ne le mentionnez pas pour la becque de Neuville ? | Nous n'avons pas d'information sur le débit de la becque du Clinquet. En situation défavorable, nous pouvons considérer que ce débit est mesuré après la confluence des deux becques et constitue ainsi un débit global pour les deux ouvrages. Sur le périmètre aménagé, le seuil de déclaration pour la rubrique 2.2.1.0 serait alors atteint pour un débit de 150l/s. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 8 | La convention entre la SCI du Petit Menin et Immochan Aménagement, fournie dans les annexes (pour la compensation de la zone humide) ne semble pas complète et ne présente pas la totalité des articles approuvés (1 à 4). Pourquoi ? | Il s'agit d'une erreur de génération du fichier pdf (problème de prise en compte du recto-verso). La convention avec la page manquante est ajoutée en annexe de ce document. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL (la correction est portée en annexe de la réponse du pétitionnaire).</i> | | |
| 9 | L'autorisation accordée par le département du Nord pour occuper le domaine public dans le cadre de la mesure compensatoire doit faire l'objet d'une convention pour l'aménagement et l'entretien ; qu'en est-il ? Les deux conventions pour la même mesure compensatoire seront-elles compatibles ? | La convention pour l'aménagement et l'entretien entre Immochan aménagement et le Département est en cours d'élaboration. Celle-ci reprendra telles que présentées dans le dossier loi sur l'eau et figurant à l'arrêté : <ul style="list-style-type: none"> • les modalités d'aménagement de la mesure compensatoire zone humide • les mesures d'entretien à réaliser Les deux conventions seront compatibles. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 10 | Le mode de gestion et le suivi de la mesure compensatoire sont bien précisés pour une période de 5 ans post travaux. A qui incomberont la surveillance et l'entretien par la suite ? | C'est le pétitionnaire qui reste responsable de la pérennité dans le temps de la mesure compensatoire. L'aménageur pourra néanmoins confier la gestion de celle-ci à une association (type association syndicale libre – ASL) et assurer le transfert de sa responsabilité et ses obligations (équivalentes), par voie d'avenant. |
| <i>La CE prend acte de la réponse du pétitionnaire, néanmoins elle réaffirme toutefois au vu de l'objectif recherché et du qualitatif annoncé, que celui-ci soit pérenne, qu'il relève du pétitionnaire ou d'une association syndicale libre. L'ensemble de la gestion pouvant même être attribué au travers d'un cahier de charges à une association d'insertion locale.</i> | | |
| 11 | Y a-t-il des servitudes liées au statut de la voie express RD 639 dans la partie concédée au titre de la mesure compensatoire ? | Il n'existe aucune servitude au Plan Local d'Urbanisme liée au statut de voie express de la RD639 dans la partie concédée au titre de la mesure compensatoire. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |

Permis de Construire (3)

| | Observations | Réponses |
|---|---|---|
| 1 | Le risque d'éblouissement des usagers de l'autoroute par les nombreuses surfaces réfléchissantes en inox miroir composant les façades PDF a-t-il été envisagé et peut-il être considéré comme négligeable ? | Le risque d'éblouissement de jour comme de nuit depuis l'autoroute par la mise en œuvre d'acier inoxydable poli sur le projet et en particulier sur la façade filtre est très faible d'une part en raison de la localisation du projet par rapport à l'autoroute et d'autre part en raison de la géométrie même de la façade filtre. En effet : <ul style="list-style-type: none"> - En plan la distance entre l'autoroute et la façade filtre varie entre 125 m et 150 m minimisant l'impact visuel du projet, - L'autoroute surplombe le site du projet de plus d'1m, le regard du conducteur domine donc le projet, - La façade filtre Est s'étire parallèlement à l'autoroute donc latéralement et non frontalement à la circulation des véhicules, - Les éléments triangulaires faisant face à l'autoroute sont tous orientés vers le sol, l'angle de réflexion des rayons solaires est donc lui aussi orienté vers le sol, - L'orientation du projet et la courbe du soleil minimise les risques d'éblouissement puisque la courbe du soleil passe derrière le projet et non devant vu depuis l'autoroute, |

