



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé
de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*02

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception

02/10/2013

Dossier complet le

02/10/2013

N° d'enregistrement

F-031-13-C-0079

1. Intitulé du projet

Aménagement de la partie nord du pôle d'échange de la gare de Templeuve

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6° d : toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km	Création d'une voirie d'environ 270 mètres permettant l'accès au parking
40° : aire de stationnement	Création d'un parking de 125 places environ

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la réalisation des équipements suivants :

- un parking d'environ 125 places
- une voirie d'accès au parking d'environ 270 m
- une voie verte d'environ 270 m le long de la voie d'accès

4.2 Objectifs du projet

Le projet décrit dans cette demande est la phase 2 de l'opération d'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve.

La phase 1 consistait à aménager la partie sud de la gare pour permettre l'accès aux habitants des communes de Cappelle, Bersée, Ennevelin, Merignies...

La phase 2 va permettre aux habitants des communes de Genech, Cysoing, Louvil... d'accéder à la gare sans avoir besoin de traverser le passage à niveau de la rue de Roubaix qui est fortement congestionné aux heures de pointes.

De plus, la création de la voie verte va permettre aux piétons et cycles d'accéder plus facilement à la gare.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet consiste

- en la création du parking avec un bassin de tamponnement des eaux sous celui-ci
 - la création de la voirie de desserte
 - la création de la voie verte
 - la création du réseau d'éclairage public
 - l'aménagement des espaces verts
- Les travaux sont prévus courant 2015.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permettra le stationnement de 125 véhicules et facilitera l'accès à la gare par le nord .

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

le projet est soumis :

- étude d'impact au cas par cas
- permis d'aménager car parking de plus de 49 places

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire répond à la procédure de demande d'examen au cas par cas

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Aménagement du parking	125 places/5 000 m ²
Voirie	270 m /1 500 m ²
Voie verte	270 m/810 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de Templeuve

Coordonnées géographiques¹

Long. 3 ° 10 ' 32.39 " E Lat. 50 ° 31 ' 43.18 " N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

L'aménagement de la gare de Templeuve s'inscrit dans un programme composé de 3 opérations :

1/ L'aménagement d'un pôle d'échange de la gare de Templeuve sur l'actuel parking et sur un ancien bâtiment industriel (projet soumis à étude d'impact et travaux en cours de réalisation) sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du pays de Pévèle.

2/ La prolongation du souterrain et la création du débouché au nord de la voie ferrée, ainsi que la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des quais de la gare de Templeuve sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF)

3/ L'aménagement du parking au nord de la voie ferrée, sur d'anciens terrains ferroviaires, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays de Pévèle (objet du présent CERFA).

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Les sols utilisés par le projet font actuellement partie des emprises ferroviaires pour la partie parking et un chemin rural et emprises ferroviaires pour la partie voirie d'accès et voie verte.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le POS de Templeuve a été approuvé le 27/04/1995. Une révision simplifiée du POS a eu lieu en avril 2013.
Zonage : UA
SCoT de la métropole de Lille en cours d'élaboration.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du département du Nord a été arrêté le 7 juin 2002. La ligne Lille – Templeuve - Valenciennes n'y est pas évoquée.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le plan de prévention des risques d'inondation de la Vallée de la Marque concerne la commune de Templeuve. Ce PPRi est prescrit (29/12/2000). Le PPRi est train d'être réactualisé. La zone de projet n'est pas concernée par ce PPRi, dont la zone d'expansion de crue la plus proche se situe à plus de 1,6 km de la gare. Le Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation de la vallée de La Marque traite du risque d'inondation par débordement du cours d'eau et de ses affluents.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare de Templeuve se situe à plus de 500 m de la plaine de Vertain (site inscrit) et du moulin de Vertain (site classé).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare de Templeuve se situe à 12 km de la ZPS « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », à 12 km de la ZPS « Les Cinq Tailles » et à 10 km de la ZSC « Bois de Flines-lez-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux ».
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre de protection de 500 m du monument historique inscrit « Hôtel de ville de Templeuve » est limitrophe à la gare.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les premiers essais géotechniques ont conclu à une très faible perméabilité des sols en place. Ainsi, la réalisation des ouvrages ne devrait engendrer aucun prélèvement d'eau, ni aucun rejet (pas de drainage prévu, pas de pompage prévu). Des études géotechniques permettront de confirmer ces conditions pendant la phase travaux.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est calqué sur le niveau du terrain naturel.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est calqué sur le niveau du terrain naturel.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intérêt écologique de ce site est limité du fait de son inscription dans un secteur urbain et de milieux à faible patrimonialité. Les travaux prévus sur la gare de Templeuve auront un impact faible sur le milieu naturel.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le chantier engendrera des vibrations. Elles concernent essentiellement les manoeuvres des engins de chantier (pas d'utilisation d'explosifs).
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La création du réseau d'éclairage public pour le parking engendre des émissions lumineuses faibles. La mise en place d'une horloge permettant de baisser les intensités d'éclairage aux heures de faible affluence du parking permet de limiter les nuisances.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales récoltées sur le parking et la voirie seront stockées avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales de la commune avec un limiteur de débit à 2L/S</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La visite terrain a permis de conclure à l'absence de co-visibilité, notamment liée à la densité des constructions dans ce périmètre.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les aménagements auront un effet positif sur le comportement des usagers de la gare en facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Ils permettront la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire auprès de ce public en rajoutant un accès au quai et à la gare.</p>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les aménagements prévus restent circonscrits au périmètre de la gare.
L'aménagement ne concerne pas de zone à enjeux vis-à-vis de l'environnement.
Ainsi, il ne nous apparaît pas nécessaire de réaliser une étude d'impact pour le projet de création du parking coté nord.
De plus, l'étude d'impact réalisée pour les travaux coté sud de la gare avait pris en compte la phase nord.
Les éléments repris dans l'avis de l'autorité environnementale de l'étude d'impact initiale ont déjà été intégré pour la phase nord.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Etude d'impact réalisée pour le compte de la phase 1
Avis de l'autorité environnementale
Plan d'ensemble de l'opération : phase nord + phase sud

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Templeuve

le,

09 - 09 - 2013

Signature



8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Etude d'impact réalisée pour le compte de la phase 1
Avis de l'autorité environnementale
Plan d'ensemble de l'opération : phase nord + phase sud

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Templeuve

le,

09 - 09 - 2013

Signature





Photo 2

Photo 1





TEMPLEUVE





Amenagement du Pôle d'Echange Gare de Templeuve

Maître d'Ouvrage :
Communauté de Communes du Pays de Pévèle
85 rue de roubaix - 59242 Templeuve
Tél: 03 20 79 20 80



Mairie de Templeuve
Avenue George Baratte - 59242 Templeuve
Tél: 03 20 64 65 66

Maître d'Oeuvre :
Agence Canopée - Paysagiste mandataire
31 rue de la fonderie - 59200 Tourcoing
agencecanopee@orange.fr



Strate - BET VRD
26 bis rue Paul Doumer - 59650 Villeneuve d'ascq
o.courcy.strate@orange.fr

Date : Aout 2013
Echelle : 1/1000
Indice : 0

APS

Dessiné par :
Agence Canopée

indice	date	modifications
0	12/09/13	Plan d'aménagement



Légende - Plan de plantation/mobilier

- Arbres - Cépées :**
- Pr Prunus avium 'Plena' 25/30 MG 4xtr. (5 unités)
 - Ac Acer saccharinum 'Pyramidalis' 20/25 MG 4xtr
 - Py Pyrus calleryana 'Chanticleer' 20/25 MG 4xtr
 - Ac Acer campestre 20/25 MG 4xtr. (16 unités)
 - Fr Tilia euclora 20/25 MG remplace les Fraxinus excelsior 'Jaspidea' 20/25 MG 4xtr.
- Massif arbustif :**
- Mélange d'arbustes (1u/m2) :
 - Abelia grandiflora (Abelia - persistant)
 - Amelanchier canadensis (Amélanancier)
 - Carpinus betulus (Charme commun - marcescent)
 - Cornus sanguinea (Cornouiller sanguin)
 - Corylus avellana (Noisetier)
 - Euonymus europaeus (Fusain d'Europe)
 - Frangula alnus (Bourdaïne)
 - Ilex aquifolium (Houx - persistant)
 - Ligustrum vulgare (Troëne commun - persistant)
 - Viburnum opulus (Viome obier)

- Haies taillées :**
- Carpinus betulus 120/150 Racines Nues (4u/ml).
- Arbustes :**
- Deutzia gracilis 50/60 C10L (1u/m2)
 - Euonymus fortunei 'Coloratus' 20/30 C (2,5u/m2)
 - Lonicera nitida 'maigrun' 40/50 C3L (4u/m2)
 - Pachysandra terminalis 15/20 C2L (9u/m2)
 - Rosiers Kordes 'Diamant' blanc RN (4u/m2)
 - Spiraea arguta 60/80 C10L (1,5u/m2)
 - Viburnum davidi 40/50 C10L (1u/m2)
- Graminées :**
- Carex pendula C3L (3u/m2)
 - Calamagrostis x acutiflora 'Karl Foerster' C3L (4u/m2)
 - Pennisetum alopecuroides C3L (3u/m2)
- Engazonnement et prairie fleurie
- Plantation du jardin voir carnet de détail

- Légende - Revêtement de sol**
- Enrobé noir
 - Enrobé scintillant
 - Résine coloré sur enrobé
 - Pavé béton 20x20x8
 - Pavé béton 20x20x8 - joint 3 vert herbaturf anthracite 586
 - Pavé béton 20x20x8 - joint 1,8 gravier rompero anthracite 586
 - Dalle béton 100x30x10 Argento 737 Grenailé et Satiné brillant
 - Dalle béton 60x30x12 - circulation lourde city truck grenailé 737
 - Sable stabilisé de marquise
 - Balast 25/50 gris
 - Frise acier peint largeur 30 cm
 - Dalle 30x30x8 pierre bleue ciselé identique à la bordure quai bus

- Légende - Mobilier urbain**
- Banc sur mesure
 - Banquette
 - Corbeilles de propreté
 - Cendrier
 - Appui-vélo
 - Borne / Potelet fixe
 - Borne / Potelet amovible
 - Portique limitant la hauteur maximale des véhicules
 - Clôture panneau rigide treillis soudé h.2,03m
 - Grille d'arbre 1,8x1,2m sérigraphié

- Légende - Eclairage public**
- Mât d'éclairage double-crosse
 - Mât d'éclairage simple crosse
 - Mâts d'ambiance (3 mâts espace jardin)
 - Encastré muraux

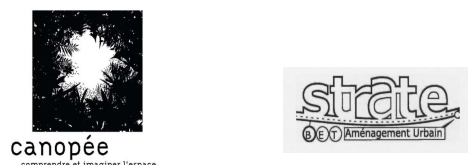
Amenagement du pôle d'Echange Gare de Templeuve

Maître d'Ouvrage :
Communauté de commune du Pays de Pévèle
 85 rue de roubaix - 59242 Templeuve
 Tél: 03 20 79 20 80

Mairie de Templeuve
 Avenue George Baratte - 59242 Templeuve
 Tél: 03 20 64 65 66



Maître d'Oeuvre :
Agence Canopee - Paysagiste
 31 rue de la fonderie - 59200 Tourcoing
 agencecanopee@orange.fr



Strate - BET VRD
 26 bis rue Paul Doumer - 59650 Villeneuve d'ascq
 o.courcy.strate@orange.fr

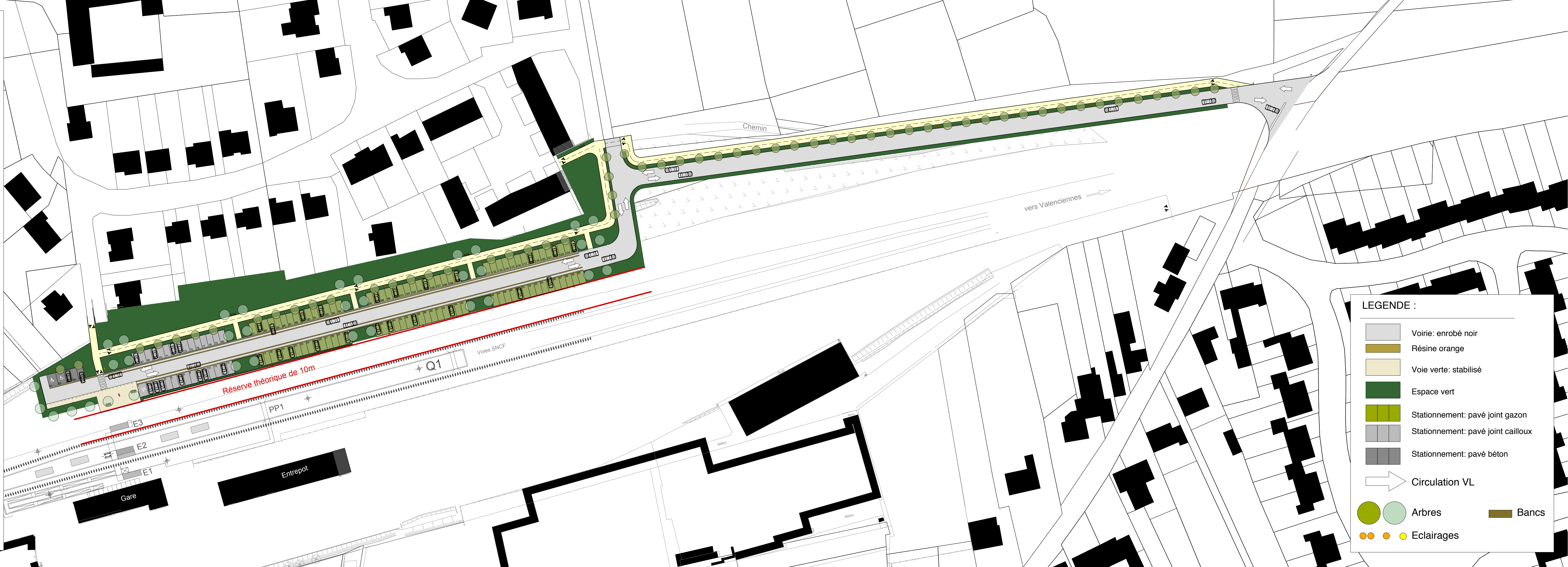
Date : Aout 2013
 Echelle : 1/750°
 Indice : 0

APS

Dessiné par :
 Agence canopee

Projet Parking Nord

indice	date	modifications
	12/09/13	Plan d'aménagement du parking nord



LEGENDE :

- Voirie: enrobé noir
- Résine orange
- Voie verte: stabilisé
- Espace vert
- Stationnement: pavé joint gazon
- Stationnement: pavé joint cailloux
- Stationnement: pavé béton
- Circulation VL
- Arbres
- Eclairages
- Bancs



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

O -> Magalie
C -> IPH
C -> M. Hanet
C.C.P.P
09 FEV. 2012
ARRIVÉ

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

Service ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

03.20.40.43.27

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Le directeur régional

à

Monsieur le Président
de la Communauté de Communes
du Pays de Pévèle
85, rue de Roubaix
BP 18
59 242 TEMPLEUVE

Lille, le 03 FEV. 2012

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve

Réf : TA2011-12-07-165 (11-1445)

P.J. : avis de l'Autorité environnementale, émis le

Copies : ARS ; DDTM 59 ; DREAL 59/62 (UT de Lille et SDII)

Vous avez bien voulu me transmettre, dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L122-1 du Code de l'Environnement, le dossier relatif au projet d'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 07/12/11.

Je vous prie de trouver ci-joint, l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet, rendu en application de l'article R122-13 du Code de l'Environnement.

Il sera joint au dossier d'enquête publique, et devra faire l'objet d'une publication sur votre site internet. Il sera également publié sur le site internet de la Préfecture de Région du Nord – Pas-de-Calais, en lien avec le site internet de la DREAL du Nord – Pas-de-Calais.

Mes services restent disponibles pour évoquer en tant que de besoin la prise en compte de l'environnement dans votre projet. Je vous remercie de me tenir informé des suites qui seront données aux observations formulées dans le cadre de l'avis de l'autorité environnementale.

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

Michel Pascal

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

03.20.40.43.27

Lille, le 03 FEV. 2012

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve

Réf : DAT TA2011-12-07-165 (DAT 11-1445)

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2011 de l'étude d'impact, transmise le 7 décembre 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve. Cet aménagement est envisagé sur l'actuel parking de la gare et sur un ancien bâtiment industriel appartenant la société Florimond-Desprez, sur une surface d'environ deux hectares.

Ce projet comprend la création :

- d'un parvis permettant la desserte de la gare par les bus, l'amélioration de la visibilité du site et la redynamisation de ce lieu de vie ;
- d'aménagements spécifiques et sécurisés pour les modes doux (piétons et cyclistes) et les personnes à mobilité réduite ;
- d'un parking spécifique, dimensionné pour les besoins des usagers de la gare ;
- d'une nouvelle desserte du parking par l'est ;
- de poches de stationnement (longue et courte durée) spécifiques pour les commerces situés à proximité.

Les objectifs du projet sont :

- le développement des transports en commun par la valorisation d'un pôle d'échanges innovant et qualitatif pour la région, la communauté de communes du Pays de Pévèle et la commune ;
- l'organisation d'une offre cohérente et diversifiée pour les différents modes de transports et l'amélioration des déplacements doux et en transport en commun ;
- l'amélioration du cadre de vie des riverains et des commerçants ;
- le développement d'un projet respectueux de son environnement ;
- la création de cheminements piétons sécurisés au droit de la gare et de la halle ;
- la création d'un nombre de stationnements suffisant par rapport à la demande.

2. Qualité de l'étude d'impact :

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

Le résumé permet une bonne information du public sur la nature et les incidences possibles du projet ainsi que sur les enjeux environnementaux du site. La présence d'une carte de localisation et d'un plan-masse des aménagements faciliterait la prise de connaissance du projet.

Les incidences positives du projet sur les déplacements, liées au développement des modes alternatifs, à l'accessibilité de la gare et à l'amélioration du cadre de vie, auraient pu ressortir davantage dans ce chapitre.

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

Biodiversité

Pour prendre en compte les richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les inventaires et protections réglementaires et sur un diagnostic du site.

Selon les éléments du dossier, le site, qui se trouve en dehors de tout périmètre de protection, ne constitue pas une zone humide au sens de la réglementation.

Les prospections de terrain ont mis en évidence plusieurs types d'habitat sur le site d'étude constitué principalement d'une friche industrielle (ancien bâtiment Florimond-Desprez) et d'une frange arbustive.

Les inventaires n'ont pas mis en évidence d'espèces végétales ou animales protégées ou patrimoniales.

En matière de fonctionnement écologique, le site ne semble pas jouer un rôle important en tant que corridor écologique.

Globalement, les données présentées sont sommaires (espèces potentielles, listes peu détaillées d'espèces, absence de localisation et de précisions sur les conditions d'utilisation du site par les espèces). Cette approche ne constitue pas une expertise écologique exhaustive mais semble proportionnée au contexte et aux enjeux du site.

Le projet prévoit des aménagements paysagers et ornementaux qui se substitueront aux terrains en friche. Intéressants d'un point de vue paysager, ils ne généreront pas de réelle plus-value pour la faune et la flore. La plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers environnants permettrait à ces aménagements de jouer un rôle effectif en tant que liaisons biologiques.

Le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés sur la biodiversité des différentes phases de l'opération.

En application de l'article R414-19 du code de l'environnement, ce projet est soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000. Le dossier contient une présentation du site Natura 2000 potentiellement concerné (Cinq Tailles FR3112002) ainsi qu'un exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire (absence d'espèces d'intérêt communautaire sur le site-projet, absence de liens fonctionnels entre le site Natura 2000 et le site-projet).

Paysage et patrimoine

La commune de Templeuve appartient à l'entité paysagère du Pévèle, caractérisée par un relief doux dominé par la colline de Mons-en-Pévèle où l'agriculture est omniprésente.

Il est précisé dans le dossier que le site se trouve hors de tout périmètre de protection des « monuments historiques ».

Le projet, qui vise notamment à améliorer la visibilité et la lisibilité du pôle de la gare et à améliorer le cadre de vie des riverains (reconquête des espaces publics), aura un effet positif sur la perception architecturale et paysagère du site.

Eau

Le volet hydrogéologique est illustré et analysé. Les coupes géologiques, les études de sols et les tests de perméabilité permettent d'apprécier la faible vulnérabilité des nappes souterraines (couches d'argile de faible perméabilité).

Il est indiqué en page 32 du dossier que la commune dispose de quatre captages d'eau, dont deux sont destinés à la production d'eau potable. Ces captages et leurs périmètres de protection ne concernent pas directement le site car situés à plus de 500 mètres du site.

Le volet hydrographique indique que le site appartient au bassin versant de Lys-Deule et au sous-bassin de la Marque. Le réseau hydrographique est assez développé en raison de la présence d'argile en sous-sol. La commune est concernée par le courant du Zécart, affluent de la Marque. Il est précisé que la qualité des cours d'eau du territoire est mauvaise.

Les éléments de la page 38 indiquent que le site n'est pas directement concerné par des zones inondables, bien que la commune se situe au niveau d'un sous-bassin versant faisant l'objet d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Cet aspect implique une attention particulière sur les modalités de gestion des eaux pluviales afin de ne pas aggraver les phénomènes de crue, par l'imperméabilisation des surfaces aménagées.

Les principaux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marque-Deule sont évoqués. Les éléments de diagnostic du SDAGE sont correctement exploités.

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage l'infiltration partielle des eaux dans une structure-réservoir non étanche située sous le parking et le rejet au réseau unitaire des eaux excédentaires à débit régulé.

Le parking de longue durée réservera pour les camping-cars deux emplacements raccordés aux réseaux d'alimentation et d'évacuation des eaux usées (vers la station d'épuration de Templeuve).

Etant donné la faible perméabilité des sols, la gestion des eaux pluviales envisagée paraît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie destinées à maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et à limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

Le raccordement des eaux usées des deux emplacements pour camping-cars au réseau d'assainissement ne créeront pas de dysfonctionnements de la station d'épuration dimensionnée pour 8 000 équivalents-habitants.

L'analyse des effets des rejets d'eaux pluviales sur les ressources en eau souterraine est argumentée (faible surface du projet, amélioration de l'existant) et justifiée par l'exploitation de la bibliographie scientifique (étude SETRA). Ainsi, le projet n'engendrera pas d'effet négatif sur les ressources en eau.

Il est à noter que le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération. Cette analyse prend en compte les modalités de gestion des eaux pluviales du parking nord envisagé en phase conditionnelle ultérieure.

Déplacements

Le territoire de la commune de Templeuve est traversée à l'ouest par l'autoroute A23 qui relie Lille à Valenciennes. Les échangeurs les plus proches sont situés à 7 km de Templeuve à Lesquin et Orchies. La commune est desservie par plusieurs routes départementales (RD 54 Avelin-Péronne-en-Mélantois, RD 549 Orchies-Seclin, RD 917 Faumont-Pont-à-Marcq, RD 145 Fretin-Templeuve). Le site est directement desservi par la RD 19 (Péronne-en-Mélantois-Templeuve) via le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne.

Le dossier intègre une description détaillée de la desserte routière de la gare de Templeuve et précise que le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne, qui permet l'accès à la gare, connaît aux heures de pointe une saturation qui se répercute sur l'ensemble des voiries par des remontées de file. Il est précisé que l'actuel parking de la gare est saturé, ce qui génère des stationnements anarchiques.

Le dossier contient une présentation détaillée de la desserte ferroviaire de la gare, qui indique que la ligne Lille-Valenciennes permet de relier Templeuve à Lille en 15 minutes, avec 30 aller-retours par jour et par sens.

Les données de fréquentation montrent que les utilisateurs de la gare résident sur le territoire de la communauté de communes.

Le dossier indique que le site de la gare ne dispose d'aucun arrêt de bus. L'arrêt le plus proche est situé à 200 mètres. La commune est desservie par un grand nombre de lignes de bus du Conseil général (lignes 305, 306, 316, 318, 311, 315). Le cadencement de chaque ligne est indiqué.

Cependant, comme le souligne une étude transports/déplacements réalisée en 2010 (p80), ces dessertes répondent à un public scolaire et manquent de lisibilité et d'attractivité pour les autres usagers (pas de rabattement vers les gares). Des pistes de progression en matière d'optimisation des offres de transport en commun et de recherche de cohérence entre les différents modes de transport sont présentées dans cette étude, qui proposent une réorganisation de l'offre départementale de bus et sur la mise en place d'une desserte de la gare exclusivement interne au territoire de la CCCP.

L'analyse des incidences du projet sur les conditions de circulation et l'accessibilité du site et du territoire est pertinente. Le projet, élaboré conjointement avec l'ensemble des parties prenantes (usagers de la gare, Conseil régional, Conseil général, commune, CCPP, promoteurs immobiliers, riverains, commerçants) contribuera à :

- améliorer la desserte et l'accessibilité du pôle d'échanges pour l'ensemble des usagers ;
- améliorer l'accès aux commerces ;
- éviter les conflits d'usage entre les usagers de la gare et les clients des commerces ;
- améliorer le niveau de service et le fonctionnement des carrefours du site.

Une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération (création du parking nord) sur la circulation et les déplacements est intégrée au dossier. En revanche le dossier mentionne page 110, qu'aucune information n'est disponible sur l'incidence du projet sur le trafic à terme. Il serait utile de disposer de précisions, d'autant plus que l'augmentation de la capacité des parkings (à préciser elle aussi) est de nature à générer un trafic supplémentaire.

L'enjeu des déplacements et de l'accessibilité tous modes du site a été correctement appréhendé dans le cadre de ce projet qui a été étudié à une échelle globale prenant en compte l'ensemble des projets du territoire (aménagement du pôle d'échanges, projet de logements) et des besoins des usagers du site (commerçants, riverains).