| | | |
|--|--|---|
| | | -Rappelons enfin que la façade filtre n'est pas une paroi continue mais constituée à cet endroit de lames perpendiculaires à la façade vêtue d'un noir mat donc absorbant et distantes entre elles de 2m. |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |
| 2 | <p>Un guide pour l'utilisation d'arbres et d'arbustes pour la végétalisation à vocation écologique et paysagère en région Nord/Pas-de-Calais a été édité par le Conseil Botanique National de Bailleul. Il tend à privilégier les essences locales et à éviter les sujets générateurs de risques.</p> <p>Est-ce que le projet s'est appuyé sur ce guide pour toutes les plantations qui seront effectuées?</p> | <p>L'armature végétale du projet s'appuie sur deux points :</p> <p>Premièrement une trame végétale « locale », de « base » composée de Chênes des marais (<i>Quercus palustris</i>), de Frênes à feuilles étroites (<i>Fraxinus angustifolia</i>) et d'Aulnes glutineux (<i>Alnus glutinosa</i>) constituant la strate arborée. Ces derniers sont renforcés par une strate arbustive composée de Frênes (<i>Fagus sylvatica</i>), de Charmes (<i>Carpinus betulus</i>), de Troènes (<i>Ligustrum vulgare</i>), d'Euonymus (<i>Euonymus japonicum</i>) et d'Aubépines (<i>Crataegus monogyna</i>). Ces essences sont donc répertoriées dans l'inventaire de la flore vasculaire du Nord-Pas-de-Calais, au titre d'espèces locale et présentes dans la région.</p> <p>Deuxièmement une strate végétale à vocation ornementale, constituée d'espèces remarquables de par leurs caractéristiques graphiques et esthétiques (espèces au feuillage ou à la floraison exceptionnelle). Par conséquent, les lignes structurantes, fédératrices du projet sont matérialisées par des plantations de Cyprès chauves (<i>Metasequoia glyptostroboides</i>), multipliant ainsi les cadrages et les perspectives sur le bâtiment. Les circulations piétonnes (places ou voies) sont quant à elles bordées d'Amélanchiers (<i>Amelanchier lamarckii</i>), de Magnolias (<i>Magnolia stellata</i>), de Prunus (<i>Prunus x yedoensis</i>) et de Copalmes d'Amérique (<i>Liquidambar styraciflua</i>). Auxquels viennent s'ajouter des arbustes à fleurs tels que des Pittosporums (<i>Pittosporum tenuifolium</i>), des Ceanothus (<i>Ceanothus 'Concha'</i>), des Abelias (<i>Abelia grandiflora</i>) et des Osmanthes (<i>Osmanthus burkwoodii</i>).</p> <p>Ces essences implantées de façon aléatoire ne sont pas répertoriées dans l'inventaire de la flore vasculaire du Nord pas de Calais. Elles sont utilisées pour leurs caractéristiques esthétiques comme point d'appel et de valorisation du site et ne présentent aucun risque de pollution botanique ou d'invasion. Elles participent donc à l'enrichissement et à la diversification des espèces caractéristiques de la région tout en s'inscrivant dans les objectifs conceptuels du projet.</p> |
| <i>La CE rappelle que des espèces invasives ont été répertoriées sur le site et qu'il conviendra de veiller à leur non-prolifération voire leur éradication.</i> | | |
| 3 | <p>Les becques de Neuville et du Clinquet sont enterrées sur la ZAC du petit menin. Une servitude "non aedificandi", figure-t-elle au plan de zonage?</p> <p>Si oui, le projet la respecte-t-il?</p> | <p>Le Plan Local d'Urbanisme fait apparaître une servitude de conduite d'assainissement pour la becque du Clinquet. En ce qui concerne la becque de Neuville, celle-ci a fait l'objet d'une convention de servitude entre la MEL et Immochan en 1999 qui prévoit notamment dans son article 2 à ce que « le propriétaire s'oblige [...] à n'entreprendre aucune opération de construction ou d'exploitation qui soit susceptible d'endommager ledit ouvrage. »</p> |
| <i>La CE prend dont acte de la réponse de MEL.</i> | | |

Classement dans la catégorie des autoroutes des nouvelles bretelles de raccordement à l'A22 (1)

| | Observation | Réponse |
|--|--|---|
| | <p>Dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'accessibilité de la Z.A.C. du Petit Menin depuis l'A22, un projet de convention a été rédigé ayant pour objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De définir les engagements réciproques de l'Etat, de la Métropole Européenne de Lille et de la Société Immochan Aménagement ; - De préciser les conditions de financement, de réalisation et de conduite de l'opération ; - D'organiser la remise des ouvrages à l'issue des travaux ; - De fixer le cadre général de l'entretien des ouvrages. <p>Quelle sera l'échéance de la validation définitive du projet ?</p> <p>Les conditions économiques de la convention peuvent-elles être réévaluées en fonctions des conclusions de l'enquête publique et de la décision de l'autorité préfectorale ?</p> | <p>L'article 12 de la convention prévoit le démarrage des études PROJET des ouvrages à partir du 2nd semestre 2015, soit une fois le rapport et les conclusions de l'enquête publique unique, relayés par l'Autorité Préfectorale, connus. Ainsi les études techniques prendront en compte ces conclusions et décisions.</p> <p>Les participations financières inscrites dans la convention sont basées sur le coût d'objectif du projet établi à partir des études d'avant-projet. Le comité de suivi de l'opération prévu dans la convention aura notamment pour objet « d'étudier les ajustements de programme et leurs conséquences en termes de coûts ».</p> <p>Ainsi les conditions économiques de la convention pourraient être réévaluées suite à des ajustements de programme (issus des conclusions de l'enquête ou de la décision de l'autorité préfectorale ou de dispositions techniques suite aux études PROJET) sur la base d'une estimation détaillée</p> |

La CE prend dont acte de la réponse de MEL.