En ce qui concerne les mesures, le projet prévoit, à l'intérieur du pôle, la mise en place d'itinéraires sécurisés pour les piétons et les vélos et l'augmentation de l'offre de stationnement pour les vélos. En outre, il est indiqué que le Conseil régional a un projet de voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre la commune de Capelle-en-Pévèle et Templeuve et que la création de voyettes est envisagée au niveau communal dans une étude en cours.

Afin d'assurer la desserte routière du site sans générer d'encombrement du trafic, notamment aux heures de pointe, il est prévu une refonte, sous forme d'un plateau surélevé, du carrefour entre les rues de Roubaix et Grande Campagne, et une mutualisation de l'accès du parking Sud avec l'accès au nouveau quartier d'habitat qui s'implantera sur l'emprise de l'ancienne exploitation « Florimond Desprez ».

Le rapprochement de l'espace de stationnement dédié aux transports collectifs au droit du bâtiment de la gare permettra d'améliorer les conditions de report modal en favorisant physiquement le lien entre les deux modes. A ce sujet, il est précisé dans le dossier que la CCPP envisage la mise en place d'une desserte de la gare par navette pour les habitants de l'intercommunalité, ce qui favorisera l'attractivité des transports collectifs et le report modal.

Par ailleurs, le déplacement du stationnement existant, qui libèrera de la place au droit du bâtiment de la gare pour les autres modes, démontre la volonté des collectivités de prioriser différemment les modes de déplacement. La création, dans une seconde phase, de places de stationnement de l'autre côté des voies permettra de désengorger les routes traversant les voies ferrées, d'améliorer la sécurité de ces trajets et de raccourcir les déplacements pour se rendre à la gare pour les usagers arrivant du Nord.

Santé et cadre de vie

Le dossier intègre une présentation de la qualité de l'air du territoire à partir des données de 2007 à 2011 de la station fixe de Lesquin (station périurbaine) et d'une campagne mobile réalisée du 5 novembre au 2 décembre 2008 rue de la passementerie à Templeuve. Les résultats de la station fixe et mobile sont cohérents et indiquent une bonne qualité de l'air en moyenne. Il aurait été intéressant d'intégrer les données horaires permettant de savoir si les seuils d'information ou d'alerte ont été dépassés au cours des campagnes de mesures.

Les auteurs de l'étude considèrent que la nature et l'ampleur du projet ne sont pas de nature à générer d'effet notable sur la qualité de l'air. L'argumentation développée (pas d'augmentation globale du trafic et développement des déplacements tous modes) dans le cadre de ce dossier justifie ce postulat.

Le contexte sonore n'a pas été apprécié par des campagnes de mesures. Le dossier fait référence au classement des infrastructures de transports terrestres et indique que le site est concerné par la voie ferrée classée en catégorie 1 (niveau sonore supérieur à 81dB(A)).

Considérant par hypothèse que le projet, par sa nature, ne générera pas de nuisances sonores (pas d'augmentation du trafic), l'analyse des effets du projet conclut à l'absence d'effets notables en matière de bruit. Les auteurs de l'étude précisent en outre que l'ambiance sonore actuelle du site, en période diurne, n'est pas modérée, compte tenu de la présence de la voie ferrée ; ce qui tend à démontrer que les éventuelles nuisances sonores induites par le projet ne seront pas perceptibles par les riverains du site.

Il est à noter que le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération (création du parking nord) sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

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

Ce chapitre présente les raisons qui ont conduit à la conception de cet aménagement.

La fréquentation et la bonne fréquence de desserte de la gare TER en font une gare privilégiée pour les déplacements pendulaires (domicile-travail). Or, la grande fréquentation de la gare engendre une saturation de son parking et des stationnements anarchiques gênants. De plus, il n'existe pas d'aménagements spécifiques et sécurisés pour les autres modes (bus, piétons et cyclistes).

Ainsi, le projet est envisagé pour améliorer et développer la desserte de la gare par l'ensemble des modes et pour résoudre les conflits d'usage sur le site. La création d'un parvis permettra de mettre en valeur ce pôle d'échanges.

Ce chapitre présente l'ensemble des réflexions menées par les parties prenantes en vue d'améliorer la desserte de ce pôle d'échanges et de développer l'usage de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, tout en limitant les incidences sur le cadre de vie des riverains.

Ces réflexions ont abouti à définir une opération globale d'aménagement du territoire comprenant plusieurs phases indépendantes :

- création d'un parking au nord pour les usagers provenant du nord de la CCPP, en permettant de soulager le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne ;
- création d'un souterrain permettant d'accéder aux quais depuis le nord ;
- modification du carrefour des rues de Roubaix de la Grande Campagne pour résoudre les remontées de file ;
- développement d'une offre de logements à proximité de la gare sur des friches urbaines ;
- la création d'un accès spécifique au parking sud, indépendant du carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne),

L'ensemble de ces aménagements, par leurs effets cumulés, contribuera à l'atteinte des objectifs globaux de l'opération. Toutes les phases sont indépendantes les unes des autres et leur mise en oeuvre conditionnée aux contraintes de chaque maître d'ouvrage (création du parking au nord conditionnée à la réalisation du souterrain par RFF).

Cette opération est exemplaire en matière de gouvernance et illustre l'implication des autorités organisatrices des transports, des collectivités et autres parties prenantes (promoteurs immobiliers) dans un projet global, cohérent et durable d'aménagement du territoire.

Certains enjeux environnementaux ont été pris en considération dans le cadre de ce projet, notamment :

- la réutilisation d'un ancien site industriel ;
- l'intégration paysagère ;
- l'amélioration de la visibilité et de l'accessibilité de la gare pour l'ensemble des modes (voitures, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, bus) ;
- la gestion alternative de l'eau ;
- le développement des modes doux en cohérence avec le réseau cyclable existant et futur.

Le projet fait l'objet d'une présentation et d'une description détaillée permettant de comprendre le fonctionnement de l'aménagement. Ce chapitre intègre aussi une présentation fine des phases ultérieures optionnelles (parking nord et ses voies d'accès, accès des quais au nord).

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

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées et les méthodes utilisées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement restent généraux. Les difficultés et les limites des études réalisées ne sont pas présentées.

L'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé est présentée pour la gestion de l'eau, les traitements paysagers et pour l'ensemble des aménagements spécifiques destinés aux modes alternatifs.

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

• **Aménagement du territoire**

Le projet, envisagé sur deux hectares, sur une ancienne friche industrielle située à proximité de la gare de Templeuve, est pleinement cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui vise à lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

Il est important de souligner que le projet présenté s'intègre dans une réflexion globale d'aménagement du territoire de la commune de Templeuve comprenant : la desserte multimodale nord-sud du pôle d'échanges, l'accessibilité de la commune, le développement économique local et la création de logements. Cette réflexion menée de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes (SNCF, Conseil régional, Conseil général, collectivités RFF et promoteurs immobiliers) illustre la qualité des réflexions de la communauté de communes en matière de développement durable.

Le déplacement du supermarché en périphérie urbaine se traduit par une extension urbaine sur des terres agricoles d'ampleur limitée.

Un des enjeux de la création du pôle d'échange est de maîtriser les extensions urbaines comme la création de zones d'habitats en périphérie de la commune et sur le territoire de la communauté de communes. De telles extensions iraient à l'encontre des orientations nationale et régionale d'économie de l'espace. Elles seraient en outre susceptibles d'amener à saturation les parkings du pôle d'échanges et de recréer les difficultés de stationnement et de qualité de l'air liées à la circulation sur les voies d'accès. Il est donc recommandé d'approfondir l'analyse sur ce point précis.

Le dossier mériterait à cet égard d'être assorti de perspectives d'urbanisation maîtrisée de la commune et des autres communes utilisatrices du pôle d'échanges.

- **Transports et déplacements**

L'objectif du projet visant à améliorer l'accès et la desserte « tous modes » de la gare de Templeuve pour en faire un véritable pôle d'échanges est en cohérence avec les orientations prioritaires des lois Grenelle.

Le projet présenté intègre une réflexion globale des déplacements sur le territoire. Cette approche est illustrée par l'étude « transports et déplacements » menée en 2009 par la CCPP, annexée à l'étude d'impact. Le projet et les projets ultérieurs tendent à concilier la desserte multimodale nord-sud du pôle d'échanges, l'accessibilité de la commune, le développement économique local et la création de logements, tout en évitant les conflits d'usage.

- **Biodiversité**

L'aménagement du parking sud s'opère sur un ancien site industriel présentant peu d'enjeux écologiques. Les incidences négatives du projet sur la biodiversité apparaissent donc faibles. La mise en oeuvre de mesures éco-paysagères simples, telles la plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers existants, et une gestion écologique adaptée, constitueraient des mesures pertinentes d'un point de vue écologique.

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

L'objectif d'améliorer l'accessibilité « tous modes » du pôle d'échanges de la gare de Templeuve, ainsi que les études « transports et déplacements » réalisées par la communauté de communes du Pays de Pévèle, vont dans le sens des préoccupations des lois Grenelle en termes de réduction des gaz à effet de serre. Ainsi, le développement du pôle d'échanges, rendu possible par l'ensemble des projets de la CCPP, et le développement de logements denses à proximité vont inciter à l'usage des transports alternatifs, en limitant par voie de conséquence les émissions de gaz à effet de serre des véhicules particuliers.

- **Environnement et Santé**

L'ampleur et la nature du projet ne sont pas de nature à générer des effets négatifs importants sur la qualité de l'air et le contexte sonore. Au contraire, l'amélioration de la desserte « tous modes » et l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère du site contribuera à améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales est en adéquation avec les orientations des lois Grenelle et les dispositions du SDAGE. Néanmoins, le projet pourrait utilement développer des mesures visant à réduire les surfaces imperméabilisées (la réalisation de parkings engazonnés n'est pas envisagée). La récupération et la réutilisation des eaux pluviales sont aussi des mesures à encourager dans le cadre de ce projet.

4. Conclusion :

Le résumé non technique permet une bonne information du public sur les enjeux du territoire, la nature et les incidences du projet.

Globalement, l'étude d'impact (état initial, analyse des impacts et mesures envisagées) est proportionnée à l'ampleur et aux incidences possibles du projet et conforme aux dispositions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement.

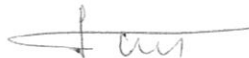
Le volet «déplacements » est particulièrement soigné. Il résulte d'une approche globale qui prend en compte l'ensemble des usages du site et des projets d'aménagement de la commune, dans un souci d'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie.

Le projet s'intègre dans une opération globale comprenant plusieurs phases indépendantes visant à développer un aménagement durable du territoire (desserte nord-sud du pôle gare, amélioration de la desserte de la commune, projets immobiliers). Cette réflexion a été menée conjointement et de manière cohérente avec l'ensemble des parties prenantes (SNCF, Conseil Régional, Conseil Général, collectivités, RFF, et promoteurs immobiliers).

La mise en oeuvre de mesures éco-paysagères simples, telles la plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers existants, accompagnée d'une gestion écologique adaptée, serait pertinente d'un point de vue écologique.

Le projet, de grande qualité, apporte une réponse aux orientations prioritaires des lois Grenelle en limitant la consommation d'espaces agricoles (réutilisation d'une friche industrielle de 1,2 ha), en favorisant les modes doux (création de cheminements spécifiques et sécurisés) et le développement des transports en commun (amélioration de la desserte du pôle d'échanges pour l'ensemble des modes), en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (favorise le report modal).

Par délégation du Préfet de région
Nord-Pas-de-Calais,
Le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Michel Pascal

Aménagement urbain et paysager du pôle d'échange de la gare Ville de Templeuve - Etude d'impact



Novembre 2011



canopée
comprendre et imaginer l'espace

strate
B E T Aménagement Urbain



La présente étude est réalisée pour le compte de:

Communauté de Communes du Pays de Pévèle

75 rue de Tournai
59200 Tourcoing
Tél: 03 20 11 88 11



Ville de Templeuve

Château Baratte
59242 Templeuve
Tél: 03 20 64 65 66



Cette étude d'impact a été réalisée par les bureaux d'études:

Agence Canopée

31 rue de la fonderie
59200 Tourcoing
Tél: 03 20 36 01 72



canopée
comprendre et imaginer l'espace

Bureau d'études Strate

26 bis rue Paul Doumer
59650 Villeneuve d'Ascq
Tél: 03 20 20 06 60



Sommaire

Préambule	4	5. Impact du projet sur l'environnement	
1. Objet et situation du pôle d'échange	5	<u>Mesure de suppression, de réduction et ou de compensation des conséquences dommageables sur l'environnement</u>	105
2. Résumé non technique	9	5.1 La ressource en eau.....	106
2.1 Points essentiels de l'analyse de l'état initial.....	11	5.2 Le contexte économique, organisation urbaine.....	109
2.2 Le projet présenté.....	13	5.3 Gestion des déplacements.....	110
2.3 Impacts potentiels sur l'environnement, principe des mesures correctrices envisagées.....	15	5.4 Cohérence avec les documents d'urbanisme approuvés.....	112
3. Etat initial du site et de son environnement	18	5.5 Santé publique.....	113
3.1 Milieu physique.....	19	5.6 Milieu biologique et paysage.....	117
3.2 Milieu naturel, paysage et patrimoine.....	40	5.7 Estimation du coût des mesures environnementales.....	123
3.3 Etude d'incidence sur site Natura2000.....	46	5.8 Appréciation de l'impact du Parking Nord.....	124
3.4 Caractéristiques Socios Economiques.....	56	6. Analyse des méthodes d'évaluation	133
3.5 Synthèse.....	81	6.1 Introduction.....	134
4. Présentation du projet du pôle d'échange	82	6.2 Etat initial.....	134
4.1 Contexte général du projet.....	83	6.3 Choix du projet.....	135
4.2 La construction du projet.....	84	6.4 Détermination des différents effets sur l'environnement.....	136
4.3 Le projet d'aménagement : orientation urbaine et paysagère.....	86	6.5 Définition des mesures de suppression, réduction, compensation des impacts...	136
4.4 Détails des aménagements : orientation urbaine et paysagère.....	87	6.6 Difficultés rencontrées.....	136
4.5 Phasage.....	98	ANNEXES	137
4.6 Extension du projet Phase 4 - Parking Nord.....	100		

La commune de Templeuve ainsi que la Communauté de Communes du Pays de Pévèle (CCPP), ont l'intention de restructurer les abords de la gare de Templeuve. Afin de répondre au développement croissant des transports en commun et au dynamisme socio-économique du territoire, la municipalité et la CCPP souhaitent réaliser un projet urbain et paysager au niveau du pôle d'échange multimodale de Templeuve.

Le périmètre de ce pôle d'échange, couvre un peu plus de 2 hectares et doit permettre la réalisation d'un projet urbain et paysager cohérent en bordure des voies SNCF, et en relation avec le centre de la commune de Templeuve.

Le site choisi se trouve donc dans un environnement urbain et se localise en partie sur un ancien site ferroviaire qui constitue une réserve foncière importante sur la commune.

La maîtrise d'ouvrage a donc choisi d'entreprendre de réaliser l'aménagement du pôle d'échange de la Gare de Templeuve, permettant d'intégrer dès le départ l'ensemble des contraintes inhérentes au site (hydraulique, bruit, fonctionnement urbain, paysage...) dans la conception du projet en partenariat avec les différents intervenants. L'objectif de ce pôle d'échange est de proposer une offre cohérente et diversifiée vis à vis des différents mode de transports. Il permettra une amélioration du cadre de vie, une redynamisation économique et de créer une véritable synergie à Templeuve.

Le projet de pôle d'échange prévoit de créer :

- 1 parvis comprenant les espaces piétonniers, un jardin paysager, des stationnements courte durée (zone bleue, dépose minute) et une aire de circulation et de stationnement réservés au bus.
- 1 aire de stationnement longue durée (parking aérien) au Sud de la voie SNCF: Parking Sud en lien directe avec le parvis.
- 1 voie verte longeant les voies SNCF au Sud

La réalisation de ce projet s'appuie sur une démarche concertée entre les différents partenaires et à différentes échelles: les bureaux d'études, la municipalité, l'état, la région, le département, la Communauté de Communes, SNCF, RFF, les futurs usagers, les commerçants et les riverains.

C'est donc dans ce contexte que la présente étude d'impact est effectuée en vertu des dispositions de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et du décret n° 77.1141 du 12 octobre 1977 pour son application complétée par le décret du 25 Février 1993 ainsi que par la circulaire n° 9836 du 17 Février 1998.

Cette étude est donc motivée par la décision de création d'un pôle d'échange sur la commune de Templeuve. Elle doit permettre :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir le meilleur projet possible pour l'environnement (dans ses dimensions physique, humaine, économique...);
- d'informer le public et lui donner les moyens de prendre des décisions en citoyen averti et responsable ;
- d'éclairer les collectivités (commune, région, département) et l'État sur la nature et le contenu des décisions à prendre.

Conformément à la législation, cette étude comporte :

- 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 ;
- 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 sécurité et la salubrité publique ;
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu ;
- Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- 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. Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fera l'objet d'un résumé non technique.

1. Objet et situation du Pôle d'échange

Identification du pétitionnaire

- Communauté de Communes du Pays de Pévéle

75 rue de Tournai 59200 Tourcoing

Tél: 03 20 11 88 11

- Ville de Templeuve

Château Baratte 59242 Templeuve

Tél: 03 20 64 65 66

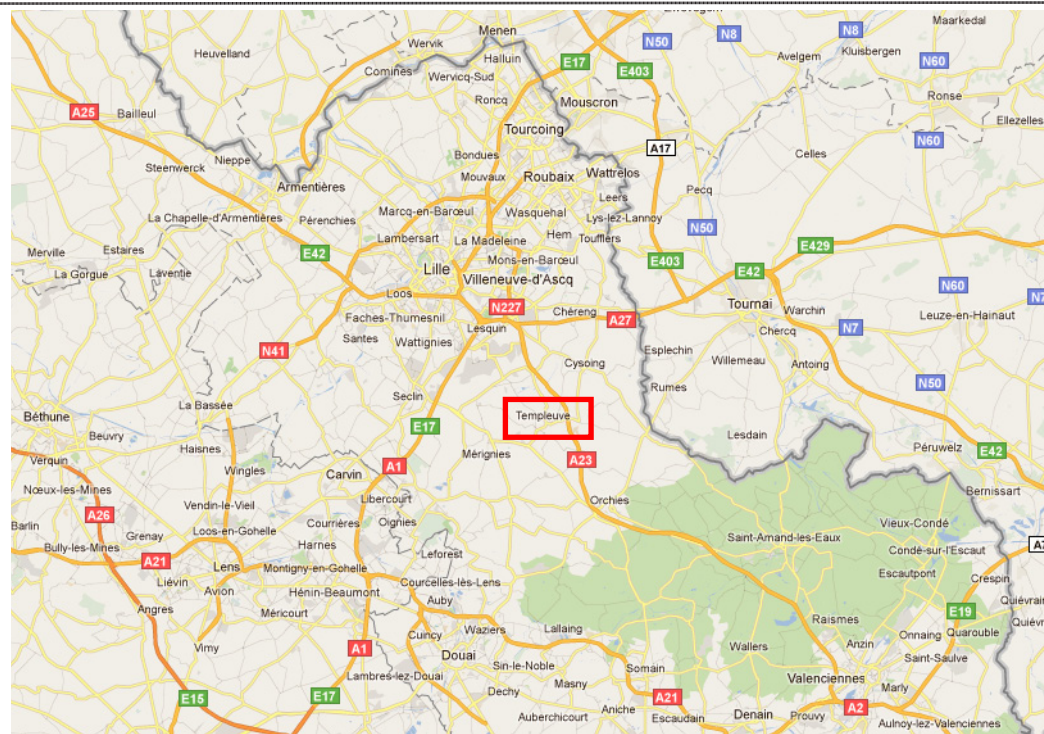
Synthèse du projet

Présentation et objectifs du projet

L'étude consiste à la création d'un pôle d'échange se traduisant par un projet d'aménagement urbain et paysager d'une assiette foncière anciennement dédiée, en partie, à une zone ferroviaire (ancien site industriel) et au parking actuel de la gare.

Les objectifs de ce projet sont:

- Faire valoir un pôle d'échange innovant, qualitatif pour la région, la CCPP et la commune.
- De proposer une offre cohérente et diversifiée vis à vis des différents modes de transports avec la favorisation des déplacements doux (cycliste, piéton...) et en transport en commun.
- Organiser l'espace urbain en fonction des usages.
- Améliorer le cadre de vie des riverains et commerçants.
- Développer un projet en respect de son environnement et de la biodiversité.
- Créer un parvis piéton sécurisé au droit de la gare et de la halle.
- Régler les problèmes de stationnements en offrant un nombre de stationnements suffisant vis-à-vis de la demande.
- Gérer les eaux pluviales de manière raisonnée.



Plan de situation - Echelle régionale carte IGN



Plan de situation - Echelle communale Photo aérienne

Localisation

Intégrant la région Nord Pas-de-Calais, la commune de Templeuve est située au sud de Lille et au nord de Valenciennes dans le département du Nord. Templeuve appartient à la Communauté de Communes du Pays de Pévele (CCPP) qui regroupe 19 communes.

Le pôle d'échange s'implantera en relation directe avec l'actuel parking de la gare et sur l'ancien site d'exploitation «Florimond Desprez» (graineterie) dont l'activité a cessé. Les installations, bâtiments sont prévus d'être démantelées fin 2011 (hors mission) pour voir apparaître un projet d'habitat de type éco-quartier.

Les parcelles (n°724,3110,3111) concernées par le projet se situent sur la commune de Templeuve, Nord Pas de Calais, en lien direct avec la gare et le long de la voie ferrée (au sud). Les parcelles privées susceptibles d'être concernées sont les suivantes:

- N° 1674 et 1675: Carrefour rue de Roubaix
- N° 2110: Superette «Vival»
- N° 2782 et 2346 : ancien Florimond Desprez

Caractéristiques

Il s'agit d'un projet de pôle d'échange multimodale sur plusieurs terrains d'une superficie totale d'environ 2 hectares (21 861m²)

Le site se compose d'un espace essentiellement minéralisé correspondant à l'actuel parking de la gare situé face au bâtiment et s'étendant du côté de l'ancien entrepôt SNCF (bâtiment désaffecté que la commune souhaite réhabiliter). Accessible depuis le carrefour rue de Roubaix/ rue Grande Campagne, cet espace est en impasse. Le site est bordé d'un front bâti à l'Ouest et au Nord par la voie ferrée.



Photographie aérienne - Echelle du quartier Photo aérienne

Descriptif des travaux

L'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve nécessitera des travaux relatifs à l'aménagement urbain et paysager de surface. Aucune démolition, ni construction de bâtiment n'est prévue dans le cadre du projet.

Dans ce cadre, il est prévu la création de:

- voiries internes (Véhicules légers et bus)
- quai bus (site propre)
- zone de stationnement courte et longue durée
- trottoir, cheminement piéton et parvis
- voie verte : piste cyclable
- réseaux divers et éclairage
- aménagements paysagers (massif, arbre, mobilier urbain...)

L'aire d'étude a été définie selon deux zones pour la réalisation de l'étude d'impact:

- Une zone d'étude rapprochée permettant d'étudier les thèmes environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à sa proximité directe.

- Une zone éloignée autour du projet permettant l'analyse des thèmes environnementaux influencés à plus grande distance.

2. Résumé non technique

Afin de répondre au développement croissant des transports en commun et au dynamisme socio-économique du territoire, la municipalité et la CCPP souhaitent réaliser un projet urbain et paysager au niveau du pôle d'échange multimodale de Templeuve.

Le POS de Templeuve est aujourd'hui en cours de révision, le projet de PLU a été arrêté le 31 mai 2007. Le projet entre dans le cadre des documents d'urbanismes en vigueur. Le périmètre de ce projet, couvre un peu plus de 2 hectares et doit permettre la réalisation d'un projet urbain et paysager cohérent en bordure des voies SNCF et en relation avec le centre ville de la commune de Templeuve.

Le site choisi se trouve donc dans un environnement urbain et se localise en partie sur un ancien site industriel et ferrovier qui constitue une réserve foncière importante sur la commune. Le site choisi répond à plusieurs critères techniques et notamment à la demande du grenelle qui vise à limiter l'étalement urbain.

La maîtrise d'ouvrage a donc choisi d'entreprendre de réaliser l'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve, permettant d'intégrer dès le départ l'ensemble des contraintes inhérentes au site (hydraulique, bruit, fonctionnement urbain, paysage...) dans la conception du projet en partenariat avec les différents intervenants.

L'objectif de ce pôle d'échange est :

- proposer une offre cohérente et diversifiée vis-à-vis des différents mode de transports: Stationnement véhicules légers, Transport en commun, voie verte, piéton et PMR
- Favoriser le report modal sur les modes doux et les transports en communs.
- permettre une amélioration du cadre de vie au travers d'un aménagement urbain, lieu de vie et d'échanges
- un respect de l'environnement au travers d'une démarche de développement durable: maintien de biodiversité, gestion des eaux pluviales, limiter la pollution lumineuse, gestion différenciée.....
- une redynamisation économique et de créer une véritable synergie à Templeuve.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et environnemental.
- Récréer une centralité autour de la place de la gare, elle doit marquer l'entrée de ville et la CCPP tout en étant fonctionnelle ;
- Optimiser les friches et limiter l'étalement urbain dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges ;

Le pétitionnaire a réalisé des études préalables qui ont permis d'établir la faisabilité du

projet. Le projet d'aménagement pris en compte dans la présente étude d'impact a été établi à partir des conclusions de ces réflexions préalables et de réunions au sein d'un comité de pilotage avec les différents partenaires technique, financier et décisionnel.



Phographie aérienne - Echelle du quartier Photo aérienne

2.1 Points essentiels de l'analyse de l'état initial

Milieux physiques

- Climat local tempéré. Compte tenu des données disponibles, aucune pollution atmosphérique n'a été détectée et la qualité de l'air est considérée comme étant globalement bonne à moyenne selon les paramètres pris en compte.
 - L'emprise du projet occupe une zone de faible relief, les pentes sont faibles. On note la présence d'un talus d'une dénivellation d'environ 2m sur le secteur.
 - Le site repose sur des sols de remblai graveleux recouvrants des argiles limoneuses. Les craies n'affleurent pas au droit du projet.
 - La commune fait partie du bassin versant Lys – Deûle par l'intermédiaire du Zécart.
 - L'emprise du projet n'est traversée par aucun écoulement permanent. Il n'existe pas de mare ni de zone humide dans la zone étudiée.
 - Les niveaux d'eau identifiés au moment des reconnaissances mettent en évidence la présence d'une nappe phréatique présente dans les limons des plateaux. Cette nappe superficielle est vulnérable. Son sens d'écoulement est supposé suivre la pente topographique locale.
 - Aucun périmètre de protection d'un quelconque captage d'eau potable n'empiète sur l'emprise du périmètre d'aménagement.
 - La commune de Templeuve est classée à risque vis-à-vis des mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols.
 - Le plan de prévention des risques de la Marque n'inclut pas le secteur d'étude. Par ailleurs, deux arrêtés relatifs à des phénomènes d'inondation, coulées de boue et mouvements de terrain ont été pris en 1944 et en 1999. Le site ne faisant pas parties des secteurs concernés.
 - le site s'inscrit dans le SDAGE Artois picardie, avec des contraintes de gestion qualitatives et quantitatives spécifiques pour les eaux pluviales.
- La zone d'étude appartient au territoire du SAGE Marque Deûle, qui est en cours d'établissement en janvier 2011.
- La couche superficielle sous-jacente aux remblais possède une perméabilité faible à très faible, son pouvoir d'infiltration est donc limité.

Occupation des sols, milieux biologiques

- Une richesse et des potentialités biologiques limitées sur le site même en raison d'un contexte industriel ancien (surface minéralisée, sol appauvri...)
- Les données disponibles et les visites sur le terrain effectuées à l'occasion de la présente étude, n'ont pas permis d'identifier d'espèces végétales ou animales rares et/ou protégées dans l'emprise du projet.
- Le site ne fait pas partie de périmètre de protection (ZNIEFF...).
- le secteur ne dispose pas de site réglementairement protégé pour des raisons faunistiques ou floristiques. Aucune espèce rare ou protégée n'y a été observée à ce jour.
- La sensibilité écologique des milieux et espèces recensées par rapport aux aménagements projetés est faible.
- l'étude d'incidence Natura 2000 est négative.
- Le site d'étude ne fait partie d'aucune servitude liée aux monuments historiques.

Contexte socio-économique

- De part sa position, la zone d'étude constitue une porte d'entrée sur la Commune de Templeuve et sur le territoire de la Communauté de Commune du Pays de Pévèle.
- Marquée par une pression humaine (habitat, voies de communication, ancien site industriel), elle est accessible par un réseau de voies routières.
- Des commerces de proximité sont en lien direct avec la gare
- Aucune démolition d'habitation, ni construction n'est incluse dans l'emprise du projet.
- Un projet immobilier d'éco-quartier sur l'ancien site «Florimond Desprez» est en cours d'étude par le groupe Vesta immobilier (démolition des bâtiments existants à la charge de ce projet).
- La commune de Templeuve prévoit une réhabilitation de l'ancien entrepôt SNCF présent sur le périmètre d'étude.
- La fréquentation de la gare a une échelle inter-communale.

Déplacements, réseaux

- Le site d'étude est desservi par une trame viaire qui permet une accessibilité depuis l'extérieur en un point unique (carrefour rue de Roubaix et rue Grande Campagne), ce qui constitue quelques perturbations de circulation aux heures de pointes.
- Un parking automobile existant saturé avec une lecture compliquée qui pose des problèmes de sécurité.
- Une offre et un réseau SNCF adapté et fortement emprunté
- Des difficultés d'accès piétons (revêtement de surface, dénivellation, largeur...) notamment pour les PMR.
- Des liaisons cyclables inexistantes mais un projet de la Région entre Templeuve et Capelle-en-Pévèle en lieu et place des anciennes voies ferrées.
- Pas d'arrêt de bus sur le site, il se situe à proximité (200 m), au niveau de la rue de Roubaix.
- Un réseau d'assainissement existant lié à la présence du front bâti et du bâtiment de la gare.

Risques et nuisances

- La zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre de protections, de risques.
- Pollution des sols: la campagne de reconnaissance réalisée n'a pas permis de mettre en évidence de trace de pollution.
- A défaut d'étude acoustique précise, il est difficile d'estimer l'ambiance acoustique sachant que le site est actuellement classé en zone 1. Au vu du projet de requalification de voirie et paysager, le site ne présente pas de sensibilité particulière.

Urbanisme

- Le POS de Templeuve est aujourd'hui en cours de révision, le projet de PLU a été arrêté le 31 mai 2007. Le projet de pôle d'échange entre dans le cadre des documents d'urbanismes en vigueur.
- Plusieurs servitudes d'utilité publique concernent l'emprise de la gare et des terrains à proximité: Servitude de protection des lignes ferroviaires (T1) Ligne Fives-Hirson, Servitude d'alignement (EL7) rue de Roubaix, Servitude de protection des cours d'eau non-domaniaux, Servitude de dégagement liée à l'aéroport de Lesquin

Contexte paysager

- Le site se situe dans le grand paysage de la Pévèle.
 - Les perceptions visuelles depuis le site n'offrent pas un intérêt particulier.
 - Le contexte ferrovier et industriel constitue le paysager propre du site d'étude.
 - Saturation du lieu par la présence de la voiture. Le site souffre d'un manque de visibilité vis-à-vis des fonctions et des utilisations de l'espace.
- Le site d'étude est, dans l'état actuel, minéralisé en grande partie, avec de larges surfaces en enrobé et des espaces en gravier/balast à proximité de l'entrepôt.
- Le site ne fait partie d'aucune servitude liée aux monuments historiques.

2.2. Le projet présenté

Le projet de pôle d'échange de la gare de Templeuve occupera une superficie d'environ 2 hectares. La maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Communauté de commune du Pays de Pévèle et la commune de Templeuve.

Le projet de pôle d'échange prévoit de créer :

- 1 parvis comprenant les espaces piétonniers, un jardin paysager, des stationnements courte durée (zone bleue, dépose minute) et une aire de circulation et de stationnement réservés au bus.
- 1 aire de stationnement longue durée (parking aérien) au Sud de la voie SNCF
- 1 voie verte longeant les voies SNCF

Les aménagements présentés sont envisagés selon un phasage prévisionnel en deux phases opérationnelles à partir de Mai 2012:

- 1ère phase de réalisation de travaux pour le parking longue durée de mi à fin 2012. Cette phase n'engendrant que très peu de perturbation vis-à-vis du fonctionnement de la gare dans sa configuration actuelle. Ce parking sera donc mis en service avant le basculement en phase n°2.
- 2nd phase le parvis et stationnement courte durée de début 2013 à mi 2013. Pendant cette période de travaux, un accès aux quais et aux habitations sera maintenu pour les usagers et riverains.

Au moment de l'établissement de cette étude, une extension du projet est envisagée au delà de sa configuration présentée ci-avant. Celle-ci dépend des études menées par RFF vis-à-vis de l'accessibilité aux quais de la gare de Templeuve. Leur étude porte sur l'accessibilité pour tous (PMR) aux quais mais également sur un hypothétique accès aux quais depuis le Nord des voies. (phase 3)

A l'heure d'aujourd'hui et au vu de l'avancement des études RFF, il est impossible de déterminer un planning opérationnel. L'objectif opérationnel minimum annoncé par RFF est de 2013 pour le coté Sud et 2015 pour le coté Nord.

Si le projet d'accessibilité par le Nord des voies se concrétise, l'aménagement d'un parking complémentaire pour le pôle d'échange de la gare est envisagé (Phase 4).



Plan d'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve avec extension au Nord des voies SNCF

2.3 Impacts potentiels sur l'environnement, principe des mesures correctrices envisagées

L'étude des impacts potentiels et des mesures correctrices porte uniquement sur la phase 1 et phase 2 du projet. La phase 4 ne faisant pas partie du programme d'aménagement, nous n'avons réalisé qu'une appréhension des impacts.

Le projet est susceptible de générer un certain nombre d'effets à l'encontre de son environnement:

- Impacts permanents, liés à la fréquentation et la gestion du site:

- *Effets sur les écoulements hydrauliques de surface
- *Effets vis-à-vis des tissus urbain et économiques
- *Effets liés à la gestion des déplacements
- *Cohérence avec les documents d'urbanisme et les servitudes d'intérêt

général.

*Effets sur la santé publique (nuissances, risques liés aux ouvrages envisagés)

*Effets sur les milieux biologiques du site

- lors du déroulement du chantier d'aménagement (effets temporaires)

La minimisation des impacts du projet a été prise en compte dès la conception du projet, au travers des diverses problématiques indiquées ci-après:

- **Gestion de la ressource en eau:** Aucun rejet d'eaux pluviales ne sera effectué directement vers le milieu superficiel au niveau du projet. Cependant, afin de limiter les risques de pollution, des mesures seront mises en oeuvre.

Pour les eaux usées, celles-ci proviennent uniquement des bâtiments existants et des 2 places de stationnement pour camping-cars qui seront tous deux récupérés et renvoyés au réseau existant.

Bien que situé au sein d'une aire d'alimentation de captage prioritaire, la zone d'infiltration présente de faibles risques de contamination vers le milieu souterrain.

Néanmoins, chaque point d'infiltration particulier représente un risque ponctuel si des eaux polluées y sont envoyées.

Les incidences de la création de la zone sur la qualité des eaux souterraines sont de trois types :

- La pollution chronique non significative

- La pollution saisonnière

Pour réduire le risque de pollution, des règles simples pourront être appliquées :

· Priorité aux salages préventifs avec de faibles quantités de produits, en fonction des prévisions météorologiques locales.

· Utilisation de chlorure de sodium en solution plutôt que sous forme solide.

Les mêmes constats sont applicables aux produits phytosanitaires. Le phénomène de lessivage pourra être réduit en respectant certaines consignes :

· Utilisation d'un herbicide homologué pour l'emploi et le milieu auxquels il est destiné,

· Respect des dosages,

· Suspendre les traitements durant les pluies et en période de sécheresse,

· Les éviter lorsque le sol est gelé,

- La pollution accidentelle

Le risque d'une pollution accidentelle sur le site est minime du fait d'une circulation majoritaire de véhicules légers et de quelques bus.

En cas de pollution accidentelle, l'intervention devra être rapide pour éviter une contamination du milieu souterrain.

Dans la zone d'étude, la création de surfaces imperméables a une incidence minime sur la recharge de la nappe étant donné la faible superficie d'environ 2 ha. Néanmoins, les ouvrages de rétention ne seront pas étanches ce qui permettra en partie l'infiltration.

Pour le bassin versant Sud, dans le cadre d'un événement centennal, il sera possible d'infiltrer environ 83,7 m³ en 53,0 heures soit 10,4% du volume utile centennal de tamponnement.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

- Le projet de pôle d'échange de la gare de Templeuve contribuera au **renforcement de l'attractivité économique** de ce secteur et répond à la demande locale.

En ce sens, les effets du projet sur l'environnement économique local seront très largement positifs et n'impliqueront pas de mesures correctives particulières.

- Les maisons d'habitation incluses dans le périmètre de l'opération ne sont pas appelées à disparaître dans le cadre de l'aménagement du projet.

A ce titre aucun effet négatif n'est susceptible d'être généré par le projet.

- Le pôle d'échange de la gare va **générer de nouveaux déplacements** qui ont été étudiés en collaboration avec les différents partenaires (promoteur immobilier, Département du Nord et la Région). A noter qu'il est prévu une refonte total des circulations internes au travers des études menées avec les différents partenaires techniques et d'une prise en considération du contexte et des contraintes techniques. Ces derniers ont validé les gabarits et principes de fonctionnements généraux du projet à travers des comités de pilotage.

- Modification de l'accès au parking longue durée. Une signalisation sera mise en place spécifiquement pour indiquer l'accès du parking.

- Les voies de desserte aux parcelles voisines ne seront interrompues du fait du projet, aucune mesure particulière n'est donc prévue.

- Par ailleurs, des efforts seront entrepris pour éviter le recours systématique à l'automobile pour accéder au site

- Le schéma des voiries internes prévoit une hiérarchisation claire des voiries, avec signalisation adaptée.

- la capacité de stationnement prévue parking Sud et parvis de la gare, permet de répondre aux besoins des utilisateurs (habitant, personnel, visiteurs et autre usages)

- L'accessibilité piétonne et cyclable du projet a fait l'objet d'une restructuration: La trame interne sera reliée aux axes de circulation existants en périphérie dans le but d'assurer la continuité, notamment piétonne et cycliste. Le tout respectant des normes PMR en vigueur.

La création d'une voie verte longeant les voies ferrée sur la partie Sud permet un accès à plus grande échelle.

- En raison de la création d'un arrêt de bus sur le site, il sera nécessaire de reconsidérer la desserte en transport en commun avec les gestionnaires du réseau existant vis-à-vis de ce projet. Une information du public et des chauffeurs sera mise en place en interne par les prestataires.

- **Le projet entre dans le cadre des documents d'urbanismes** en vigueur (PLU et ou POS).

- Il existe relativement **peu de servitudes ou d'obligations réglementaires** dans ce secteur qui remettent en cause le projet. Elles sont liées pour l'essentiel à l'ancienne voie SNCF, cette contrainte ne s'oppose pas à l'aménagement du projet. Leur présence devra être prise en compte lors de sa conception.

- Le site d'étude ne fait l'objet d'**aucune prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde définies par le code du patrimoine.**

- De par sa nature, **le projet peut potentiellement générer des risques sur la santé publique.** Ceci concerne en particulier:

* la qualité de la ressource en eau : Le projet prévoit une collecte et un tamponnement avec un débit de fuite, il n'y a donc pas d'incidence en aval. A noter: Une partie des eaux de toitures de l'entrepôt seront stockées en cuve et réutilisées pour les besoins internes en eau potable (arrosage, sanitaire...) Aucune perturbation au niveau des eaux usées des différents bâtiments existant sur l'emprise du projet qui seront évacuées vers le réseau collectif, dans le respect des normes en vigueur.

* la qualité de l'air : émissions dues au trafic routier de fréquentation du site Cet impact doit toutefois être nuancé compte tenu de l'importance du volume de la circulation routière actuelle sur le site.

* l'émission de nuisances sonores pouvant être directement ou indirectement générées par la fréquentation des circulations routières sur le site, impossible à déterminer. Aucun effet direct majeur ne sera a priori généré par le projet vis à vis des zones habitées extérieures.

- L'emprise du projet et ses abords proches ne sont **pas concernés par les périmètres de risques** liés aux plus proches établissements classés au titre de la directive 'seveso' Aucun site aux sols pollués ou contaminés n'a été détecté dans ce secteur.

- Une **étude d'éclairage a démontré que l'impact du projet sera en respect de l'environnement** et sécurisera le site

- Les **nuissances olfactives sont nulles** au vue du projet

- Les **milieux biologiques** visibles sur l'emprise du projet sont artificialisés de part l'ancienne activité industrielle. Il existe un élément sensible relatif à un corridor au droit de la futur voie verte. Le projet veillera à reconstituer au maximum les franges végétales dans le but de **maintenir ce corridor biologique** relatif à l'ancienne voie SNCF. **Pas d'incidence sur les sites de protection nationaux et régionaux.** En raison de l'absence d'impact faunistique et floristique majeur, le projet ne comprend pas de mesure correctrice spécifique.

- Un traitement paysager du projet est envisagé au travers d'un aménagement visuel qualitatif des espaces publics de l'emprise global. Le parti d'aménagement se fixe comme principe essentiel de participer à la valorisation de ce pôle d'échange et d'insérer au mieux le projet dans son environnement.

- Lors du déroulement du chantier d'aménagement (effets temporaires)

En règle générale, les impacts liés à la phase de travaux sont limités. Le suivi strict des règles de sécurité et de bonnes pratiques qui sont édictées dans le cahier des charges des entreprises permet de compenser ou d'éliminer en quasi totalité les impacts temporaires.

- * Effets sur les écoulements hydrauliques de surface et souterraines
- * Effets sur le contexte économique
- * Effets vis-à-vis du tissu urbain
- * Effets sur les déplacements et les transports divers
- * Cohérence avec les servitudes d'intérêt général
- * Effets sur la santé publique
- * Effets sur les milieux biologiques

Le déroulement des travaux n'aura lieu que pendant les heures normales et aucun travail et circulation d'engins ne se déroulera entre 22h et 6h.

Mis à part les livraisons de matériaux sur le chantier, la circulation des engins de chantier se fera dans l'emprise du projet, en dehors des voies publiques de circulation.

Nota: Une partie des produits issus de la démolition du bâtiment «Florimond Desprez» sera réutilisé en matériaux de fond de forme pour le pôle d'échange.

Si nécessaire, les mesures suivantes seront prises, conformément aux normes actuellement en vigueur:

- Dès la consultation, les entrepreneurs devront tenir compte des précautions à prendre pour éviter odeurs, fumées et poussières (évacuation en décharge publique, arrosage, nettoyage régulier et fréquent des lieux et accès...)

Notice hygiène et sécurité

Mission CSPS

Mesures de sécurité imposées

3. Etat initial du site et de son environnement

3.1 Caractéristiques physiques.

Climat

Les données suivantes proviennent de la station météorologique de Lille-Lesquin située à environ 9,5 kms du site, pour la période 1981-2003. Les résultats suivants indiquent que le secteur bénéficie d'un climat tempéré sous influence maritime:

« climat de type océanique atténué »

Températures

Les températures moyennes mensuelles sont représentées dans le diagramme ombrothermique suivant. (cf page 20)

Les températures moyennes hivernales sont relativement douces (3°C en moyenne mensuelle), les températures estivales sont assez modérées : 15 à 17°C

La moyenne annuelle est de 11,2°C

La moyenne des températures minimales s'échelonne entre 1,7°C en janvier et 13,9°C en juillet, celle des températures maximales entre 6,7°C en janvier et 24,1°C en août.

L'ensoleillement est assez faible, avec moins de 1 600 heures/an.

Elles sont comprises entre 46,3 heures mensuelles (janvier) et 220,5 heures (août).

Pluviométrie

La distribution mensuelle des précipitations est représentée par le diagramme en page 20.

La moyenne annuelle des précipitations est modérée, elle s'élève à environ 700mm. Les pluies se répartissent sur environ 160 jours de l'année et de façon assez homogène sur l'ensemble des mois, avec quelques pointes en fin d'automne début d'hiver (octobre à décembre) et en début d'été (juin juillet). Les mois d'octobre, novembre et décembre sont affectés par des pluies plus abondantes (80mm et plus). Les mois de février et mai sont comparativement moins pluvieux: la moyenne mensuelle des pluies y est inférieure à 52mm. Les pluies à caractère exceptionnel sont des pluies orageuses courtes en été ou longues sur sol saturé en hiver. La moyenne mensuelle de l'année est de 63mm.

On enregistre une moyenne de 55 jours de brouillard par an, essentiellement répartis entre les mois de septembre et février (plus de 5 jours de brouillard par mois)

15 jours de neige par an sont observés en moyenne (dont 7 jours de neige tenant au sol) répartis entre novembre et avril. On note seulement 3 jours de grêle par an.

Vents

La rose des vents ci-après donne une idée de la répartition des vents dominants du secteur. Les vents du secteur sont majoritairement d'origine Sud-Ouest (apportant la pluie) et dans une moindre mesure du Nord-Est (temps sec). Le nombre de jours avec vents forts est peu important (vents de Sud-Ouest) et la direction des vents varie selon la saison:

*en hiver: sud ouest - nord est

*au printemps: nord - nord est

*en été: sud ouest - ouest

*en automne: sud - ouest

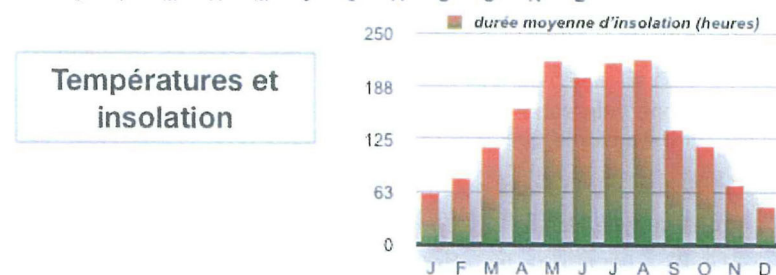
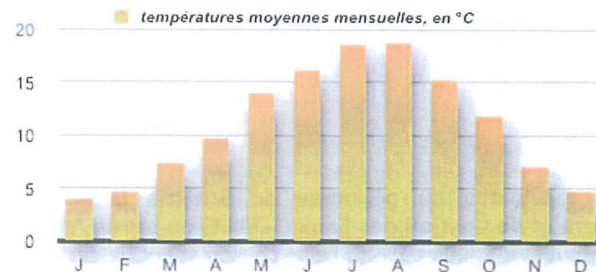
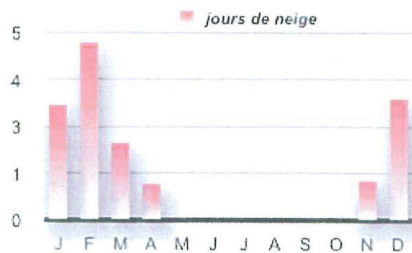
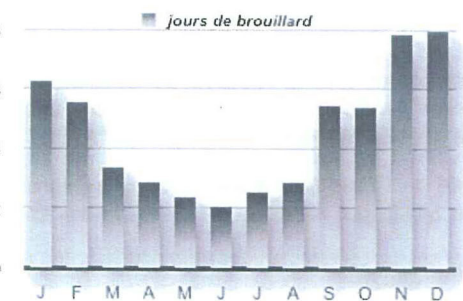
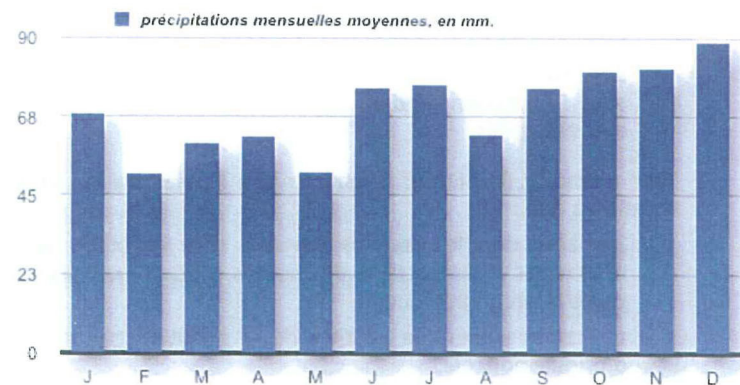
Le nombre de jours avec vents forts est relativement peu important (9,8j avec vent >16m/sec en moyenne pour janvier par exemple). Ces vents forts viennent du Sud-Ouest.

Quelques éléments peuvent induire localement de légères et ponctuelles modifications de cette situation climatique globale. Mais ces particularités locales sont assez peu marquées. Elles sont liées à la présence des villages et/ou de zones boisées: leurs présences génèrent une rugosité du paysage qui perturbent localement les vents (micro reliefs provoquant des tourbillons, courants d'air...). Le relief étant ici modéré, il est localement sans effet sur le contexte climatique local.

Relevé climatique du Nord Pas de Calais - Moyenne annuelle

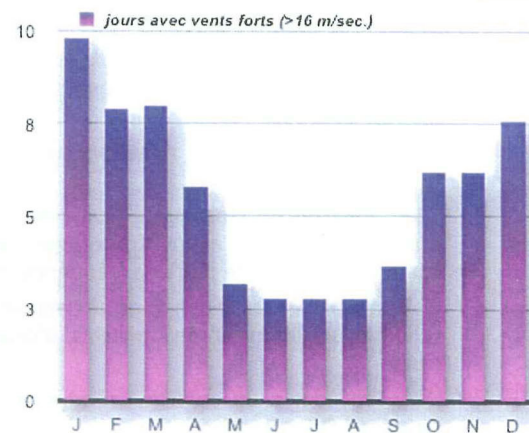
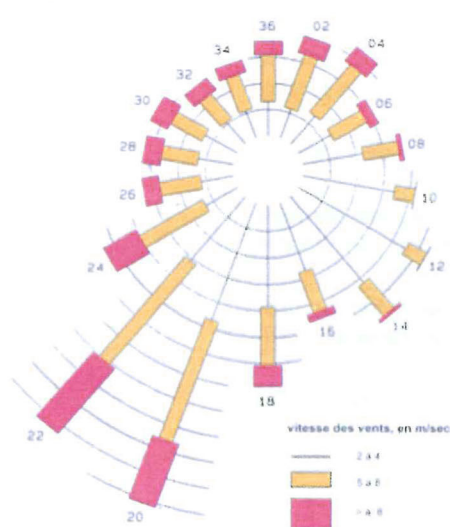
Station de Lille/Lesquin

les Précipitations



Températures et insolation

Direction et force des vents



Qualité de l'air

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, la zone d'étude fait partie d'une zone considérée comme étant peu, voire pas polluée.

Dans la région, les données disponibles sont collectées par l'association de surveillance de qualité de l'air Atmo Nord Pas de Calais. Une station située à Lesquin, en zone Périurbaine, 5 Blvd Liberté en service depuis 2000 relève le niveau exact de la pollution atmosphérique et son évolution dans la zone d'étude (source ATMO Nord Pas de Calais) doit voici les résultats:

Les résultats des moyennes mensuelles et annuelles sont inférieurs aux valeurs de référence indiquées par l'organisation Mondiale pour la santé (OMS)

nb les résultats plus récents ne sont pas disponibles actuellement

La zone d'étude étant située en lisière de zones agricoles et de zones de densité moyenne, la qualité de l'air y est globalement bonne.

Sur la période du 5 novembre au 2 décembre 2008, ATMO a réalisé une campagne de mesure de la qualité de l'air par station mobile, installée rue de la passementerie (cour des services techniques) à Templeuve, afin d'obtenir un complément d'information sur l'influence des émissions liées au trafic routier. Rapport d'étude n°01/2009/IC (CF page 14). Les polluants mesurés en continu étaient les oxydes d'azotes (NO2 et NO) le dioxyde de soufre (SO2) l'ozone (O3) et les poussières en suspension (PS).