RD 639 – Perte de statut de voie express (1)

| | Observations | Réponses |
|---|---|--|
| 1 | La perte de statut de voie express aura-t-elle des conséquences sur les artères qui y aboutissent ? | La perte du statut de voie express n'aura aucune incidence sur les artères y aboutissant. La RD639 étant déjà équipé en feux tricolores (avec limitation à 50km/h au droit du carrefour) et la limitation en vigueur étant à 70km/h, le changement de statut n'aura donc aucun impact. De plus les études de trafic ont été menées sur un périmètre très large par rapport au tronçon de la RD639 concerné et démontrent la capacité des aménagements futurs à absorber le trafic. |

Commentaire de la CE : il a été proposé pour améliorer la traversée de la RD 639 par les modes doux d'aménager un 2^{ème} passage sur le nouveau carrefour créé. La CE encourage cette proposition et souhaite la compléter, par la mise en place en zone 30km/h, de la portion de la RD 639 située entre ces 2 carrefours.

Les annexes à la réponse du pétitionnaire (12 pages) sont placées en fin de dossier

III – Analyse qualitative des observations

De l'analyse des observations, la commission d'enquête a retenu plusieurs thèmes qui sont revenus à plusieurs reprises :

Mobilité

La consultation transfrontalière a permis de retenir les inquiétudes des communes belges voisines du projet. Leurs craintes résident essentiellement au niveau des augmentations supposées des trafics automobiles.

Selon le porteur du projet, les clients du centre commercial venant de la Belgique viendront de toute évidence par l'A22/E17, voire de la D639 (depuis Menin et Halluin).

Toujours, selon les études menées par la Métropole Européenne de Lille et l'Etat, il ne devrait pas avoir de conséquence sur le trafic routier en Belgique autre que sur l'A22/E17.

Modes doux de circulation

Plusieurs requérants se sont inquiétés des insécurités qui pourraient être générées par les circulations des clients de la future activité de Promenade de Flandre (PDF), si elle est autorisée.

Les demandes de traversée aérienne ou souterraine de la RD 639 ont fait l'objet de réponses circonstanciées du porteur du projet.

Le développement des modes doux de circulation, de toutes natures, sont à privilégier au regard de la commission d'enquête.

Cette dernière suggère d'instaurer une « zone 30 » entre les deux carrefours qui seront aménagés pour accéder à PDF.

La CE suggère également, que dans le cadre du projet d'accessibilité à la ZAC du Petit Menin, le Schéma Directeur cyclable vienne compléter le dispositif mis en place à l'intérieur de la zone.

Acoustique

Les gênes acoustiques préoccupent de nombreux contributeurs.

Dans ses réponses, MEL fait référence aux études acoustiques initiales.

Les résultats de ces études devront être validés, après mise en service des équipements projetés.

Etude socio-économique.

L'absence d'études socio-économiques a été relevée à plusieurs reprises.

La commission d'enquête n'a pas été mandatée pour émettre un avis sur un projet économique qui a été autorisé le **5 décembre 2011**, la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) du Nord.

Ces thèmes seront abordés dans le cadre des conclusions

10 - Conclusions sur le déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral.

Les affichages réglementaires ont respecté les textes qui les ont prescrits et MEL a remis au président de la CE les justificatifs des insertions dans la presse, sans délais.

Les permanences ont été tenues dans toutes les mairies dans des locaux accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Pour la tenue de ses réunions d'étape, MEL a mis à dispositions de la commission d'enquête des salles de réunion suffisamment équipées pour permettre les projections des documents informatisés.

La réunion publique à laquelle la CE a été invitée, a été parfaitement organisée par les services techniques de la mairie de Neuville-en-Ferrain et de MEL.

La participation des autorités belges, consultées par les services de la Préfecture de Région Nord-Pas-de-Calais, s'est limitée à des observations similaires aussi bien des autorités flamandes que wallonnes.

La contribution du gouvernement de Flandre Occidentale a été écrite en langue française, celles des communes de Courtrai, Menin et Wervik ont été adressées en langue flamande, ce qui a nécessité une traduction par les services de la Préfecture.

Par ailleurs les contributions wallonnes sont parvenues sur le site internet dédié à l'enquête, les 24 et 27 avril 2015, soit près de 2 semaines après la clôture théorique de l'enquête, ce qui a justifié la remise tardive de ce rapport.

La CE a fait le constat que les différents modes d'expression ont permis au public de s'exprimer, aussi bien au cours des réunions publiques, en mairie avec ou sans présence des commissaires enquêteurs, par courrier ou par courriel.

MEL a répondu à la totalité des observations du public et de la commission. La majorité d'entre elles accordent une attention particulière aux accès à la ZAC, aux nuisances sonores et aux circulations douces et à des considérations socio-économiques.

Lille, le 28 mai 2015

Monsieur Pierre GUILLEMANT
Commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Pierre DELHUVENNE
Commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Jean-Paul HÉMERY
Président de la commission d'enquête