Les résultats des mesures sont indiqués dans le rapport cité ci-dessus et la conclusion est :

- Les niveaux relevés sont proches des niveaux de la station fixe.
- Aucune valeur réglementaire n'a été dépassée
- Aucun impact majeur issu d'une source fixe ou mobile n'a été identifiée sur les niveaux de pollution de fond.



Station météo de Lesquin

Date	monoxyde d'azote (NO) en microg/m3
01-01-2007 00:00:00	15
01-01-2008 00:00:00	13
01-01-2009 00:00:00	12
01-01-2010 00:00:00	12
01-01-2011 00:00:00	Indisponible

Date	dioxyde d'azote (NO2) en ug/m3
01-01-2007 00:00:00	32
01-01-2008 00:00:00	30
01-01-2009 00:00:00	29
01-01-2010 00:00:00	30
01-01-2011 00:00:00	Indisponible

Date	ozone (O3) en microg/m3
01-01-2007 00:00:00	39
01-01-2008 00:00:00	41
01-01-2009 00:00:00	41
01-01-2010 00:00:00	39
01-01-2011 00:00:00	Indisponible

Moyenne annuelle du taux de pollution 2007 à 2010
Station de Lesquin

Polluant	Normes Valeurs limites et objectifs de qualité			
	Moyenne annuelle	Moyenne journalière	Moyenne horaire	
dioxyde de soufre (SO ₂)	50 µg/m ³ (objectif de qualité)	125 µg/m ³ (- de 3 jours/an ou Percentile 99.2)	350 µg/m ³ (- de 24 heures/an ou Percentile 99.7))	-
dioxyde d'azote (NO ₂)	44 µg/m ³ (valeur limite) 40 µg/m ³ (objectif de qualité)	-	200 µg/m ³ (- de 175 heures/an ou Percentile 98) 220 µg/m ³ (- de 18 heures/an ou Percentile 99.8)	-
poussières (PM10)	40 µg/m ³ (valeur limite) 30 µg/m ³ (objectif de qualité)	50 µg/m ³ (- de 35 jours/an ou Percentile 90.4)	-	-
monoxyde de carbone (CO)	-	-	-	moyenne glissante sur 8 heures : 10 mg/m ³
ozone (O ₃)		65 µg/m ³ (protection de la végétation)	200 µg/m ³ (protection de la végétation)	120 µg/m ³ Sur 8 heures (objectif de qualité)

Date	ozone (O3) en microg/m3
23-10-2011 00:00:00	43
24-10-2011 00:00:00	39
25-10-2011 00:00:00	28
26-10-2011 00:00:00	43
27-10-2011 00:00:00	30
28-10-2011 00:00:00	19
29-10-2011 00:00:00	27
30-10-2011 00:00:00	33
31-10-2011 00:00:00	33
01-11-2011 00:00:00	26
02-11-2011 00:00:00	39
03-11-2011 00:00:00	42
04-11-2011 00:00:00	43
05-11-2011 00:00:00	15
06-11-2011 00:00:00	41
07-11-2011 00:00:00	22
08-11-2011 00:00:00	5
09-11-2011 00:00:00	13
10-11-2011 00:00:00	8
11-11-2011 00:00:00	17
12-11-2011 00:00:00	12
13-11-2011 00:00:00	14
14-11-2011 00:00:00	14
15-11-2011 00:00:00	5
16-11-2011 00:00:00	6
17-11-2011 00:00:00	5
18-11-2011 00:00:00	11
19-11-2011 00:00:00	9
20-11-2011 00:00:00	7
21-11-2011 00:00:00	5
22-11-2011 00:00:00	Indisponible

Moyenne journalière du taux de O3 en microg/m3
station fixe de Lesquin

Les oxydes d'azote (NO_x)

- Moyennes durant la campagne de mesures

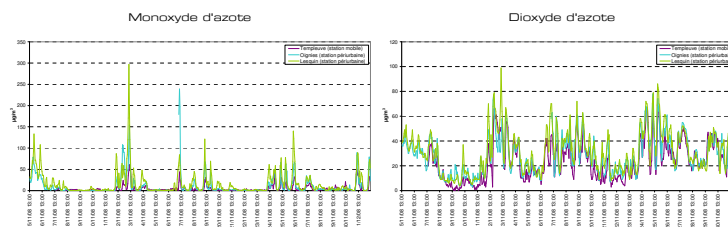
Monoxyde d'azote (NO)

Site	Concentration moyenne (µg/m ³)	Valeur horaire maximale (µg/m ³)
Templeuve (station mobile)	5	61
Oignies (station périurbaine)	11	239
Lesquin (station périurbaine)	16	297

Dioxyde d'azote (NO₂)

Site	Concentration moyenne (µg/m ³)	Valeur horaire maximale (µg/m ³)
Templeuve (station mobile)	24	67
Oignies (station périurbaine)	29	78
Lesquin (station périurbaine)	32	99

- Evolution des moyennes horaires



Les variations des niveaux de dioxyde d'azote sont les mêmes pour les trois sites de mesure. Les valeurs mesurées par la station mobile sont les plus faibles, en moyenne comme en valeur maximale. La réglementation concernant les valeurs horaires a bien été respectée pour l'ensemble des sites. Aucun impact majeur lié à un trafic automobile important n'a été identifié à travers des résultats de ces polluants.

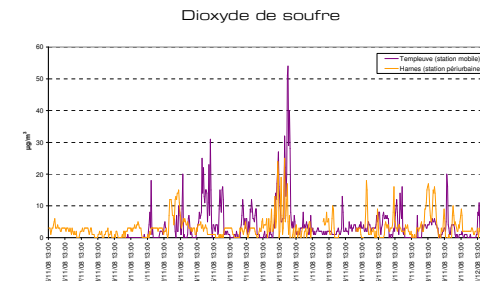
Bilan des deux phases
Les niveaux d'oxydes d'azote relevés sur les deux phases sont faibles et respectent la réglementation en vigueur. Par comparaison entre les valeurs relevées sur les stations fixes pendant la campagne et les données de l'ensemble de l'année sur ces mêmes sites, on peut considérer que le risque de dépassement des valeurs limites sur le site de Templeuve est faible.

Le dioxyde de soufre (SO₂)

- Moyennes durant la campagne de mesures

Site	Concentration moyenne (µg/m ³)	Valeur horaire maximale (µg/m ³)	Valeur journalière maximale (µg/m ³)
Templeuve (station mobile)	4	54	15
Harnes (station périurbaine)	3	25	9

- Evolution des moyennes horaires



Les teneurs de dioxyde de soufre sont restées en moyenne faibles et équivalentes sur les deux sites de mesure. Les valeurs horaires et journalières maximales ont toutefois été enregistrées par la station mobile à Templeuve. Les évolutions horaires ne suivent d'ailleurs pas les mêmes variations tout au long de la campagne. Les valeurs les plus élevées ont été observées durant la première quinzaine de campagne et plus particulièrement du 11 au 20 Novembre.

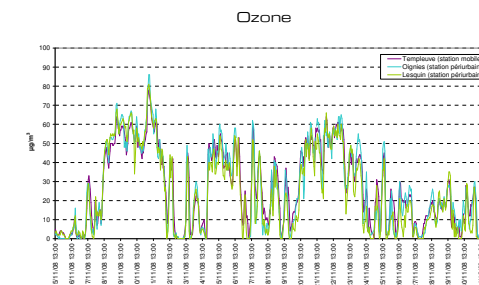
La réglementation pour ce polluant a bien été respectée pour les deux sites de mesure.

L'ozone (O₃)

- Moyennes durant la campagne de mesures

Site	Concentration moyenne (µg/m ³)	Valeur horaire maximale (µg/m ³)	Moyenne sur 8 heures glissantes maximales (µg/m ³)
Templeuve (station mobile)	26	78	71
Oignies (station périurbaine)	26	86	76
Lesquin (station périurbaine)	24	81	74

- Evolution des moyennes horaires



Les concentrations d'ozone ont suivi les mêmes variations sur les trois stations qui sont conformes aux propriétés physicochimiques de l'ozone : on retrouve des concentrations les plus élevées au cours de l'après-midi. Les valeurs moyennes comme les pointes horaires sont également très proches. Les valeurs réglementaires applicables à l'ozone ont été respectées sur les sites de mesure concernés par cette étude.

Bilan des deux phases

Les niveaux d'ozone relevés sur les deux phases sont faibles et conformes à ceux relevés en station fixe. Aucune valeur supérieure à celle inscrite dans les textes réglementaires n'a été observée sur les deux phases de mesure.

Environnement acoustique

Du fait de son important réseau d'infrastructures de transport routières et ferrées, le Nord Pas-de-Calais est particulièrement concerné par la gestion des nuisances sonores liées aux déplacements. Plus de 1 224 km de voiries sont de catégories 1 à l'échelle régionale, soit de l'ordre de 25 % des voiries classées. 3 620 km de voiries, soient 76 % des voiries classées sont de catégorie 1, 2 ou 3.

La limitation des nuisances sonores liées aux infrastructures de transport terrestre doit être prise en compte dans tout projet neuf d'infrastructure routière ou ferroviaire et lors de la transformation significative d'une voie existante (augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB (A) après transformation). Les maîtres d'ouvrage sont tenus de mettre en place des protections (écrans antibruit voire traitements de façade) afin de respecter les seuils de niveaux de bruit fixés réglementairement.

L'article L 571-10 du Code de l'environnement a institué le classement des infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et de leur trafic. Ce classement est requis pour les infrastructures qui comportent un trafic journalier moyen annuel de plus de 5 000 véhicules (route) ou 50 trains (voies ferrées) ou 100 autobus ou trains (en milieu urbain). Il distingue cinq catégories sonores.

Un arrêté de classement est établi par le préfet après consultation des communes et comporte les secteurs affectés par le bruit. Leur largeur, de part et d'autre des infrastructures classées, est fonction des catégories sonores : elle varie de 300 m pour les plus bruyantes à 10 m pour les moins bruyantes (catégorie 1 : 300 m ; catégorie 2 : 250 m ; catégorie 3 : 100 m ; catégorie 4 : 30 m ; catégorie 5 : 10 m). L'arrêté définit les niveaux sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques applicables lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances.

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit ainsi que les règles de construction sont annexés au plan local d'urbanisme.

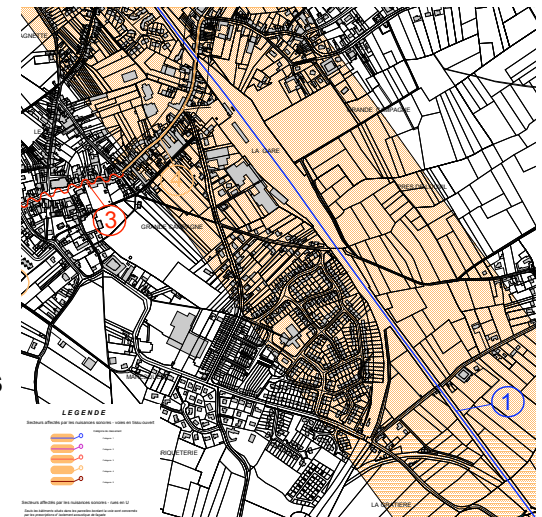
Enfin, le rattrapage des situations critiques, ou « points noirs », passe par la mise en place d'observatoires du bruit et de la résorption des points noirs.

L'action menée repose à la fois sur la prévention, le traitement des bruits à la source et la résorption des situations les plus critiques, à savoir les points noirs du bruit. Ceux-ci se définissent comme des bâtiments sensibles, antérieurs à l'infrastructure et exposés en façade à plus de 70 dB (A) le jour ou 65 dB (A) la nuit.

La prévention consiste à employer des matériels et des revêtements moins bruyants, à renforcer la protection acoustique des habitations aux abords des infrastructures, à prendre en compte de nouvelles règles de construction. La résorption des situations des points noirs se base sur un recensement des zones de bruit critique sur tous les réseaux et sur l'établissement d'une liste des points noirs du réseau national devant faire l'objet d'un rattrapage.

Un programme de protection des logements visant la réduction du bruit à la source (régulation du trafic et de la vitesse) ou au plus près de la source (écrans antibruit), complété si besoin par des isolations de façades, a été entrepris en 2003 dans le cadre du plan national d'actions contre le bruit, au moyen de subventions. Les logements traités en priorité ont été ceux des zones urbaines sensibles exposées à plus de 70 dB (A) le jour ou 65 dB (A) la nuit ainsi que ceux exposés aux « super points noirs » (70 dB (A) le jour et 65 dB (A) la nuit).

La carte ci-contre nous indique que le site d'étude est localisé dans un secteur classe 1 (niveau sonore sup à 81 Db) en raison de la voie ferrée. La typologie d'aménagement: aménagement urbain et paysager, implique que le site n'est donc pas soumis aux normes d'isolement acoustique contre les bruits de l'espace extérieur, conformément aux dispositions de l'arrêté du 10/12/2001.



Géologie, Géotechnique et hydrogéologie

Géologie

Le terrain étudié se situe en commune de TEMPLEUVE (59 242), au Sud de la voie SNCF, au abords de la gare. D'après la carte géologique de CARVIN (1/50000), la géologie prévisionnelle est la suivante: remblais ou matériaux sableux reposant sur des formations argileuses (Argile d'Orchies - 10 à 15m).

Les argiles limoneuses compactes possèdent des caractéristiques mécaniques faibles.

Les argiles limoneuses à passées argileuses saturées en eau présentent des caractéristiques mécaniques médiocres.

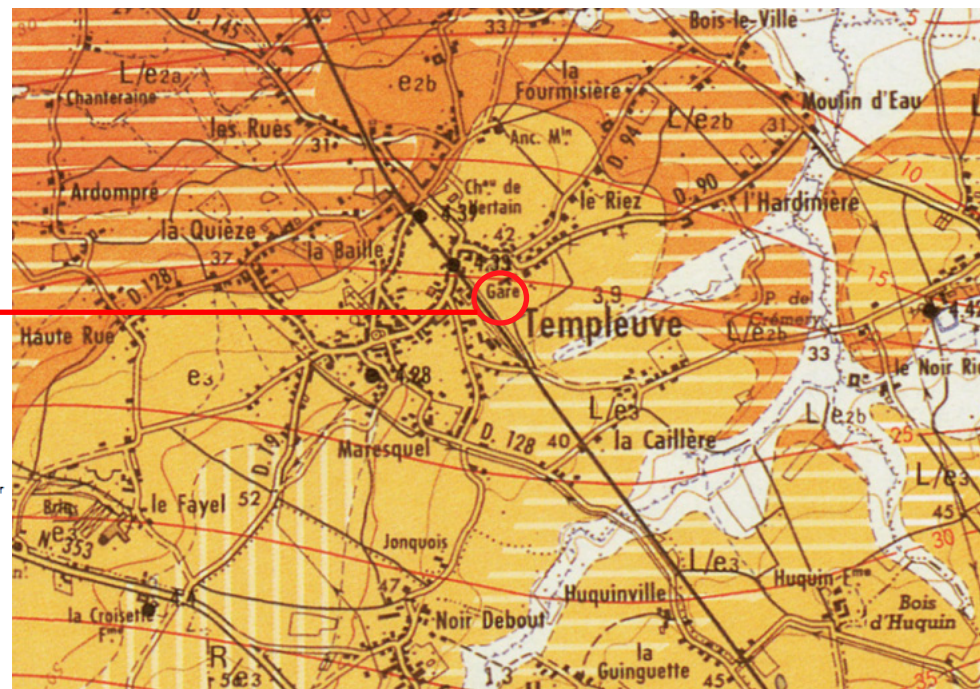
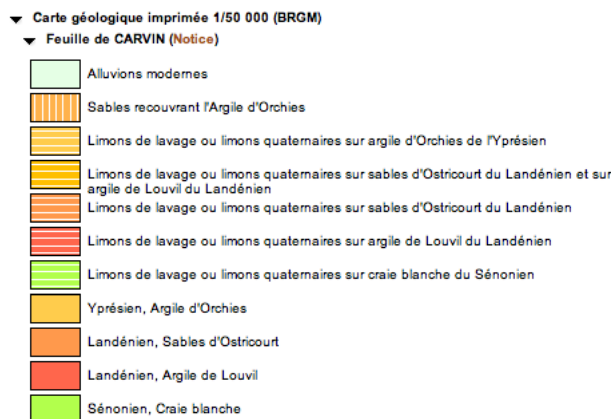
Le toit de la formation argileuse gris/vert plastique a été mis en évidence dans les sondages

SP1 à SP5 relative à la mission géotechnique réalisé par «Alpine Energie» du 27/06/2011 au 30/06/2011. (Cf Rapport d'étude de sol, Mission G11).

Les formations que l'on est susceptible de rencontrer sont de haut en bas :

- Argile d'Orchies (Yprésien) e3
- Sables d'Ostricourt (Landénien) e2b
- Argile de Louvil e2a
- Le Sénonien C4

Pôle d'échange - Gare Templeuve



Carte des formation géologique - Echelle intercommunale carte BRGM

Géotechnique

Une mission géotechnique de type G11 a été réalisé sur le site par Alpine Energie du 27/06/2011 au 30/06/2011.

Les sondages réalisés lors de la campagne de reconnaissance, ont permis d'observer successivement les faciès suivants :

Lithologie (nature des sols)	Profondeur (m/TN)		Caractéristiques mécaniques		
	de	à	Pression limite PI (MPa)	Module pressiométrique Em (MPa)	Résistance dynamique Rd (bar)
<i>Remblai graveleux</i>	0,00	0,40	-	-	> 200
<i>Argile limoneuse compacte</i>	0,40	0,80 1,80	0,32 à 0,50	3,4 à 9,1	30 à 160
<i>Argile limoneuse à passées argileuses saturées en eau</i>	0,80 1,80	9,00 11,50	0,06 à 0,51	0,7 à 5,1	30 à 210
<i>Argile gris/vert plastique</i>	9,00 11,50	10,00 14,00	-	-	-

Les argiles limoneuses compactes possèdent des caractéristiques mécaniques faibles.

Les argiles limoneuses à passées argileuses saturées en eau présentent des caractéristiques mécaniques médiocres.

Le toit de la formation argileuse gris/vert plastique a été mis en évidence dans les sondages SP1 à SP5. Lors de la traversée de cette couche, notre sondeur a observé une augmentation du couple de rotation ainsi qu'une chute de la vitesse d'avancement.

SONDAGES		SP5	Ep2
Profondeur (m/TN)		3,00 à 4,00	0,40 à 1,20
Lithologie (nature des sols)		Argile limoneuse saturée en eau	Argile limoneuse compacte
Teneur en eau (%)		26,3	22,3
Analyse granulométrique	Dmax (mm)	2	5
	< 50 mm (%)	100,0	99,9
	< 2 mm (%)	99,8	99,5
	< 80 µm (%)	63,6	55,2
Limites d'Atterberg	Wl (%)	32	36
	Wp (%)	18	21
	Ip	14	15
	Ic	0.43	0.89
Classification GTR		A2	A2

Ces résultats permettent de classer ce matériau en A2 selon le GTR. Il s'agit de sols fins sensibles à l'eau. Ces matériaux sont réputés sensibles au retrait / gonflement.

Une mission d'essais de perméabilité du sol a été réalisée sur le site, dont voici les résultats:

Les essais de perméabilité à charge variable en forage ouvert ont donné les résultats suivants :

Essai n°	Ep1	Ep2	Ep3	Ep4
Couche de sol testée	Argile limoneuse compacte			
Perméabilité moyenne (m/s)	3.30 ^E -06	4.25 ^E -06	1.05 ^E -06	4.80 ^E -07

La couche superficielle sous-jacente aux remblais possède une perméabilité faible à très faible. Son pouvoir d'infiltration est donc limité.

Il conviendra de se référer aux rapports établis pour plus de renseignement sur ce volet.

Risque de pollution des sols

L'inventaire 'BASOL' (base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués, appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif) qui identifie les sols pollués dans une base de données nationale mentionne un ancien site à l'échelle communale mais aucun élément sur le site en lui-même.

Site communal hors emprise du projet:

- Maerten, 39 rue de Lille: ancien dépôt de liquides inflammables, parcelle cadastrale 1526,2290 et 2289. Le site est actuellement construit avec 7 maisons individuelles (maison 39a à 39g).

L'inventaire 'BASIAS' (base de données des anciens sites industriels et activités de service) des sols pollués réalisé sous l'égide des services du ministère de l'environnement n'a pas mis de site où la présence d'activités diverses aurait pu générer une pollution localisée des sols dans l'emprise même du projet.

A plus grand échelle 3 sites sont répertoriés dont voici les indices départementaux:

- NPC5907845: usine à gaz, Debry P, allée des aubépines
- NPC5951178: Garage automobile, Minet N, rue du riez
- NPC5951478: ancien site d'extrusion de matières plastiques, SA Norex actuellement Lidl, rue grande campagne

Le site d'étude lié à l'aménagement du pôle d'échange de la gare n'est pas directement impacté par ces différents sites présentant un risque de pollution.

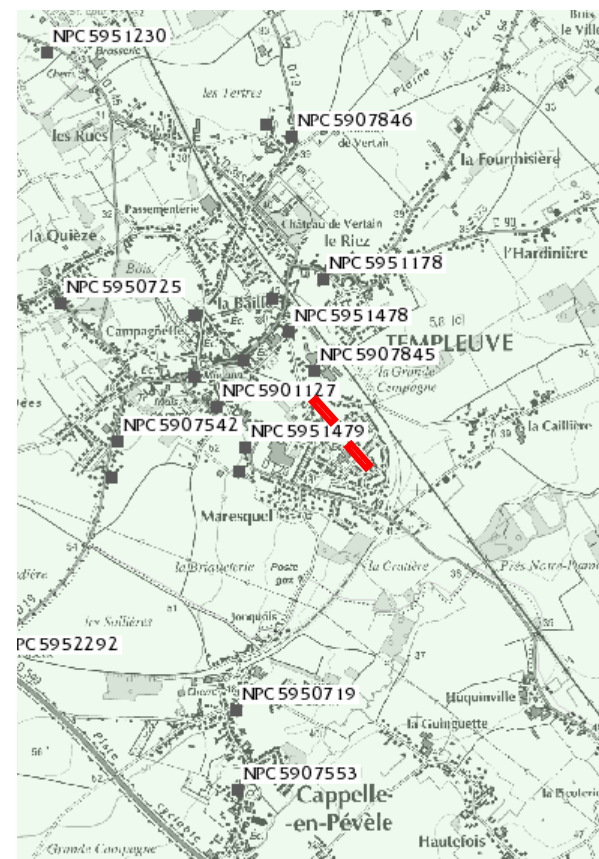
Hydrogéologie

Au niveau du sous-sol et en ce qui nous concerne dans cette étude, on peut mettre en évidence deux nappes aquifères principales qui correspondent à :

- La Nappe de la craie :

C'est la plus importante et la plus souvent exploitée dans la région. L'eau y circule grâce à un système de fissures, surtout bien développé sous les vallées et les vallons secs où la craie est par conséquent la plus aquifère. Elle l'est moins sous les plateaux où elle apparaît moins fissurée.

C'est une zone d'infiltration privilégiée des eaux de ruissellement qui est à protéger.



- ▼ Sites et sols pollués appelant une action des pouvoirs publics (MEEEDDM)
- ▲ Sites pollués
- ▼ Anciens sites industriels et activités de service, XY centre du site (BRGM/MEEEDDM)
- Sites Basias (XY du centre du site)

Sondages	SP1	SP2	SP3	SP4	SP5
Cote NGF / Tête de sondage	43,58	43,56	43,37	43,66	43,73
Prof niveau d'eau en fin de forage (m)	1,80	2,00	2,00	2,00	1,70
Cote NGF du niveau d'eau en fin de forage	41,78	41,56	41,37	41,66	42,03

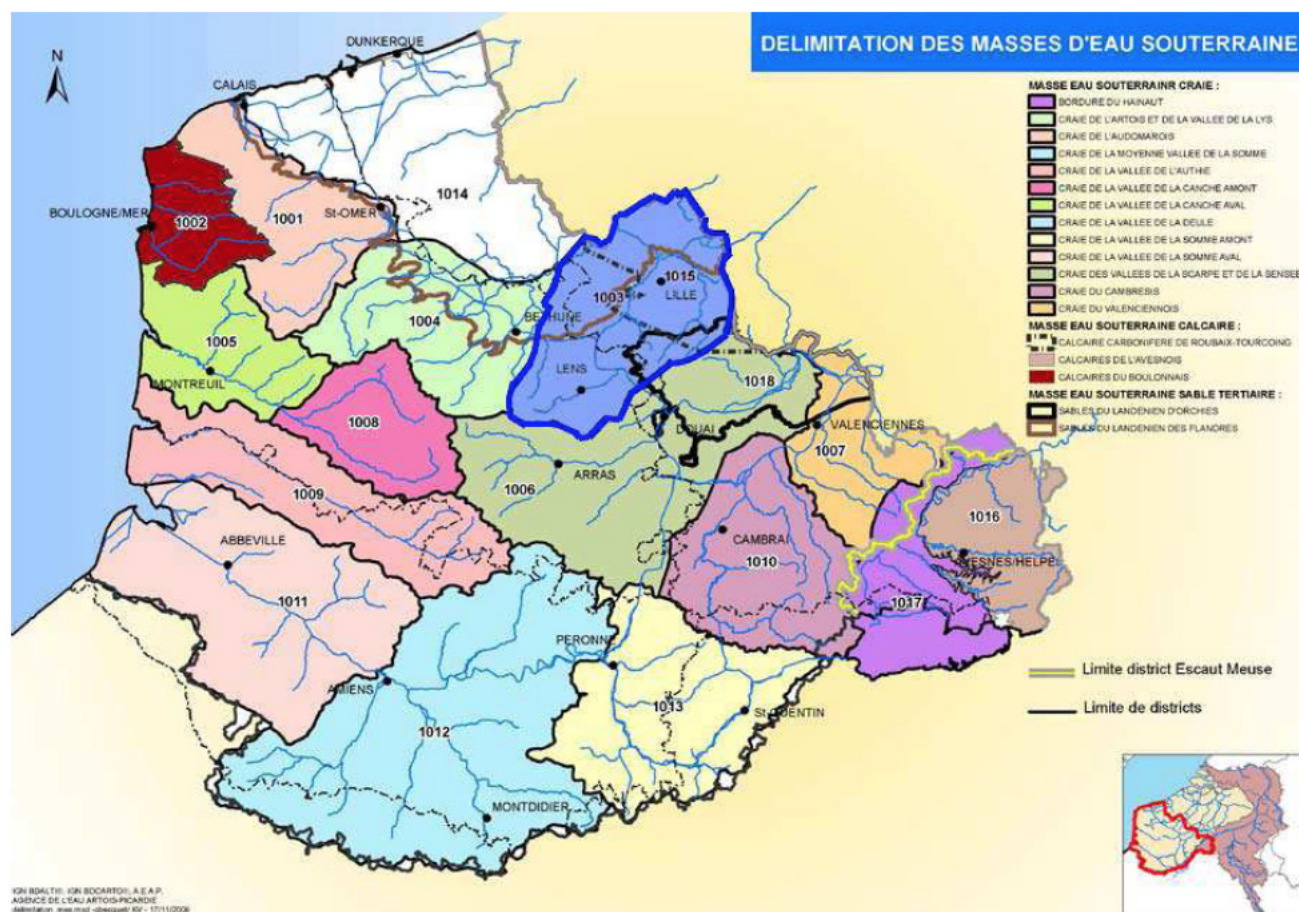
Ces relevés d'eau montrent la présence de circulations préférentielles ou d'une nappe au sein des différents horizons.

Ces relevés ayant un caractère ponctuel et instantané, ils ne permettent pas de préciser l'amplitude des variations du niveau d'eau qui peut remonter fortement en période pluvieuse.

- La nappe des sables d'Ostricourt :

Ces formations recèlent une nappe isolée de celle de la craie par l'argile de Louvil et pouvant être maintenue captive par l'argile d'Orchies sous-jacente. Malgré tout, l'exploitation de cette nappe est rendue difficile à cause de la finesse des grains de sable présents dans les eaux. Le débit d'exploitation est seulement de quelques m³/h.

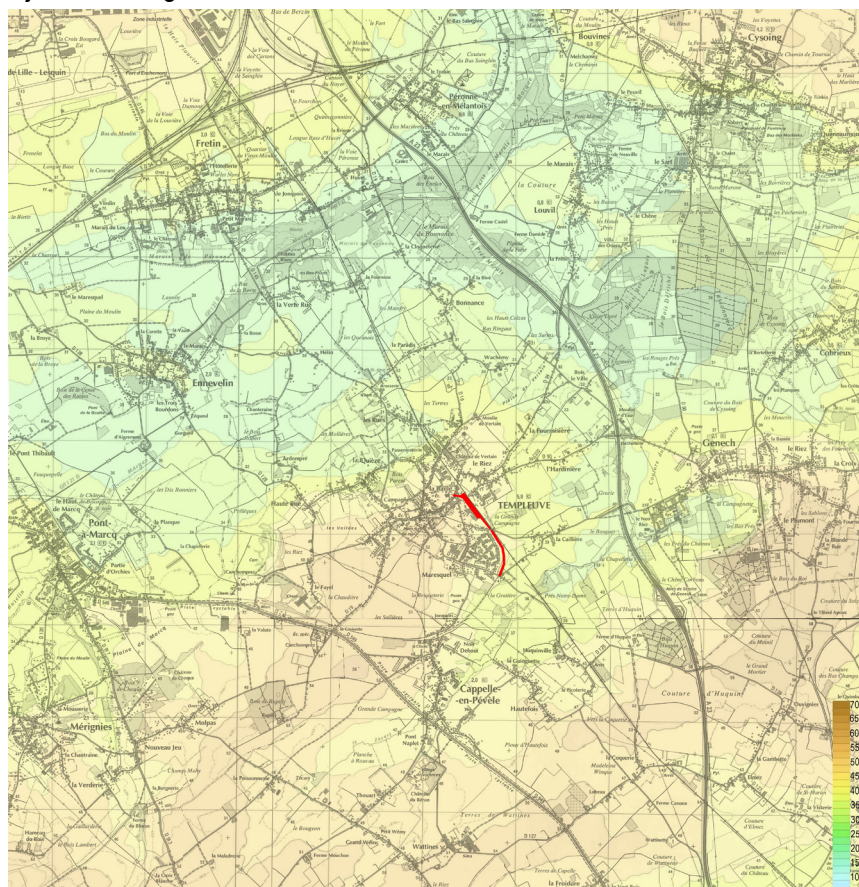
Au niveau de l'étude géotechnique, des niveaux d'eau marquant la présence de la nappe ont été décelés à partir de 1,70 m à 2,00 m de profondeur. Cependant, il s'agit d'une nappe superficielle ne faisant pas l'objet d'une exploitation pour l'alimentation en eau potable compte tenu de ses faibles capacités et également à cause de la pollution qu'elle est susceptible de contenir. Le projet appartient à la masse d'eau souterraine de la craie de la vallée de la Deûle.



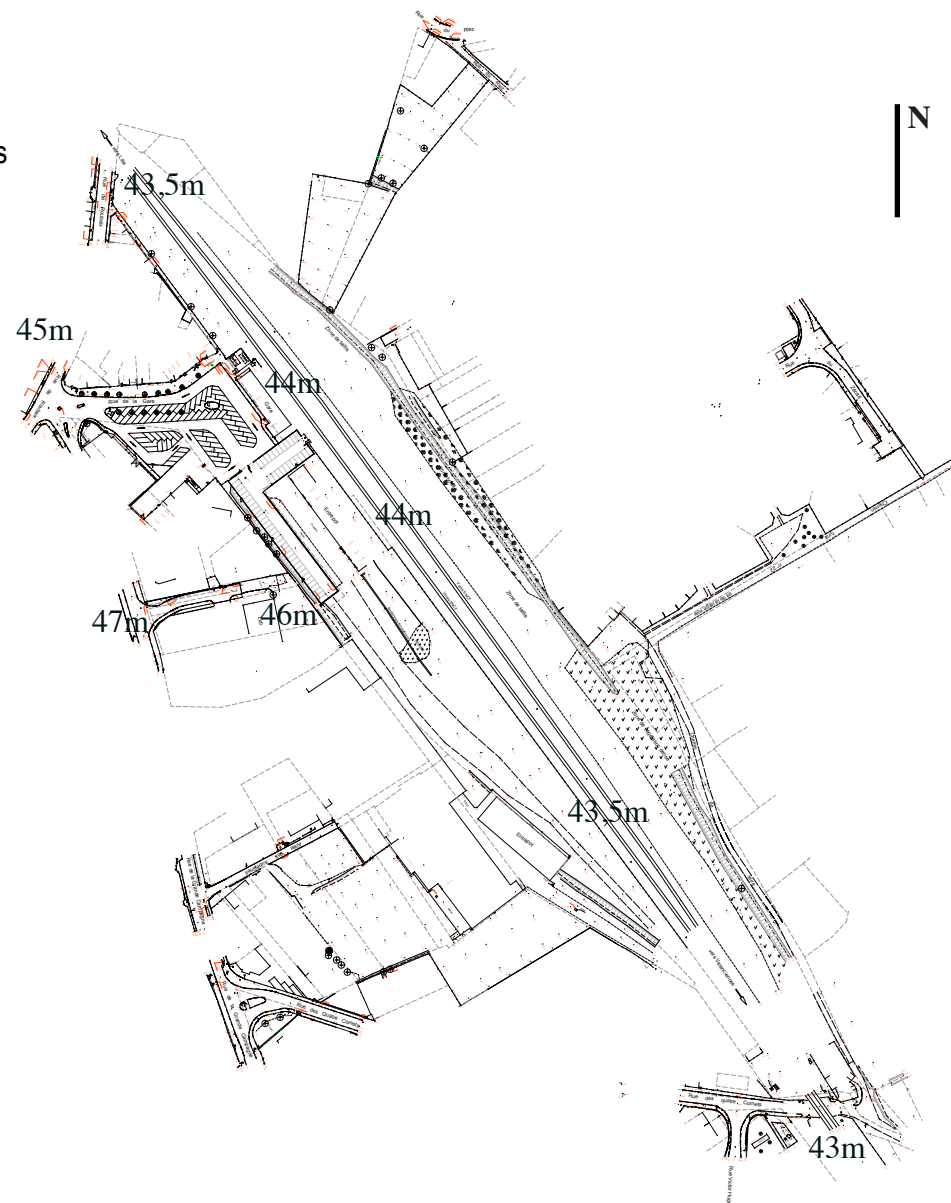
Masse d'eau souterraine concernée par le projet

Relief

Situé sur le coteau du bassin versant de la Marque (Versant Sud exposition Nord Est), le secteur ne présente pas d'éléments marquants du relief à grande échelle. En raison de sa localisation au niveau de la voie SNCF, le terrain est sensiblement plat et horizontal. Les côtes NGF relevées sont comprises entre 43 m et 47 m comme nous le démontre le plan topographique ci-contre. On observe une pente en travers Est/ Ouest où la voie ferrée est en contre bas (présence d'un talus - dénivellation de 2m). Ce micro relief n'engendre aucune incidence majeure sur le site actuel et sera pris en considération dans l'établissement altimétrique du projet d'aménagement.



Carte du relief - Echelle carte IGN



Plan topographique - Echelle 1/4000ème

Eaux superficielles Hydrographie

La zone du projet appartient au bassin versant de l'Escaut.

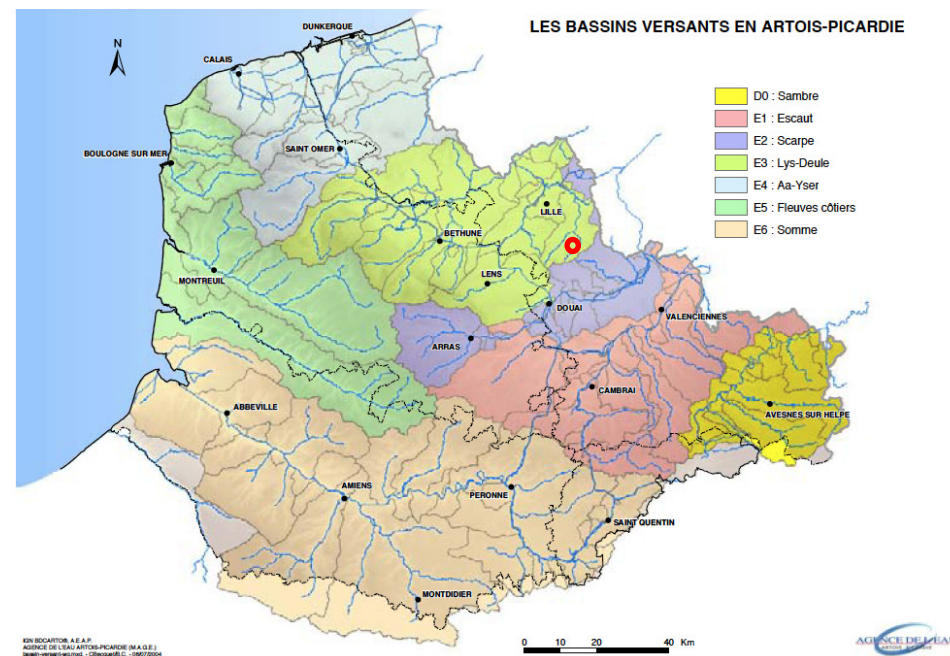
Le bassin hydrographique ou bassin versant de l'Escaut est le territoire de France, de Belgique et des Pays-Bas qui est irrigué par l'Escaut.

Ce bassin versant a été subdivisé en dix sous-bassins (avec les villes les plus importantes), de l'amont vers l'aval :

- Le Haut-Escaut : Cambrai, Valenciennes, Tournai, Mouscron
- La Scarpe : Arras, Douai, Saint-Amand-les-Eaux (zone d'étude)
- La Haine : Mons, La Louvière
- **La Lys : Lens, Béthune, Lille, Armentières, Hazebrouck, Courtrai, Roulers**
- La Dendre : Ath, Lessines, Grammont, Ninove, Alost, Termonde
- La Senne: Nivelles, Hal, Bruxelles
- La Dyle: Wavre, Louvain, Malines
- La Démer: Hasselt, Aarschot, Diest, Genk
- La Nèthe: Turnhout, Lierre
- L'Escaut occidental (ou Escaut maritime) : Gand, Anvers, Terneuzen, Flessingue, Middelbourg

Ce bassin comprend la Lys canalisée, l'aval de la Lawe et de la Clarence, ainsi que la Bourre : depuis Aire-sur-la-Lys jusque Bousbecque pour la Lys canalisée, depuis Robecq jusqu'à la Lys canalisée pour la Clarence, depuis Béthune jusqu'à la Lys canalisée pour la Lawe, depuis l'aval d'Hazebrouck jusqu'à la Lys canalisée, pour la Bourre.

Rivière frontalière traversant le département du Nord sur un linéaire de près de 90 km avant de rejoindre la Belgique, la Lys supérieure devient un canal à partir de l'aval d'Aire-sur-la-Lys. Elle collecte les eaux des collines de l'Artois (Clarence et Lawe) en rive droite et des monts de Flandres (Bourre, Metern becque, becque de St-Jans) en rive gauche. A une cinquantaine de kilomètres à l'aval d'Aire-sur-la-Lys, elle reçoit en rive droite la Deûle sur la commune de Deûlémont (en Belgique). Au niveau d'Armentières, la superficie du bassin versant drainé par la Lys est de 1691 km², et à sa confluence avec l'Escaut en Belgique, au niveau de Gand, le bassin représente plus de 1800 km².



A l'inverse des plateaux et collines qui l'entourent, la Plaine de la Lys se caractérise par son absence de relief et la monotonie du paysage. Constituée de deux glacis inclinés, elle forme une vaste cuvette où la faiblesse des pentes s'oppose à l'écoulement des eaux. Contrairement au bassin de la Lys rivière, à dominante rurale, le caractère urbain est fortement marqué dans la plaine, avec des villes comme Saint-Venant, Merville, Armentières, Hazebrouck.

L'homogénéité de cette zone de plaine a conduit à rattacher l'aval de la Clarence, de la Lawe et de la Bourre au tronçon comprenant la Lys canalisée. En effet, l'aval de ces affluents présente un profil d'inondation très proche de celui de la Lys canalisée.

Hydrologie

La commune fait partie du bassin versant Lys – Deûle par l'intermédiaire du Zécart situé à l'Est du projet. Le Zécart conflue ensuite avec la Marque à hauteur de la commune de Péronne en Mélanthois ; la Marque rejoignant quant à elle la Deûle en aval par l'intermédiaire du canal de Roubaix.

A une altitude de 50 mètres, sur la commune de Mons-en-Pévèle, prend sa source une rivière : la Marque. Serpente au cœur du territoire, la Marque peut parfois se révéler redoutable en cas de fortes pluies. De sa source, la Marque parcourt 31 km en secteur rural. Sur le territoire, la rivière traverse les communes de Tourmignies, Mérignies, Avelin, Ennevelin, Templeuve, Louvil et Cysoing. Arrivée à l'altitude de 20 mètres, au port du dragon, à Wasquehal, elle est canalisée sur 6 km avant de se jeter dans la Deûle, à Marquette.

En plus des eaux qui ruissellent sur les pentes de Mons-en-Pévèle, la Marque est alimentée par une multitude d'affluents (ruisseaux et courants), voire par de simples fossés surcreusés artificiellement. La rivière s'étend sur un secteur assez plat, avec une pente moyenne d'un mètre pour 1 km de parcours, ce qui explique la présence de marais et de zones humides, particulièrement entre Ennevelin et Bouvines.

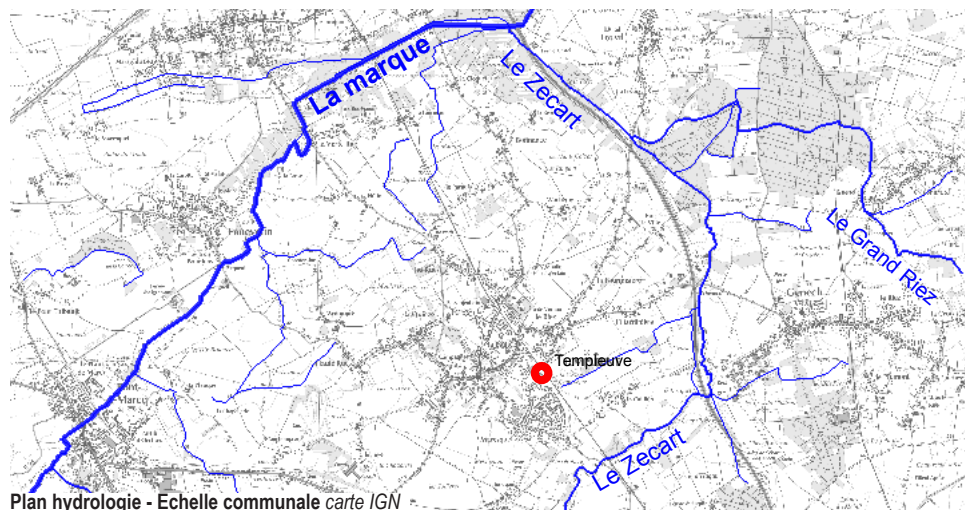
La Marque n'est pas directement concernée par le projet. Le cours d'eau le plus proche est le ruisseau du «Zecart» situé à environ 1 km au sud du site en lien avec le Grand Riez (affluent de la marque).

Le tableau (page suivante) indique les données disponibles sur la qualité de la Marque (à Tourmignies cf carte ci contre) en amont de l'affluent : le ruisseau du Zecart. La qualité est mauvaise: classe 3.

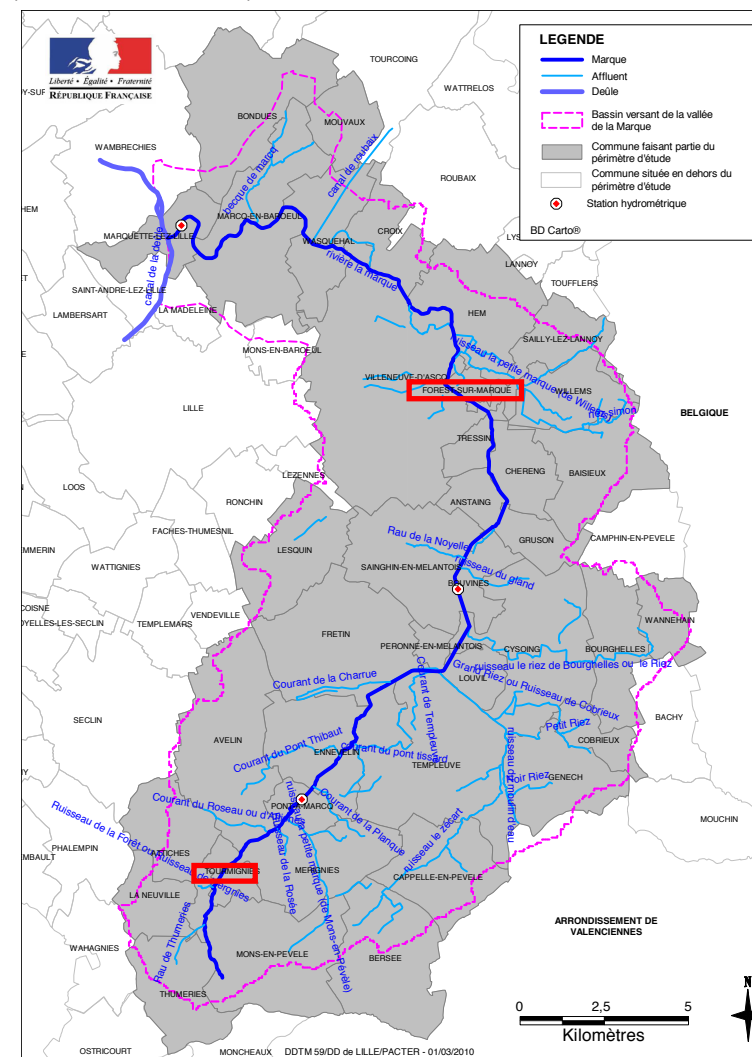
Il n'existe pas de mare, ni de zone humide sur le site projet.

La zone d'étude présente un système de récupération des eaux pluviales localisé sur le parking existant. Il est constitué d'un réseau de canalisation accompagné de regards. Un fossé est situé le long du talus bordant le site côté Lidl, peu entretenu, il a vocation de récupérer les eaux de voirie. La dimension de ce fossé est d'environ 2 m de large sur 1 m de profondeur. L'unique élément humide est ce fossé en pied de talus, côté Lidl, en limite Sud du site qui présente aux vues des observations une qualité médiocre en raison de la présence de nombreux déchets solides.

Les eaux de la zone du projet sont actuellement en grande partie drainées à la parcelle et il n'existe pas de données de débit, de qualité des eaux sur la zone d'étude.



Plan hydrologique - Echelle communale carte IGN



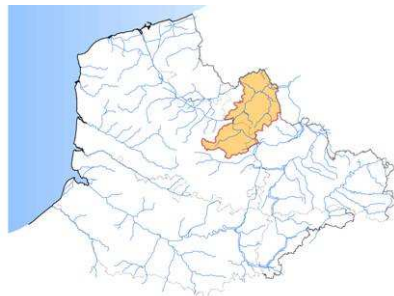
DEULE-MARQUE

Caractéristiques du bassin

- Superficie : 1140 km²
- Longueur des cours d'eau principaux : 160 km
- Longueur total du réseau hydrographique : 400 km
- Exutoire : Lys, puis Escaut en Belgique

Masses d'eau concernées

- Eaux superficielles continentales :
 - Souchez
 - Deule, canal de Lens (artificielle pour la Deule entre Douai et le canal de Lens, navigation et fortement modifiée pour le canal de Lens et la Deule en aval du canal de Lens, navigation)
 - Lys canalisée, Deule, canal de Roubaix (masse d'eau fortement modifiée, navigation)
 - Marque
 - Canal de Roubaix (masse d'eau artificielle, navigation)
- Eaux souterraines :
 - Craie de la vallée de la Deule (75 % de la masse d'eau dans le territoire)
 - Craie de la vallée de la Scarpe et de la Sensée (6 % de la masse d'eau dans le territoire)
 - Sable du Landénien des Flandres (10 % de la masse d'eau dans le territoire)
 - Sable du Landénien d'Orchies (17 % de la masse d'eau dans le territoire)
 - Calcaire carbonifère de Roubaix Tourcoing (89 % de la masse d'eau sur le territoire)
- Zones humides
Présentes uniquement sur la Marque amont



Zones protégées

- **Alimentation en Eau Potable** : présence de deux nappes exploitées (le calcaire carbonifère et la craie)
- **Zone vulnérable** : concerne tout le territoire
- **Zone sensible** : concerne tout le territoire (depuis le 12/01/2006)

Etat des masses d'eau

Etat des eaux superficielles continentales

Etat écologique

		Biologie			Physico-chimie
		Diatomées 2004	Macro-invertébrés 2004	Poissons 2004	
Marque	Tourmignies	Pas bon			Mauvais
	Forest sur Marque	Pas bon	Pas bon		Mauvais
	Wasquehal	Pas bon			Mauvais
Lys canalisée, Deule, canal de Roubaix	Deule canal				
	Don	Pas bon			Médiocre
	Haubourdin	Pas bon			Mauvais
	Wambrechies	Pas bon			Mauvais
	Deulémont	Pas bon			Mauvais
	Lys canalisée				
	Warneton	Pas bon			Mauvais
	Werwicq	Pas bon			Mauvais
	Canal de Roubaix				
	Marquette les Lille	Pas bon			Mauvais
Deule, canal de Lens	Becque de Neuville				
	Halluin	Pas bon			Mauvais
	Canal de Lens				
Souchez	Harnes	Pas bon			Mauvais
	Deule canal				
	Courrières (077000)	Pas bon			Médiocre
	Courrières (078000)	Pas bon			Médiocre
Souchez	Fiers en Escrebieux	Pas bon			Moyen
	Souchez				
	Souchez		Pas bon		

Hydromorphologie

Hydromorphologie : non mesurée avec le SEQ physique sur cours d'eau fortement modifié. Les données issues du réseau d'observation des milieux indiquent une forte altération principalement de l'intégrité du lit, des berges et du lit majeur des cours d'eau non fortement modifiés.

Etat qualitatif des cours d'eau

LA MARQUE À TOURMIGNIES (59)

Code Agence : 001225

Code C.S.P. (Banque BDMAP) :

Coordonnée Lambert II (x,y) : (653222.4375,2612660.2500)

Justification du prélèvement : AMONT DE PONT A MARCQ

Date de mise en service : 0000-00-00

Date de mise hors service : 0000-00-00

Méthode d'estimation du débit : Valeur estimée à partir d'une station hydrométrique et rapport des superficies des bassins versants

Formule du calcul du débit de référence :

Débit de référence = Q_{Sp} Pont à Marcq x coefficient (0.7)

Période de référence : Ordre de grandeur

Débit moyen inter-annuel = 0.17 m³/s

Débit d'étiage (QMNA5) = 0.031 m³/s

(QMNA5 = Débit moyen mensuel sec de récurrence 5 ans)

Qualité de l'information : Donnée à valider

Etat chimique

	Etat chimique
Deule, canal de Lens	Mauvais
Lys canalisée, Deule, canal de Roubaix	Mauvais
Marque	Mauvais
canal de Roubaix	Mauvais
Souchez	Absence d'information

historique de la qualité générale

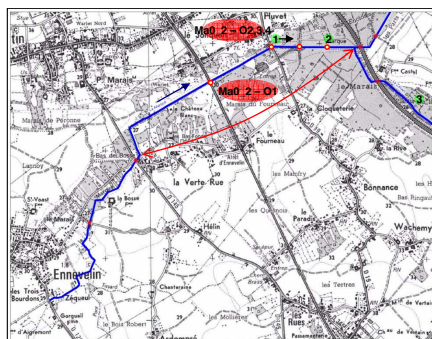
année :	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
objectif :	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
qualité grille 71 :	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4
qualité SEQ'Eau :	5	5	5	5	5	4	5	5	5						

légende

qualité grille 71 :	0 : Non calculée	1 : Bonne	2 : Moyenne	3 : Mauvaise	4 : Très mauvaise
qualité grille SEQ'Eau :	1 : Très bonne	2 : Bonne	3 : Passable	4 : Mauvaise	5 : Très mauvaise

Descriptif du Zecart

Localisation	
Nom du bief :	Ma0_2
Cours d'eau :	La Marque
Commune(s) :	Ennevelin - Fretin - Templeuve - Péronne
<hr/>	
Amont :	Croisement RD 145
Aval :	Affluence Courant du Zécart
<hr/>	
Affluent(s) :	Courant du Zécart
Caractéristiques	
Longueur :	2.60 km PK : 1.90 à 4.50
Ouvrage(s) – Franchissement(s) :	1 voie ferrée : Ma0_2 – O1 1 axe principal : Route Départementale 19 : Ma0_2 – O2 2 passerelles : Ma0_2 – O3,4
Section type du bief :	10 à 12m 0.5 à 2m
Faciès d'écoulement :	Plat courant
Eléments remarquables :	- - -



Dans le cadre de son plan départemental de désenvasement des cours d'eau, le Conseil Général du Nord entretient les cours d'eau ayant pour vocation l'assainissement des surfaces cultivées ; il ne prend cependant pas en charge ceux qui longent les voiries et qui reprennent exclusivement leurs eaux de ruissellement.

Les interventions se font sur les cours d'eau suivants : **la Marque**, le ruisseau de Thumeries, le courant de la Neuville, le Roseau, le courant du Pont Thibaut, le courant de la Charrue, le courant de la Bourlière, la petite Becque et son affluent (le courant de la Rosière), les grands prés, la petite Marque, le courant de la Planque, le courant du Pont Tissard et ses affluents (le courant de la Chantereine et les Mollières), le courant du Fourneau et son affluent (le courant du Quesnois), **le Zécart et ses affluents** (le Riez du Moulin d'eau, le Noir Riez, le Riez de Cobrieux et le courant de Wemy) et enfin, le Riez de Bourghelles.

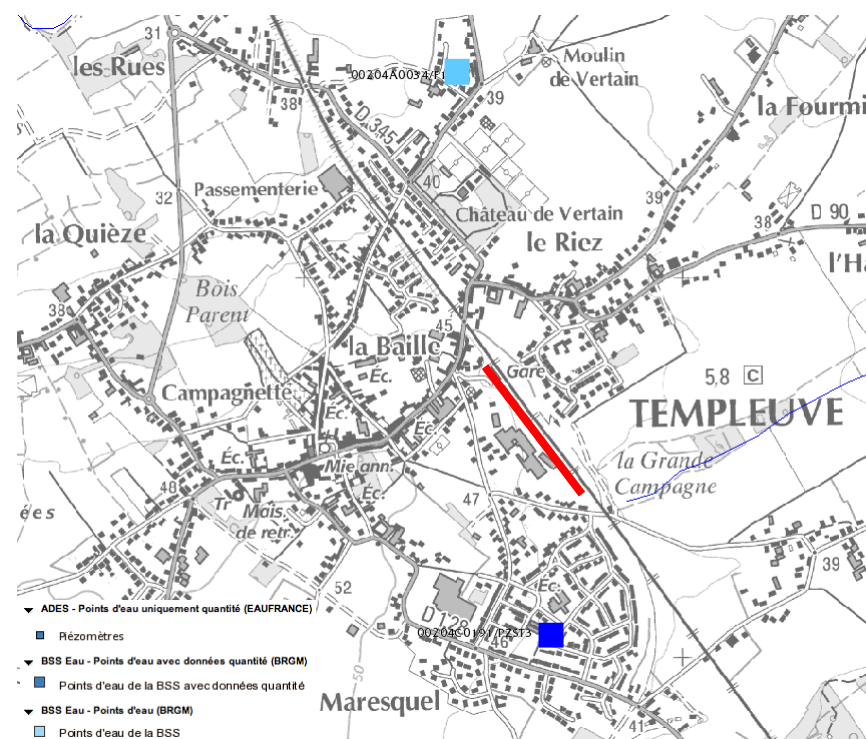
Usages de l'eau

Captages

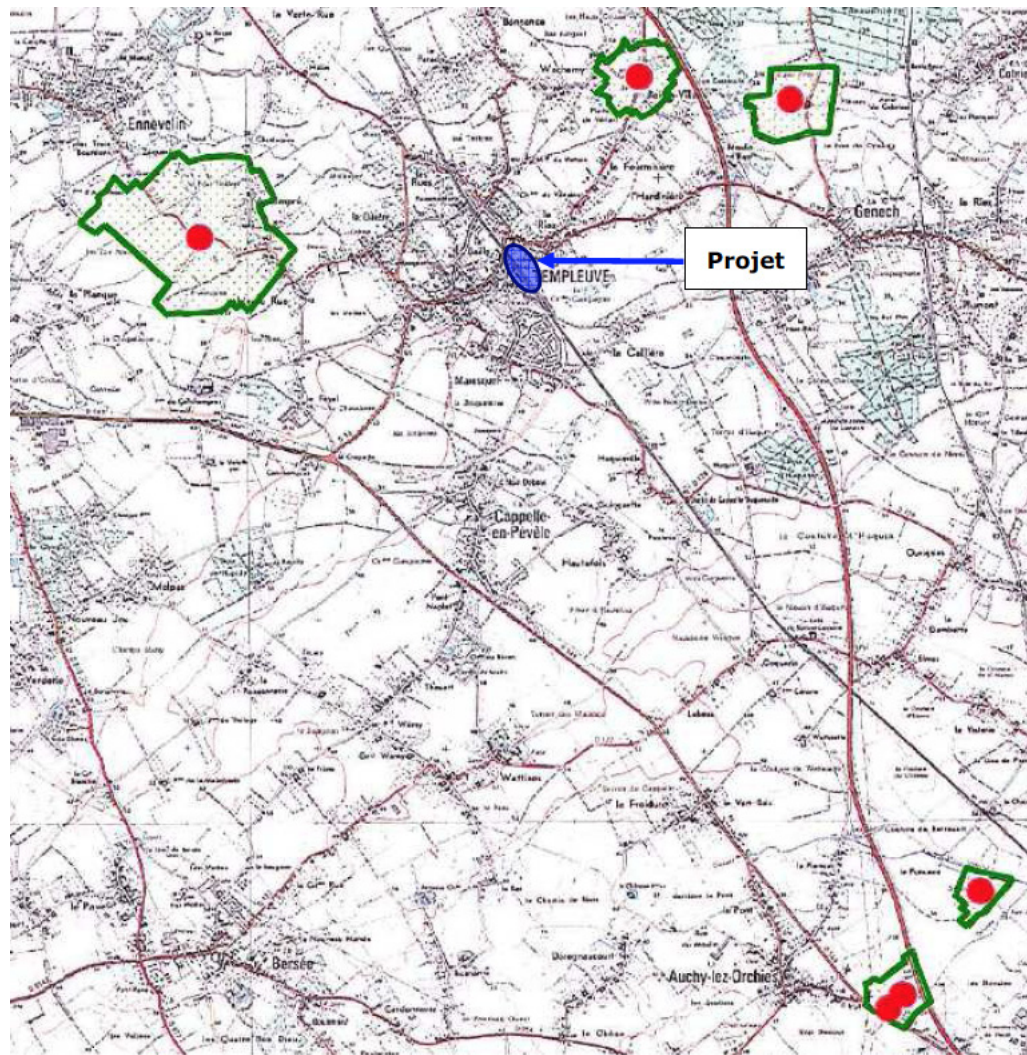
Sur la commune de TEMPLEUVE, 4 captages d'eau potable sont présents. Parmi ces 4 captages, deux d'entre eux sont à usage collectif (eau potable), un autre est à usage agricole et le dernier est à usage industriel. Les deux captages à usage collectif font l'objet d'un périmètre de protection.

- Les deux captages d'eau les plus proches sur la commune de Templeuves sont situés à 800 m pour le n°00204A0034/F1 et 600 m pour le n°00204C0191/PZST3

Aucun périmètre de protection d'un quelconque captage d'eau potable n'empiète sur l'emprise du périmètre d'aménagement. Les captages les plus proches faisant l'objet d'une procédure de protection sont situés au Nord et à l'Ouest. Par contre, le site fait partie de l'aire d'alimentation des captages prioritaires (carte en page 33)



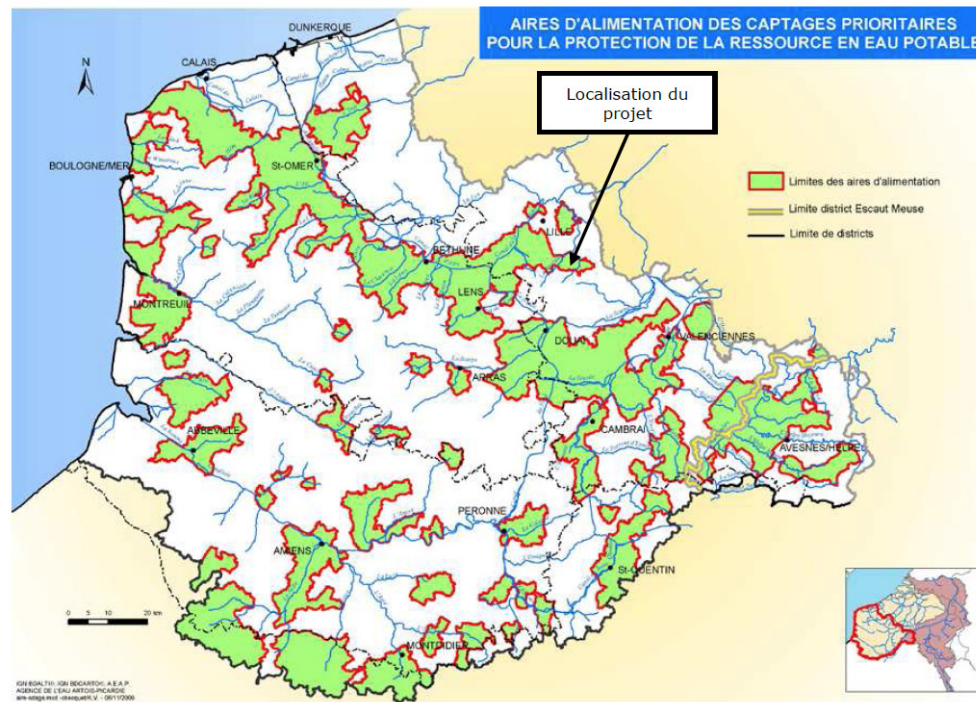
Plan de situation des captages d'eau existant - Echelle communale carte BRGM



- Légende : ● Captage
 [hatched green box] PPR : Périmètre de protection rapproché

Périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable situés aux environs du projet.

Carte représentant les aires d'alimentation des captages prioritaires.



Gestion des eaux

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

La zone d'étude appartient à l'aire d'application du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois Picardie.

Approuvé par arrêté préfectoral, le SDAGE Artois Picardie et son programme de mesures associées, sont en application depuis le 18 décembre 2009. Se substituant au SDAGE de 1996, ils fixent la stratégie dans le domaine de l'eau pour la période 2010-2015.

Le 20 novembre 2009, le préfet de région Nord-Pas-de-Calais, préfet coordonnateur de bassin Artois-Picardie a approuvé le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie et a arrêté le programme de mesures associées pour la période de 2010 à 2015, fixant ainsi la stratégie pour un bon état des eaux en 2015.

Le SDAGE fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. Adopté à l'unanimité par le Comité de Bassin le 16 octobre, il intègre les obligations définies par la directive cadre sur l'eau ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux d'ici 2015.

Ce document stratégique a été élaboré, sous la conduite du comité de bassin, pendant près de 4 ans par de très nombreuses réunions des acteurs de l'eau, avec deux consultations du public et deux consultations institutionnelles. Il fixe des objectifs, des orientations et des règles de travail qui vont s'imposer à toutes les décisions administratives dans le domaine de l'eau, aux documents d'urbanisme et aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

L'étude loi sur l'eau qui sera réalisée dans le cadre du projet apportera les compléments d'informations nécessaires à l'appréhension de l'état existant et des impacts du projet sur l'environnement.

Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

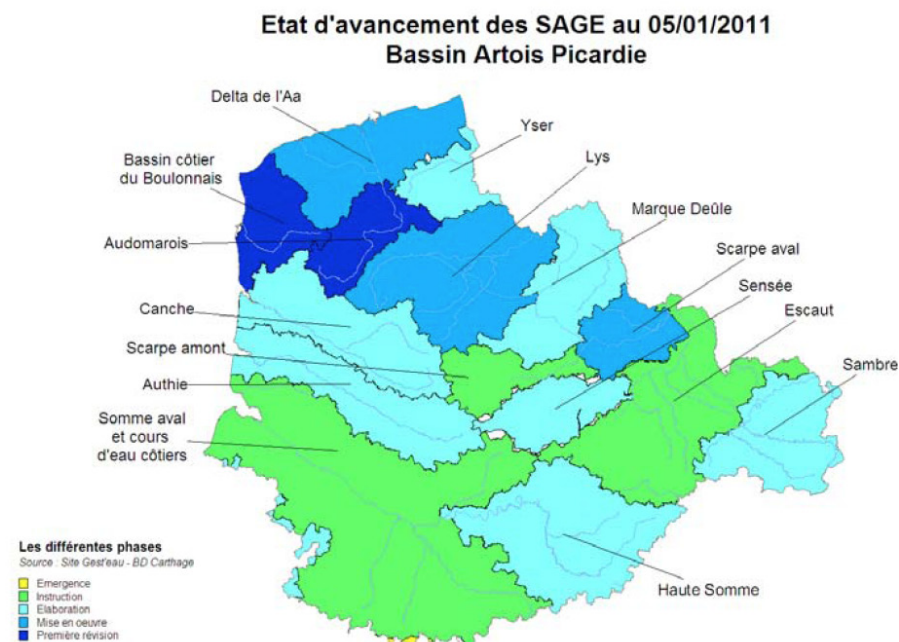
Le SDAGE coordonne et oriente les initiatives locales de gestion collective: Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), contrats de rivières, de baies...

Les SAGE, élaborés en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'eau, sont des déclinaisons locales du SDAGE au niveau des sous bassins hydrographiques.

La carte ci-après présente les différents schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du SDAGE Artois Picardie et leur état d'avancement.

La zone d'étude appartient au territoire du SAGE Marque Deule, qui est en cours d'élaboration en janvier 2011.

En l'absence de SAGE approuvé, c'est le SDAGE Artois-Picardie qui s'applique.



Le SDAGE Artois-Picardie précise une série d'orientations accompagnées de dispositions à suivre pour les projets d'aménagements. La liste ci-dessous correspond aux orientations et dispositions que le projet est susceptible de respecter :

Les recommandations édictées par le S.D.A.G.E. concernent pour notre dossier trois enjeux :

- .. Gestion qualitative des milieux aquatiques
- .. Gestion quantitative des milieux aquatiques
- .. Gestion et protection des milieux aquatiques

Les orientations et dispositions qui concernent le projet sont les suivantes :

- Orientation 1 : Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux

Disposition 1 : Les maîtres d'ouvrage, pour leurs installations, ouvrages, travaux et activités soumis aux obligations au titre du code de l'environnement, du code de la santé publique ou du code général des collectivités locales, ajustent les rejets d'effluents urbains et industriels au respect de l'objectif général de non dégradation et des objectifs physicochimiques spécifiques assignés aux masses d'eau en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût acceptable. Les mesures présentant le meilleur rapport coût/efficacité seront à mettre en place en priorité. Tout projet soumis à autorisation ou à déclaration au titre du code de l'environnement doit aussi :

* Mettre en oeuvre des techniques permettant de limiter les rejets dans les cours d'eau à écoulements intermittents (stockage temporaire, réutilisation d'eau...)

* S'il ne permet pas de respecter l'objectif général de non dégradation et des objectifs physico-chimiques spécifiques assignés aux masses d'eau, étudier la possibilité d'autres solutions au rejet direct dans le cours d'eau

Disposition 3 : Les maîtres d'ouvrage, pour leurs équipements, installations et travaux soumis à autorisation ou à déclaration au titre du code de l'environnement et du code général des collectivités territoriales, améliorent le fonctionnement des réseaux collectifs d'assainissement pour atteindre les objectifs de bon état, en priorité dans les masses d'eau citées dans le programme de mesures. Lors des extensions de réseaux, les maîtres d'ouvrage étudient explicitement l'option réseau séparatif et exposent les raisons qu'ils lui font ou non retenir cette option.

- Orientation 2 : Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)

Disposition 4 : Les SCOT, PLU et cartes communales préviennent l'imperméabilisation et favorisent l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle et contribuent à la réduction des volumes collectés et déversés sans traitement au milieu naturel. La conception des aménagements ou des ouvrages d'assainissement nouveaux intègre la gestion des eaux pluviales dans le cadre d'une stratégie de maîtrise des rejets. Dans les dossiers d'autorisation ou de déclaration au titre du code de l'environnement ou de la santé correspondant, l'option d'utiliser les techniques limitant le ruissellement et favorisant le stockage et/ou l'infiltration sera favorisée par le pétitionnaire et la solution proposée sera argumentée face à cette option de « techniques alternatives ».

- Orientation 13 : Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation.

Disposition 21 : Pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones, les orientations et les prescriptions des SCOT, des PLU et des cartes communales veillent à ne pas aggraver les risques d'inondation notamment à l'aval, en limitant l'imperméabilisation, en privilégiant l'infiltration, ou à défaut, la rétention des eaux pluviales et en facilitant le recours aux techniques alternatives et à l'intégration paysagère. Les autorisations et déclarations au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau) veilleront à ne pas aggraver les risques d'inondations en privilégiant le recours par les pétitionnaires à ces mêmes moyens.

Les réponses apportées par le projet sont reprises dans le tableau suivant :

Orientations et dispositions du SDAGE concernées par le projet	Réponses apportées
<p>⇒ Orientation 1, dispositions 1 et 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Etanchéité des surfaces de roulement - Limitation des produits d'entretien de la voirie et de la végétation, - Les eaux pluviales de ruissellement des toitures sont considérées « non polluées ». - Mise en place d'un réseau séparatif sur l'ensemble du projet (Eaux usées du bâtiment et des places pour camping-car) - Collecte des eaux pluviales de ruissellement issues de la voirie et des espaces verts d'accompagnement du bassin versant Nord (BV1) par l'intermédiaire de bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres permettant le traitement de la pollution - Pour le bassin versant Sud (BV2), mise en place d'un séparateur à hydrocarbures permettant le traitement de la pollution contenue dans les eaux de voirie en amont du rejet vers le réseau de la rue des quatre cornets.
<p>⇒ Orientation 2, disposition 4 ⇒ Orientation 13, disposition 21</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Au niveau des ouvrages de tamponnement (structures réservoirs et bassin de rétention enterré en caissons) récupérant les eaux pluviales de ruissellement de l'ensemble de l'opération, stockage possible de 1088,01 m³ pour un volume utile centennal de 1051,85 m³ avant rejet limité à 6 l/s sur la base des 2 l/s/ha à hauteur des réseaux existants de la rue du Zécart (1,8 l/s) et de la rue des quatre cornets (4,2 l/s) - Les ouvrages d'infiltration ne seront pas étanches ce qui permettra en partie l'infiltration : 164,16 m³ (80,46 m³ pour le BV1 et 83,7 m³ pour le BV2) soit 15,6 % du volume utile de stockage centennal. - Les eaux usées issues du bâtiment existant et de l'aménagement des places de parking pour camping-cars aboutiront au final à la station d'épuration de TEMPLEUVE pour y être traitées et rejetées ensuite au milieu naturel à hauteur de la Marque.

Risques naturels

La commune de Templeuve est concernée par les risques liés aux:

- Mouvement de terrain
- Engins de guerre
- Inondations
- Séisme zone de sismicité :2
- Transport de marchandises dangereuses

Les risques liés aux établissements industriels et aux transports de matières dangereuses sont analysés dans le paragraphe «risques et santé publique»

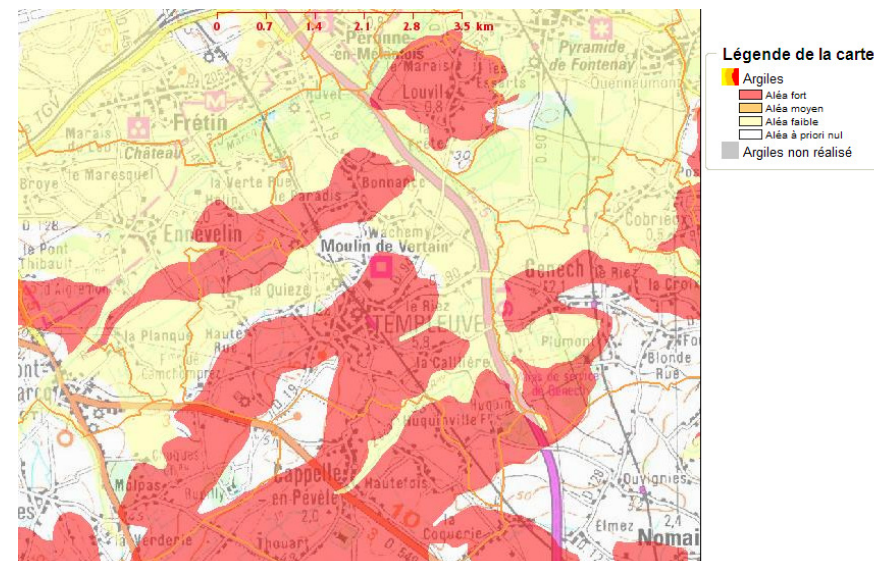
Mouvement de terrain

D'après la carte de retrait de gonflement des argiles éditée par le BRGM, les formations présentes au droit du site se trouvent en zone d'aléa fort.

La commune de Templeuve est classée à risque vis-à-vis des mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols. (voir la liste ci-contre des arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle).

Engins de guerre

Le Nord Pas de Calais a été fortement impliqué durant les deux guerres mondiales, la totalité du département est concerné par le problème des obus, mines et autres engins de guerre...



Carte de retrait de gonflement des argiles - Echelle communale carte BRGM

Arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/06/1989	31/12/1991	06/12/1993	28/12/1993
Inondations et coulées de boue	06/07/1991	08/07/1991	01/04/1992	03/04/1992
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1992	31/07/1997	09/04/1998	23/04/1998
Inondations et coulées de boue	19/12/1993	02/01/1994	11/01/1994	15/01/1994
Inondations et coulées de boue	17/01/1995	31/01/1995	06/02/1995	08/02/1995
Inondations par remontées de nappe phréatique	01/02/1995	28/02/1995	17/06/1996	09/07/1996
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations et coulées de boue	03/07/2005	04/07/2005	05/05/2006	14/05/2006
Inondations et coulées de boue	19/08/2005	20/08/2005	19/12/2006	04/01/2007

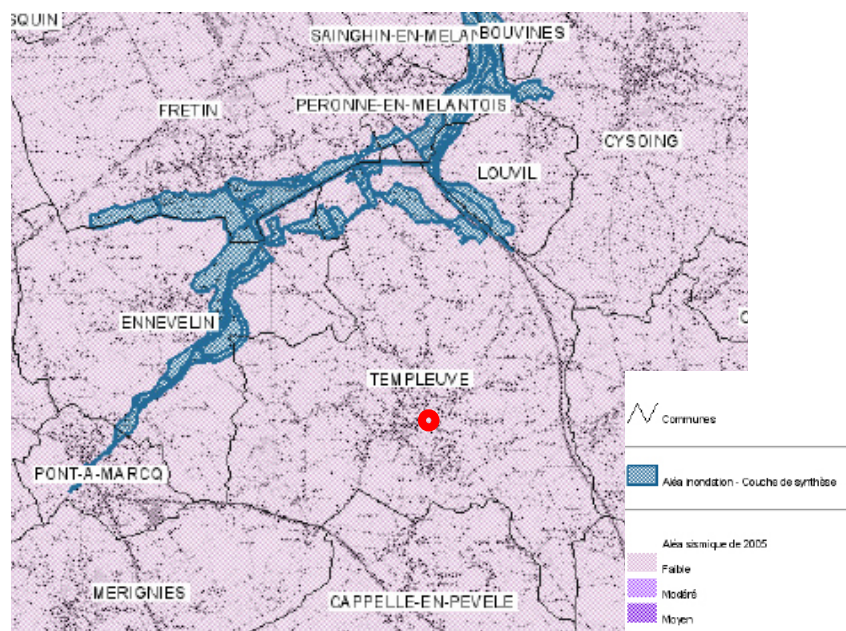
Inondation

Aucune zone submersible n'a été répertoriée dans l'emprise du projet.

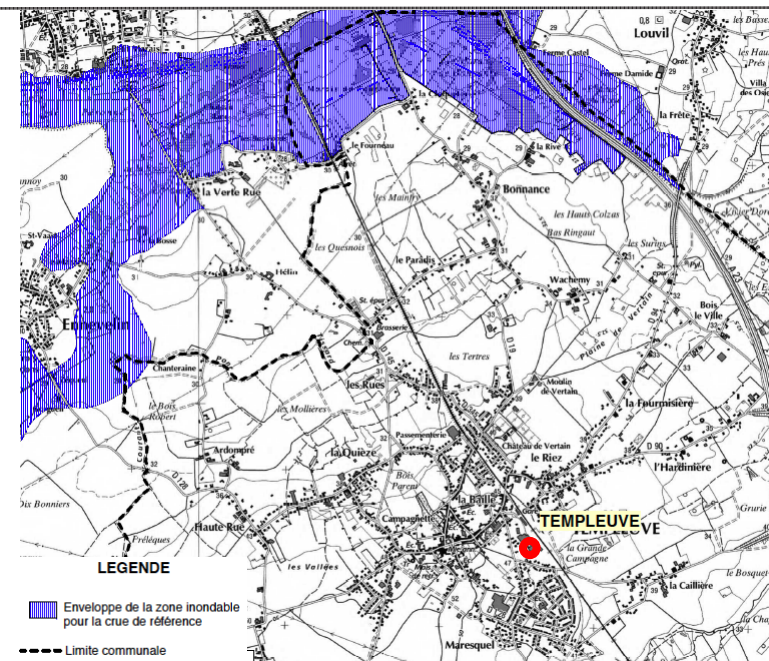
D'après la carte des aléas d'inondation (carte éditée par le BRGM qui reprend les aléas liés aux crues, ruissellements, débordements, remontées de nappes,...) le site est classé en zone de sensibilité moyenne.

Le plan de prévention des risques de la Marque ci-contre n'inclut pas le secteur d'étude.

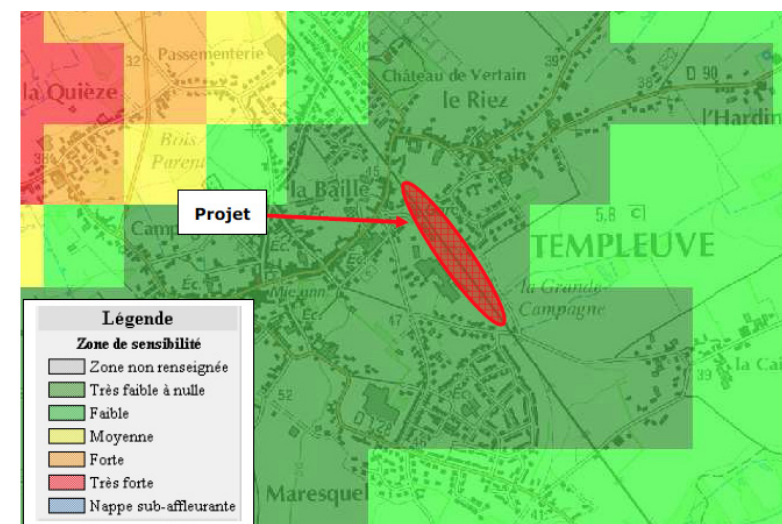
Par ailleurs, deux arrêtés relatifs à des phénomènes d'inondations, coulées de boue et mouvements de terrain ont été pris en 1944 et en 1999. Le site ne faisant pas partie des secteurs concernés.



Carte des risques de la Marque - Echelle communale carte BRGM



Carte des aléas d'inondation - Echelle communale carte BRGM



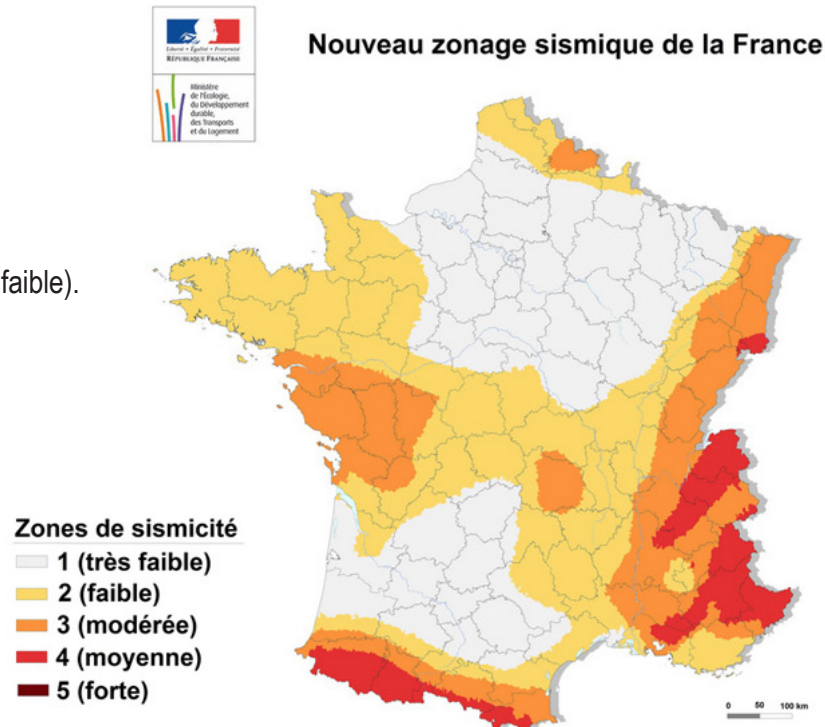
Carte des risques de remontée de nappe - Echelle communale carte BRGM

Séisme

Le zonage sismique français en vigueur à compter du 1er mai 2011 est défini dans les décrets n° 2010-1254 et 2010-1255 du 22 octobre 2010, codifiés dans les articles R.563-1 à 8 et D.563-8-1 du Code de l'Environnement. Ce zonage, reposant sur une analyse probabiliste de l'aléa, divise la France en 5 zones de sismicité:

- zone 1 : sismicité très faible
- zone 2 : sismicité faible
- zone 3 : sismicité modérée
- zone 4 : sismicité moyenne
- zone 5 : sismicité forte.

Le site est classé en zone 2 (faible).



3.2 Milieu naturel, paysage et patrimoine.

Patrimoine naturel

Espaces protégés et inventoriés

Le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux de la région Nord Pas de Calais (source DREAL) ne met pas en évidence des espaces protégés ou inventoriés au titre des richesses écologiques.

Voici la liste, accompagnée d'une carte de synthèse des espaces à proximité du site d'étude qui bénéficient d'une protection réglementaire inventorié :

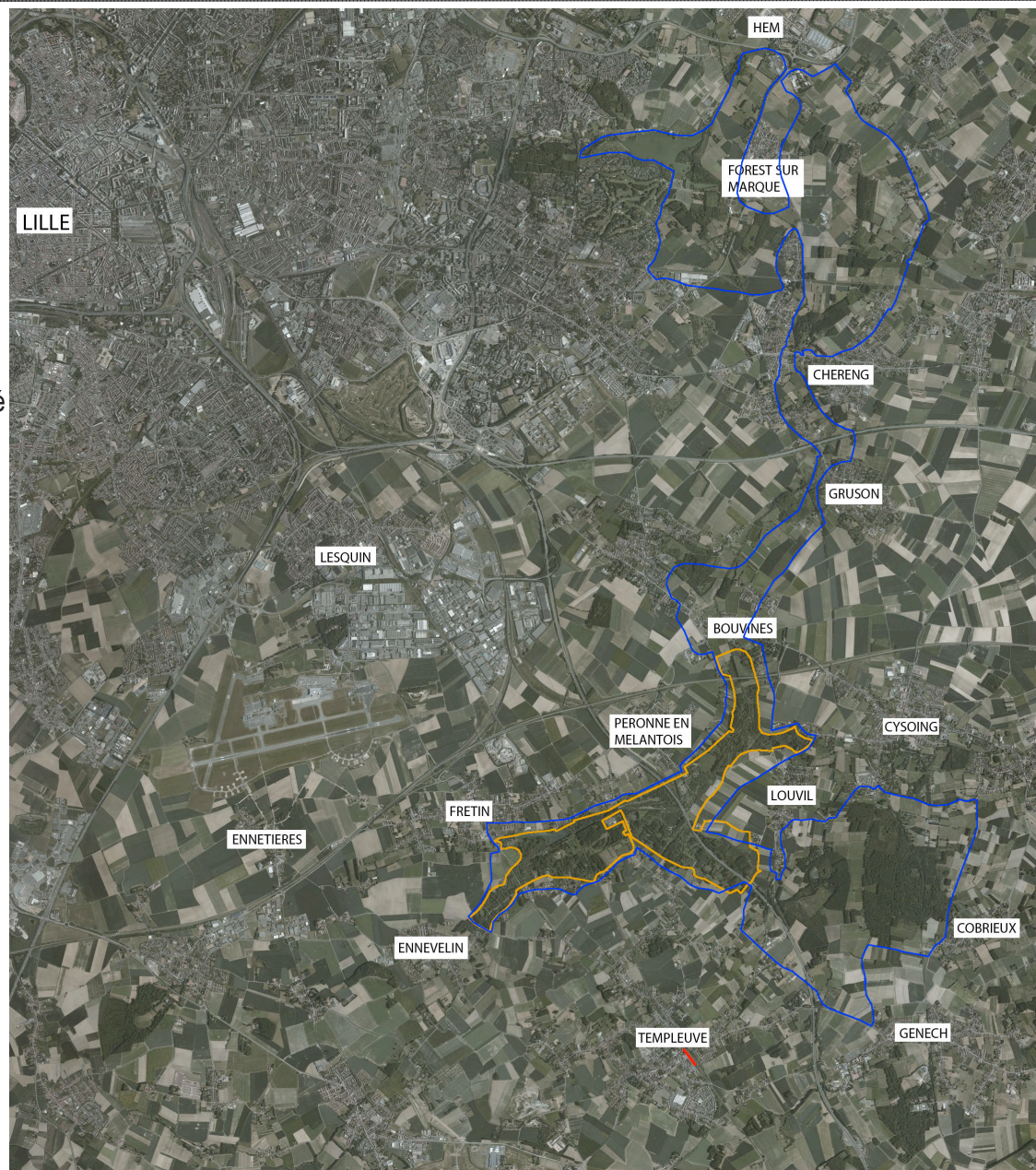
- Site classé: Le moulin de Vertain n°59SC07 et la mairie de Templeuve (voir page 37)

- Site inscrit: La plaine de Vertain n°59SI21(voir page 37)

- ZNIEFF type 1: Le marais d'Ennevelin à Cysoing n°133-02

- ZNIEFF type 2: La vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem n°133

Le site d'étude n'est aucunement concerné par les périmètres de protection liés au ZNIEFF.



Plan de Localisation des espaces protégés - Echelle intercommunale carte IGN

Habitats biologiques

Lancée en application de la directive européenne du 21 mai 1992 dite Habitats, concernant la conservation des habitats naturels, le réseau natura 2000 a pris appui sur les inventaires ZNIEFF en les adaptant à une nouvelle classification mise au point au niveau de la Communauté Européenne. Cette directive prévoit la création d'un réseau écologique européen de zones spéciales de conservation (ZSC) établi sur la base d'un recensement scientifique.

Dans la zone d'étude aucun type d'habitat majeur n'a été proposé à la commission européenne en vue d'une inscription sur une liste de sites d'importance communautaire.

Les prospections de terrain ont permis de localiser 2 types d'habitats selon «Corine biotopes» :

8. Terres agricoles et paysages artificiels

86. Villes, villages et sites industriels

86.2 Villages (le long de la RD 19)

Ont été regroupées sous cette appellation les parcelles privées aménagées et les voiries existantes gravitant autour de la zone d'étude.

Les aires utilisées pour l'occupation humaine ne constituent pas d'habitats écologiques favorables à la présence de faune et flore remarquables.

Les espèces végétales présentes sont en majorité des variétés ornementales ou des plantes herbacées formant des pelouses régulièrement entretenues.

87. Terrains en friche et terrains vagues

87.1 Terrain en friche

Terrains vagues, champs abandonnés et jachères, sites naturels ou semi-naturels perturbés, bords des routes et autres espaces interstitiels ou sols perturbés. Le site est actuellement constitué d'une friche sur la partie nord et sud de la voie ferrée. Au nord de la voie, une bande arbustive sauvage présente une biodiversité à potentiel moyen en raison de leur vocation de refuge à une petite faune. La strate arbustive, la strate herbacée et les abords comptent des espèces rudérales (orties, ronces) et ne présente pas d'intérêt particulier.

Zone humide

Aucune zone humide directement concernée par le projet.



Plan de secteur des milieux - Echelle du site *photographie aérienne*

Paysage

Le contexte paysager général

Grandes plaines céréalières, bosquets touffus, villages aux vieilles bâtisses, charmantes églises, grandes fermes au carré dont l'entrée est souvent surmontée d'un pigeonnier, La Pévèle est riche de paysages et de patrimoine.

La Pévèle (nom féminin) est une partie de la Flandre romane qui se caractérise par des reliefs doux (avec notamment la colline de Mons-en-Pévèle) développés principalement dans l'argile yprésienne, avec recouvrements loessiques épars. La Pévèle tirerait son nom du latin pavula qui signifie pâture.

Cette région est arrosée par la Marque qui la traverse du sud-ouest au nord-est. Son altitude moyenne est de 30 m et le point culminant est la colline qui domine à 107 m, au nord-ouest qui porte son nom. Elle forme le toit des eaux entre la Scarpe au sud et la Lys, par la Marcq, au nord. En 1946, la Pévèle a donné son nom à une région agricole (n° 59/207) entièrement contenue dans le département du Nord.

Si la région Nord-Pas de Calais est connue pour être l'une des régions les plus industrielles de France, elle est moins connue pour en être également l'une des plus agricoles. En effet, le Nord-Pas de Calais est situé au 4e rang national, quant à la Métropole Lilloise, elle est l'agglomération la plus agricole de France. Le Pévèle fait partie des fleurons de l'agriculture de l'arrondissement.

À proximité de l'agglomération de Lille, 55 communes du département du Nord forment le territoire de la Pévèle. La Communauté de communes du Pays de Pévèle (CCPP) regroupe dix-neuf communes au sein même de la Pévèle. Ces communes, rurales ou périurbaines, ont décidé de s'engager solidairement dans une démarche intercommunale pour affirmer leur identité et bâtir un projet de développement valorisant leur patrimoine naturel et culturel.



La carte de la Pévèle



Les paysages de la Pévèle



Templeuve- Rond point du moulin



Moulin de Vertain



Le château Baratte

Le contexte paysager local

Le projet se situe sur la commune de Templeuve. C'est la plus importante commune du pays de Pévèle. Outre l'église St Martin, la commune possède sur son territoire le moulin de Vertain déjà cité au XIV^e siècle et classé monument historique. Unique car à l'intérieur de la tour, une structure de bois comparable aux moulins traditionnels tourne avec la toiture et les ailes. Autre monument, le château Baratte, construit en 1860 par Eugène Baratte, avocat. Acquis par la commune en 1962 et restauré en 2002.

Population : 5843 habitants - Superficie : 1584 ha

Situé en lien direct avec la gare, le projet se situe de part et d'autre de la voie SNCF sur un ancien site d'exploitation ferroviaire et industriel. Le site s'inscrit à proximité du centre ville en zone péri-urbaine.



Photographie aérienne - Echelle du site

En arrivant sur le site, le premier ressenti est la saturation du lieu par la présence de la voiture. En effet, la gare ne présente pas de véritable parvis et les espaces piétons sont rares.

Le site souffre d'un manque de visibilité vis-à-vis des fonctions et des utilisations de l'espace.

Depuis l'extérieur même du site, au niveau de son unique accès qui s'effectue actuellement rue grande campagne/ rue de Roubaix (RD19), ce sentiment de flottement est présent. Le carrefour présente une lisibilité compliquée avec un système de gestion de carrefour par «stop» qui fonctionne difficilement.

La rue de Roubaix est un axe structurant du réseau communal, qui compte 6000véh/j. L'accès du Lidl qui est en impasse s'effectue depuis la rue de la Grande Campagne et présente une dénivellation de l'ordre de 2m avec la plateforme SNCF, ce qui donne lieu à un talus planté à ce niveau.

Le site d'étude est, dans l'état actuel, minéralisé en grande partie, avec de larges surfaces en enrobé et des espaces en gravier/balast à proximité de l'entrepôt.

On note la présence d'un alignement d'arbre (Platane) au niveau du front bâti au Sud du site. Il s'agit dans ce cas d'un signal végétal important, mais engendrant quelques soucis du confort du piétonnier et des habitations (ombre, entrée charretière...).



L'entrepôt désaffecté, ancien site d'exploitation de la SNCF/RFF



Le parvis transformé en parking face à la gare - Partie Sud des voies



Le front bâti avec les platanes
Carrefour rue de Roubaix/Rue Grande Campagne

Patrimoine

Patrimoine historique de la commune

Le projet concerne la commune de Templeuve possédant des monuments historiques et des sites de l'inventaire général du patrimoine culturel.

Monuments historiques

Le classement ou l'inscription au titre des monuments historiques crée une servitude d'utilité publique visant à protéger un édifice.

Toute construction, restauration, destruction projetée dans le champ de covisibilité (périmètre de 500m) d'un monument historique doit obtenir l'accord préalable de l'Architecte des bâtiments de France.

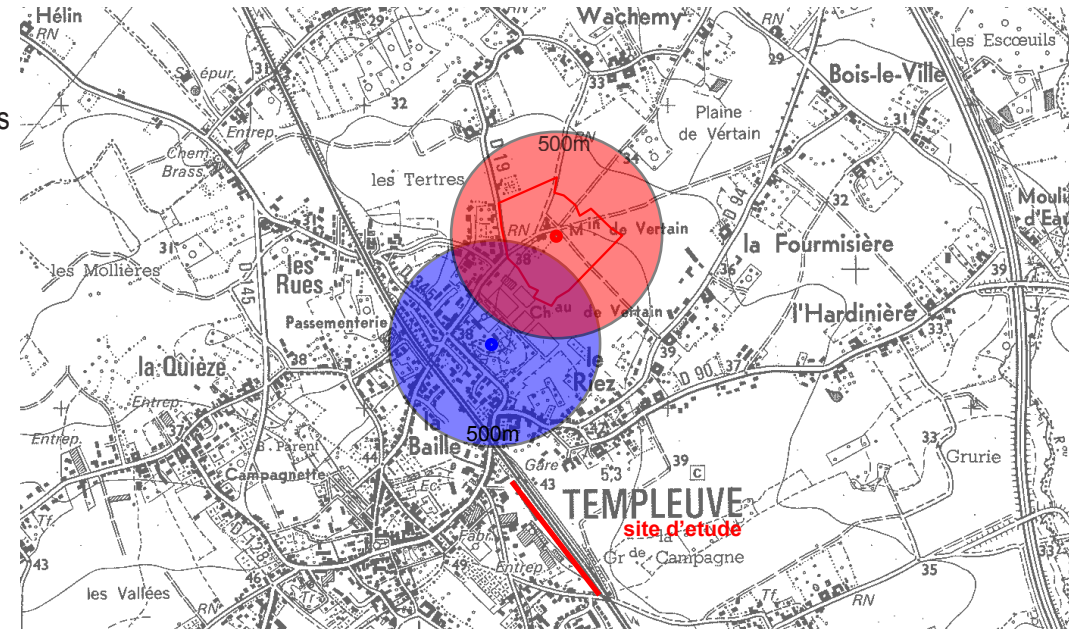
Voici la liste des monuments classés sur la commune de Templeuve:

- Le moulin de Vertain N°59 SC 07 ●
- Mairie N°59 SC ●

Les monuments inscrits sont les suivants:

- La plaine de Vertain N°59 SI 21

Le site d'étude ne fait partie d'aucune servitude liée aux monuments historiques



Plan de situation des monuments historiques existant - Echelle communale carte IGN

Patrimoine industriel du site

Sur la base des informations recueillies auprès du maître d'ouvrage, il apparaît que

- la société «Florimond Desprez» été implanté sur le site mais a changé de site d'exploitation fermant les bâtiments existant sur l'emprise du site.
- un projet immobilier (groupe Vesta) verra le jour en 2012 en lieu et place des bâtiments «Florimond Desprez» dont la démolition sera réalisée fin 2011

Patrimoine Minier

Aucun élément aux alentours immédiats du site ne présente d'intérêt ni de vestiges miniers.

Sites archéologiques

En raison de l'ancienne activité industrielle du site, la zone d'étude ne présente pas d'intérêt archéologique.

RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

TEMPLEUVE

MOULIN DE VERTAIN

COMMUNE(S)
Templeuve

CANTON(S)
Cysong

ARRONDISSEMENT(S)
Lille

DÉLIMITATION DU SITE
Le moulin à vent et sa butte (parcelle n° 238, section C2 du cadastre). E3 1/2

COMPOSANTES DU SITE
SURFACE : 6 ares 24 ca
DOMINANTE ET INTÉRIEUR DU SITE :
Principaux éléments des constructions

CONTEXTE LÉGISLATIF
NATURE JURIDIQUE ET DATE DE LA PROTECTION :
Site classé par arrêté du 14 août 1976

AUTRES MESURES DE PROTECTION :
Site inscrit au titre des Monuments Historiques le 10 mai 1981 (voir fiche 59 SI n° 21)

DOCUMENT D'ORDREMENT ET D'AMÉNAGEMENT :
P.C.I. approuvé (en concordance)

PROPRIÉTÉ : Commune de Templeuve

FICHER-ATLAS DES SITES

59-SC

N°7

ÉTAT ACTUEL

DE SITE :
Moulin restauré en état de marche.

DE SON ENVIRONNEMENT :
Zone agricole, champs et prairies. Hangar à usage industriel et deux meuniers.

ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX :
— **édifice :** Entièrement restauré.

TERMINAGE ÉVOLUTIVE TOUJOURS :
— **son environnement :** Traitement paysager des abords.

ÉLÉMENTS BUDGÉTAIRES :
J. BRUGESMAN - Yves Mouton (Editions Archa - 1971)
Le moulin historique, construit en bois, a été remplacé par une tour en maçonnerie, érigée sans doute vers la fin du XIX^e siècle, et possession de la propriétaire d'aujourd'hui (1689-1798).

PUBLICATION : PRÉFECTURE DE RÉGION ET CONSEIL RÉGIONAL NORD - PAS-DE-CALAIS

CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES

ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

TERMINAGE ÉVOLUTIVE TOUJOURS :
— **édifice :** Entièrement restauré.

son environnement : Traitement paysager des abords.

ÉTAT ACTUEL

DE SITE :
Moulin restauré en état de marche.

DE SON ENVIRONNEMENT :
Zone agricole, champs et prairies. Hangar à usage industriel et deux meuniers.

ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

ÉLÉMENTS BUDGÉTAIRES :
J. BRUGESMAN - Yves Mouton (Editions Archa - 1971)
Le moulin historique, construit en bois, a été remplacé par une tour en maçonnerie, érigée sans doute vers la fin du XIX^e siècle, et possession de la propriétaire d'aujourd'hui (1689-1798).

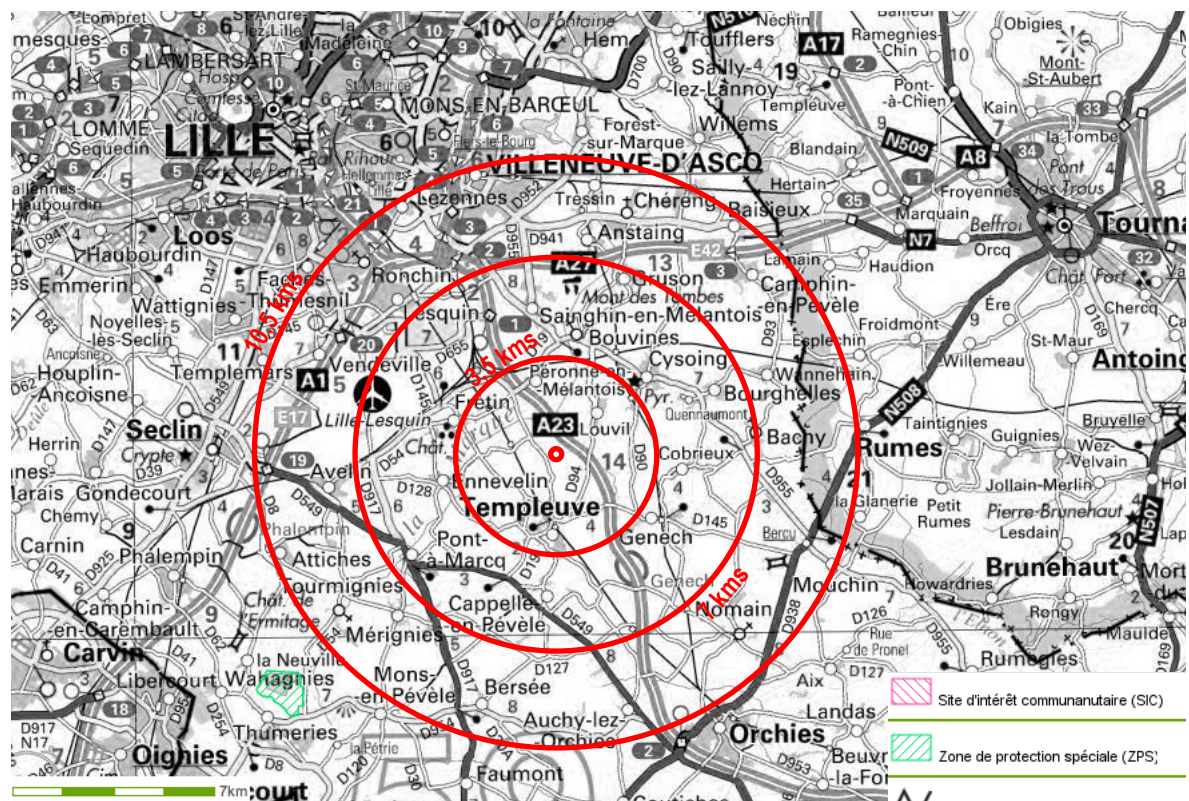
PUBLICATION : PRÉFECTURE DE RÉGION ET CONSEIL RÉGIONAL NORD - PAS-DE-CALAIS

3.3 Etude d'incidence sur les sites Natura 2000

En application de l'article R414-19 du code de l'environnement, cette étude présente les sites Natura 2000 potentiellement concernés, ainsi qu'un exposé des raisons pour lesquelles le projet est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000.

Présentation du projet se reporter au chapitre 4 de la présente étude d'impact.


Présentation des sites Natura 2000



La carte ci-contre révèle que le site d'étude ne fait partie d'aucun périmètre ni d'aucune mesure de protection spécifique vis-à-vis des sites natura 2000. Le site Natura 2000 repertorié le plus proche est situé à environ 10kms au Sud Ouest du pôle d'échange de la gare de Templeuve. Il s'agit du site FR31120012, dénominations : les Cinq Tailles

Celui-ci se situe à cheval sur la commune de Thumeries et La neuville et concerne une Zone de protection spéciale (ZPS) dont la fiche précise est présentée dans la page suivante du présent document.

Plan de situation des sites Natura 2000 à proximité du site d'étude - Echelle 1/300 000°
 Conception : DGALN Date de validité : 01/09/2011 00:00 © DGALN

Identification du site				Relation avec d'autres sites Natura 2000	
Type : A (ZPS sans relation avec un autre site Natura 2000.)	Code du site : FR3112002	Compilation : novembre 2005	Mise à jour : -	Code - Nom du site	Type de relation
Responsable(s)				Description du site	
DIREN Nord-Pas-de-Calais / S.P.N. - I.E.G.B. - M.N.H.N.				Caractère général du site	
Appellation du site				Classe d'habitats	
Les "Cinq Tailles"				Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	
Indication du site et dates de désignation/classement				Prairies améliorées	
Date site proposé éligible comme SIC : -		Date site enregistré comme SIC : -		Forêts caducifoliées	
Date de classement comme ZPS : avril 2006		Date de désignation du site comme ZSC : -		Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	
Texte(s) de référence				TOTAL	
Arrêté du 24 avril 2006 portant désignation du site Natura 2000 Les Cinq Tailles (zone de protection spéciale) (NOR DEVN0650257A)				Autres caractéristiques du site	
Localisation du site				Le périmètre englobe deux grands bassins se situant au nord du site d'environ 35 ha et une couronne boisée de 86,60 ha. Il s'agit d'un espace naturel sensible du département du Nord.	
Coordonnées du centre :				Qualité et importance	
Longitude : 3°3'46"E		Latitude : 50°29'8"N		Le site accueille une des plus remarquables populations françaises de Grèbe à cou noir, espèce nicheuse emblématique du site, se joint à cette espèce prestigieuse la rare Mouette mélanocéphale qui niche au sein d'une colonie de mouettes rieuses. Fuligules milouins, morillons, canards colverts etc... se reproduisent sur les 35 ha de bassins : ils y trouvent la tranquillité et une nourriture abondante (insectes, petits poissons, plantes aquatiques). Certains oiseaux sont sédentaires bien que leur espèce soit en majorité migratrice : Foulque macroule, Héron cendré, Vanneau huppé et Gallinule poule d'eau. De nombreux migrateurs utilisent également les bassins : Avocette élégante, Echasse blanche, Gorgebleue à miroir, Guifette noire, Busard des roseaux, aigrettes, fauvettes, canards divers.	
Superficie (ha) : 123		Périmètre (km) : 0		Vulnérabilité	
Altitude (m) :				Les plans d'eau composés des anciens bassins de décantation ne font l'objet d'aucune activité de chasse ou de pêche, activités incompatibles avec la présence d'un gazoduc souterrain. La partie boisée fait, quant à elle, l'objet d'une activité de chasse. Le site a été aménagé et ouvert au public. Il est soumis à une très forte fréquentation, mais les dispositifs d'observation et de protection des bassins permettent de respecter la tranquillité des oiseaux du bassin. La partie forestière du site subit, quant à elle, des dérangements importants. La richesse alimentaire des bassins est liée à leur origine (bassins de décantation de sucrerie). Les bassins sont alimentés uniquement par les précipitations, aucune maîtrise des niveaux d'eau est possible. Des études complémentaires sur l'évolution des niveaux d'eau et les possibilités de gestion seraient à réaliser. Un garde départemental a été recruté le 1er juillet 2005 dans le cadre d'une mission de gardiennage, d'entretien ainsi que de la gestion écologique du Site Ornithologique Départemental.	
Min : 0	Max : 0	Moyenne : 50		Désignation	
Région administrative :				-	
Code NUTS	Nom de la région	Pourcent. de couverture		Régime de propriété	
FR301	Nord	100		Conseil Général du Nord	
Régions biogéographiques :				Documentation	
Carte de localisation :				Conseil Général du Nord	
0 Alpine					
X Atlantique					
0 Boréale					
0 Continentale					
0 Macaronésienne					
0 Méditerranéenne					

ESPÈCES MENTIONNÉES À L'ARTICLE 4 DE LA DIRECTIVE 79/409/CEE ET FIGURANT À L'ANNEXE II DE LA DIRECTIVE 92/43/CEE ET ÉVALUATION DU SITE POUR CELLES-CI

OISEAUX visés à l'Annexe I de la directive 79/409/CEE du Conseil

CODE	NOM	POPULATION				ÉVALUATION DU SITE			
		Résidente	Migr. Nidific.	Migr. Hivern.	Migr. Etape	Population	Conservation	Isolement	Globale
A229	<i>Alcedo atthis</i>		1-3 couple(s)		1 individu(s)	D Non significative			
A029	<i>Ardea purpurea</i>				Présente				
A021	<i>Botaurus stellaris</i>				Présente				
A196	<i>Chlidonias hybridus</i>				1 individu(s)	D Non significative			
A197	<i>Chlidonias niger</i>				30 individu(s)	D Non significative			
A031	<i>Ciconia ciconia</i>				1-5 individu(s)	D Non significative			
A081	<i>Circus aeruginosus</i>				2-3 individu(s)	D Non significative			
A238	<i>Dendrocopos medius</i>			Présente					
A236	<i>Dryocopus martius</i>		1 couple(s)						
A026	<i>Egretta garzetta</i>				1-10 individu(s)	D Non significative			
A131	<i>Himantopus himantopus</i>		1 couple(s)		Présente	D Non significative			
A176	<i>Larus melanocephalus</i>		5-7 couple(s)	1 couple(s)	Présente	D Non significative			
A157	<i>Limosa lapponica</i>				Présente				
A272	<i>Luscinia svecica</i>		1-3 couple(s)		Présente	D Non significative			
A094	<i>Pandion haliaetus</i>								1 individu(s) D Non significative
A072	<i>Pernis apivorus</i>		1-2 couple(s)						Présente D Non significative
A151	<i>Philomachus pugnax</i>								5-6 individu(s) D Non significative
A140	<i>Pluvialis apricaria</i>								Présente
A119	<i>Porzana porzana</i>								Présente
A132	<i>Recurvirostra avosetta</i>								5-30 individu(s) D Non significative
A193	<i>Sterna hirundo</i>								1 individu(s) D Non significative

OISEAUX migrateurs régulièrement présents sur le site non visés à l'Annexe I de la directive 79/409/CEE du Conseil

CODE	NOM	POPULATION				ÉVALUATION DU SITE									
		Résidente	Migr. Nidific.	Migr. Hivern.	Migr. Etape	Population	Conservation	Isolement	Globale						
A086	<i>Accipiter nisus</i>	1 couple(s)	1 couple(s)		Présente	D Non significative				A136	<i>Charadrius dubius</i>	1 individu(s)	1 individu(s)	Présente	D Non significative
A298	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	Présente	Présente		Présente					A036	<i>Cygnus olor</i>	2-3 couple(s)	2-3 couple(s)	Présente	D Non significative
A168	<i>Actitis hypoleucos</i>				Présente					A099	<i>Falco subbuteo</i>	1 couple(s)	1 couple(s)	Présente	
A054	<i>Anas acuta</i>				Présente					A096	<i>Falco tinnunculus</i>	1 couple(s)	1 couple(s)	Présente	D Non significative
A056	<i>Anas dbyeata</i>	5-10 couple(s)	5-10 couple(s)		Présente	D Non significative				A125	<i>Fulica atra</i>	Présente	Présente	Présente	D Non significative
A052	<i>Anas crecca</i>	0-2 couple(s)	0-2 couple(s)		Présente	D Non significative				A153	<i>Gallinago gallinago</i>			Présente	
A050	<i>Anas penelope</i>				Présente					A123	<i>Gallinula chloropus</i>	Présente	Présente	Présente	
A053	<i>Anas platyrhynchos</i>	10-15 couple(s)	10-15 couple(s)	600-800 individu(s)		D Non significative				A184	<i>Larus argentatus</i>			Présente	
A055	<i>Anas querquedula</i>				Présente					A182	<i>Larus canus</i>			Présente	
A051	<i>Anas strepera</i>	0-1 couple(s)	0-1 couple(s)		Présente	D Non significative				A183	<i>Larus fuscus</i>			Présente	
A043	<i>Anser anser</i>				Présente										
A028	<i>Ardea cinerea</i>				Présente										
A059	<i>Aythya ferina</i>	5-10 couple(s)	5-10 couple(s)		Présente	D Non significative									
A061	<i>Aythya fuligula</i>	7-10 couple(s)	7-10 couple(s)		Présente	D Non significative									
A087	<i>Buteo buteo</i>	1 couple(s)	1 couple(s)		Présente	D Non significative									
A088	<i>Buteo lagopus</i>				Présente										
A149	<i>Calidris alpina</i>				Présente										
A143	<i>Calidris canutus</i>				Présente										

A179	Larus ridibundus	100-500 couple(s)	100-500 couple(s)	Présente	C 2% $\geq p > 0\%$	B Bonne	C Non-isolée	C Moyenne
A156	Limosa limosa			Présente				
A160	Numenius arquata			Présente				
A141	Pluvialis squatarola			Présente				
A005	Podiceps cristatus	3-5 couple(s)		Présente	D Non significative			
A008	Podiceps nigricollis	150-200 couple(s)	150-200 couple(s)	Présente	A 100% $\geq p > 15\%$	B Bonne	C Non-isolée	B Bonne
A118	Rallus aquaticus	1 couple(s)	1 couple(s)	Présente	D Non significative			
A249	Riparia riparia			Présente				
A155	Scolopax rusticola	Présente	Présente	Présente				
A004	Tachybaptus ruficollis	6-8 couple(s)	Présente	Présente	D Non significative			
A048	Tadorna tadorna	5-10 couple(s)	5-10 couple(s)	Présente	D Non significative			
A164	Tringa nebularia			Présente				
A165	Tringa ochropus			Présente				
A162	Tringa totanus			Présente				
A284	Turdus pilaris			Présente				
A142	Vanellus vanellus	2-3 individu(s)	2-3 individu(s)	Présente	D Non significative			

Ce site Natura 2000 ne présente pas de connexion évidente avec le projet en raison de son éloignement (10,5 kms) et d'obstacle physique tel que la ligne de chemin de fer et des axes routiers.

Définition et cartographie de la zone d'influence du projet

La zone d'influence est dépendante du contexte et de l'implantation du site qui est dans ce cas relativement enclavée dans une trame urbaine, artificialisée.

Peuplement floristique

Aucune espèce protégée ou remarquable n'a été recensée sur le site.

La diversité floristique est très variable selon le type d'habitat étudié:

- Les parcelles aménagées présentent des arbustes de variétés ornementales diverses
- Les friches (ancien site ferrovier) abrite une biodiversité importante avec des espèces arbustives et herbacées.

Les espèces végétales présentes sur le site sont des espèces communes.

Cette végétation montre l'origine artificielle des milieux rencontrés issus de l'activité ferrovière, industrielle passée.

Nota: Le relevé flore, non exhaustif, a été réalisé suite à une visite sur le terrain

Les arbres isolés sur le parking



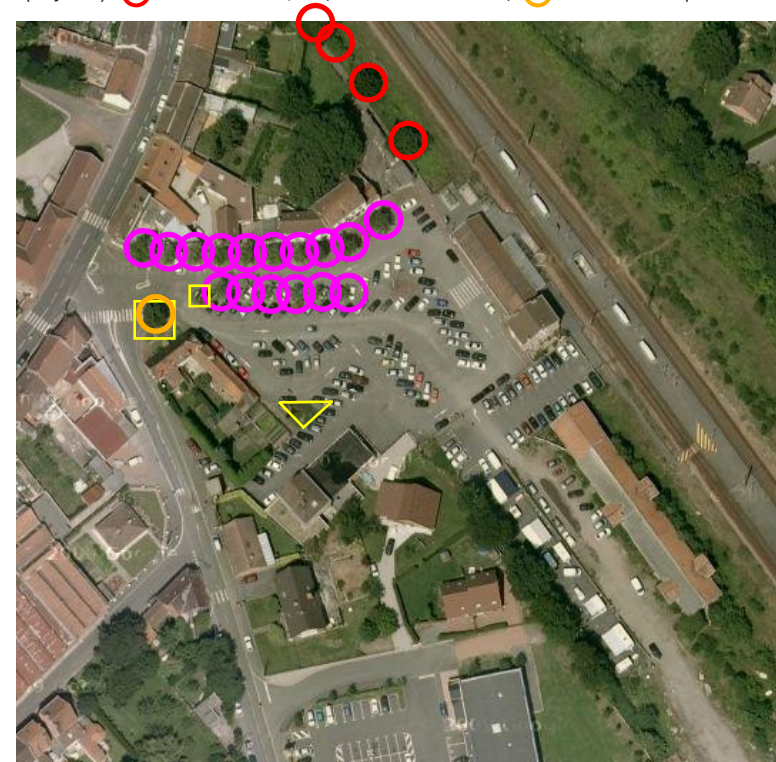
4 Taxus (voyette) ○

1 Sapin (entrée rue roubaix) ○

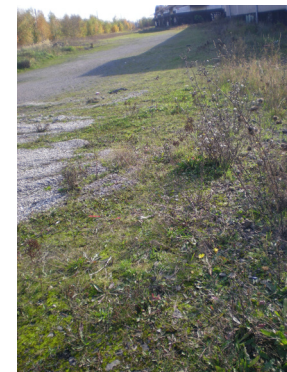
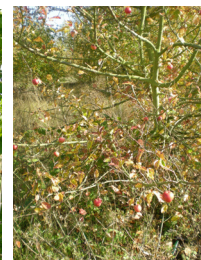
16 Platanes (front batit) ○



Les espaces verts sur le parking: Potentille, Laurier et Spirée



Plan de localisation



L'ancien site ferrovier et le corridor le long des voies SNCF: Rosier sauvage, Bouleau, Aubépine, Peuplier, Merisier, Pommier

Strate herbacé



Le talus planté: 1 Erable, 8 Merisier, 1 Aubépine, 4 Frene, 1 Charme, Sureau



Plan de localisation

Peuplement faunistique

L'ensemble des espèces animales recensées correspond à une faune commune adaptée à la proximité des activités humaines et des zones urbanisées.

Oiseaux

Les oiseaux recensés appartiennent à un cortège avifaunistique spécifique des parcs et jardins: Hirondelle rustique (*hirundo rustica*), Merle noir (*turdus merula*), pie bavarde (*pica pica*), pigeon ramier (*columba palumbus*).

Mammifères

Concernant le groupe des Mammifères, les habitats présents sur le site d'étude ne présentent pas de potentialités suffisantes pour accueillir une diversité remarquable ou des espèces d'intérêt patrimonial (espèces protégées, rares,...).

Le Lapin de Garenne (*Oryctolagus cuniculus*), le Lièvre brun (*Lepus europaeus*) et la Taupe d'Europe (*Talpa talpa*) sont les mammifères contactés directement ou par indices (observation des traces ou laissées) au niveau de l'emprise du projet. Pour les espèces potentiellement présentes à l'échelle du site citons notamment la Belette d'Europe (*Mus-tela nivalis*), le Hérisson (*Erinaceus europaeus*) et les Campagnols sp (*Microtus* sp).

Un certain nombre de chauves-souris (Pipistrelle commune -*Pipistrellus pipistrellus*-, Sérotine commune -*Eptesicus serotinus*-, Murins -*Myotis* sp-...) fréquente par ailleurs potentiellement la zone d'emprise du projet à la recherche de proies (insectes) en période estivale.

Reptiles et batraciens

La parcelle de l'emprise du projet ne sont pas favorables aux amphibiens. Cependant, les fossés, même s'ils ne sont probablement en eau que quelques semaines par an (printemps) accueillent très certainement une petite population de Grenouille rousse (*Rana temporaria*).

Le Crapaud commun (*Bufo bufo*) est également potentiel à proximité des zones boisées.

En ce qui concerne les Reptiles, l'Orvet (*Anguis fragilis*) et le Lézard des murailles (*Lacerta muralis*) sont eux aussi potentiels sur cette même zone boisée.

Insectes

Les franges situées au nord constituent un refuge pour l'entomofaune.

Cette classe est quantitativement la plus importante de tout le règne animal (plus de 80% de la faune), tant en ce qui concerne les espèces que les individus. Cette très grande diversité ainsi que des potentialités adaptatives très élevées font des insectes des bio-indicateurs importants. Parmi les taxons d'Invertébrés bioindicateurs, ceux des Lépidoptères Rhopalocères (papillons de jour), des Orthoptères (criquets et sauterelles) et des Odonates (Libellules, Demoiselles) sont particulièrement recherchés sur le site.

A ce titre, les relevés entomologiques n'ont pas pu être réalisés sur le site d'étude en raison de la période des investigations, une liste d'espèces potentielles a donc été élaborée sur la base des biotopes en place.

Le site et ses abords, composés principalement de cultures intensives et de quelques haies, accueillent potentiellement un cortège entomologique assez pauvre. En effet, seules quelques espèces de Coléoptères carabiques très fréquentes sur les parcelles cultivées et certaines espèces de Lépidoptères Rhopalocères des bords de champs, peuvent être potentiellement observées sur le site durant la bonne saison.

La liste des espèces potentielles est synthétisée dans le tableau ci-dessous.

Insectes potentiellement présents au niveau de l'emprise du projet (liste non exhaustive)

Ordre	Famille	Genre	Espèce	Nom vernaculaire	Statut	Protection
Coléoptères	Cantharidae	<i>Rhagonycha</i>	<i>fulva</i>	le Téléphore fauve	C	/
Coléoptères	Carabidae	<i>Abax</i>	<i>parallelepipedus</i>		C	/
Coléoptères	Chrysomelidae	<i>Oulema</i>	<i>melanopus</i>		C	/
Coléoptères	Coccinellidae	<i>Propylea</i>	<i>14-punctata</i>	la coccinelle à 14 points	C	/
Coléoptères	Coccinellidae	<i>Thea</i>	<i>22-punctata</i>	La Coccinelle à 22 points	C	/
Coléoptères	Mordellidae	<i>Mordella</i>	<i>fasciata</i>		C	/
Coléoptères	Scarabeidae	<i>Anoplotrupes</i>	<i>stercorosus</i>		C	/
Orthoptères	Acrididae	<i>Chorthippus</i>	<i>parallelus</i>	le criquet des pâtures	C	/
Orthoptères	Tettigoniidae	<i>Conocephalus</i>	<i>discolor</i>	le Conocéphale bigarré	C	/
Rhopalocères	Lycaenidae	<i>Polyommatus</i>	<i>icarus</i>	l'Azuré commun	C	/
Rhopalocères	Nymphalidae	<i>Aglais</i>	<i>urticae</i>	la petite Tortue	C	/
Rhopalocères	Nymphalidae	<i>Coenonympha</i>	<i>pamphilus</i>	le Procris	C	/
Rhopalocères	Nymphalidae	<i>Inachis</i>	<i>io</i>	le Paon du jour	C	/
Rhopalocères	Nymphalidae	<i>Pararge</i>	<i>aegeria</i>	le Tircis	C	/
Rhopalocères	Nymphalidae	<i>Pyronia</i>	<i>tithonus</i>	l'Amaryllis	C	/
Rhopalocères	Pieridae	<i>Pieris</i>	<i>brassicae</i>	la Piéride de choux	C	/
Rhopalocères	Pieridae	<i>Pieris</i>	<i>napi</i>	la Piéride du navet	C	/

Incidences du projet

Le site d'étude ne fait partie d'aucun milieu d'intérêt communautaire à l'échelle du site Natura 2000 et n'est pas en liaison direct avec les sites les plus proches. Il est relativement enclavé par une trame urbaine, artificielle.

En effet, les habitats recensés sur la zone du projet ne font pas partie des habitats à protéger en priorité au niveau national et européen. Les zones d'habitats existantes relevées ci-dessus seront soit conservées ou reconstituées, notamment au niveau des franges végétales jouant le rôle de corridor le long des voies en partie Sud.

Cette zone existante ayant le potentiel écologique le plus important est constituée par la friche arbustive et arborée qui paraît être plus favorable à la faune locale, ainsi que pour les déplacements d'animaux. Cette frange est maintenue et ou reconstituée dans le projet d'aménagement qui prévoit le passage d'une voie verte avec un gabarit restreint (3m).

Les espèces animales et végétales recensées et probables sont des espèces communes pour la région et au niveau national. Dans le cadre du projet, nous ne prévoyons pas de destruction majeure ni de perturbation notable d'espèce dans la réalisation de son cycle vital (reproduction, repos, alimentation..).

Conclusion

A défaut de données bibliographiques relatives au site, il est difficile d'évaluer précisément son intérêt faunistique/floristique et son évolution sur une période significative. Mais à la vue de l'étude d'impact, du travail de terrain, de la qualité environnementale du projet et de la sensibilité écologique des milieux et des espèces recensées par rapport aux aménagements projetés, son intérêt est faible.

Le projet n'est donc pas susceptible d'avoir d'incidence.

3.4 Caractéristiques Socio Economiques.

Situation

Le site est sur le territoire de la commune de Templeuve qui appartient à la Communauté de Communes du Pays de Pévèle créée en 1993. La Communauté de Communes du Pays de Pévèle (CCPP), située à la frontière sud-est de la Communauté Urbaine de Lille.

Les 19 communes de la CCPP (Attiches, Avelin, Bachy, Bersée, Bourghelles, Camphin-en-Pévèle, Cappelle-en-Pévèle, Cobrieux, Cysoing, Ennevelin, Genech, Louvil, Mérignies, Moncheaux, Mons-en-Pévèle, Mouchin, Templeuve, Tourmignies, Wannehain) recouvrent une surface de plus de 15 000 hectares et accueillent plus de 37 000 habitants.

Templeuve est un bourg de la Pévèle, région périurbaine située au Sud de l'agglomération lilloise et au Nord de Valenciennes. De plus, Templeuve est située en bordure de la large et humide vallée de la Marque.

Située à proximité de grandes aires urbaines, à 22km de Lille et 37km de Valenciennes, Templeuve est traversé à l'ouest par l'autoroute A23 qui relie Lille à Valenciennes puis à l'Avesnois. Aujourd'hui la commune n'est pas encore directement desservie par cette infrastructure, les échangeurs les plus proches sont situés à Villeneuve d'Ascq (4 cantons) et Orchies.

Plusieurs routes départementales viennent desservir Templeuve : 549, 19, 94, 90, 128 et 145, et permettent une desserte locale vers les communes voisines.

La commune de Templeuve est également desservie par la ligne de chemin de fer Lille-Valenciennes, la mettant à 15min de la gare de Lille- Flandres et 15min de celle de Valenciennes. D'une superficie de 1 588ha, la commune de Templeuve est limitrophe des communes de Fretin, Péronne-en-Mélantois au nord, Louvil, Cysoing, Genech et Nomain à l'est, Cappelle-en-Pévèle et Mérignies au sud et Ennevelin à l'ouest.

Population et logement

Démographie

L'analyse du contexte démographique présentera les données communales de la ville de Templeuve.

Les données statistiques utilisées sont les données issues de l'INSEE mise à jour en 2008.



■ **Commune : Templeuve - 59586**

∴ **POPS - Population de 15 ans ou plus par sexe, âge et type d'activité - Niveau agrégé**

Source : Insee, RP2008 exploitation principale.

Sexe : Ensemble							
	Actifs ayant un emploi	Chômeurs	Retraités ou préretraités	Elèves, étudiants, stagiaires	Femmes ou hommes au foyer	Autres inactifs	Ensemble
15 à 19 ans	43	24	0	346	0	6	419
20 à 24 ans	194	54	0	108	2	8	366
25 à 39 ans	784	79	0	5	16	18	901
40 à 54 ans	1 147	62	11	0	39	40	1 299
55 à 64 ans	276	23	454	0	44	40	837
65 ans ou plus	16	0	887	0	20	4	927
Ensemble	2 460	241	1 352	459	120	115	4 748

Depuis 1975 la commune de Templeuve connaît une évolution positive et constante avec un gain de 718 habitants en 30 ans soit une augmentation de 14% environ entre 1975 et 2005.

Après analyse de la structure de la population, on note une population équilibrée avec 50% de la population de moins de 40 ans et 50% de plus de 50 ans.

Les catégories les plus représentées sont les 40-59 ans avec 30%, viennent ensuite les 0-19 ans avec 26.2%. A l'inverse des jeunes couples, les ménages « installés » dans la vie avec enfants et adolescents sont majoritaires et trouvent sur Templeuve un compromis entre la vie à la campagne et celle à la ville.

Les ménages les plus représentés sur Templeuve sont les ménages de 2 personnes, cette situation est identique à celle du département (majorité des ménages de 2 personnes) mais légèrement supérieure en terme de représentation avec 30% contre 29.3% pour le Nord.

Ensuite la situation de Templeuve se démarque de celle du département avec une quasi égalité en terme de répartition des ménages d'1 personne, 3 et 4 personnes, contre une large dominance des ménages d'1 personne (27.6%) dans le Nord.

En ce qui concerne les familles plus nombreuses, les ménages de 5 personnes représentent pour le Nord et Templeuve 7.8%. Les ménages de 6 personnes et plus sont faiblement représentés sur la commune avec 2.7%.

Emploi

La population active représente environ 50% en 2008 essentiellement dans le commerce, les transports et les services divers. On constate un nombre de personnes en retraite important qui s'accompagne d'un faible taux de chômeurs et d'un nombre d'étudiants / d'élèves, non négligeables.

Logement

Les résidences principales de type maison individuelle de + de 5 pièces sont majoritaires sur la commune de Templeuve. On remarque que le nombre d'actifs résidants sur la commune est moins important que celui des résidents travaillant hors de la commune. Nous sommes dans la configuration d'une **ville d'ortoire**. La voiture est majoritairement utilisée pour ces déplacements, suivi des transports en commun.

La Communauté de Communes du Pays de Pévèle peut être qualifiée de territoire « rural », constitué de petites communes, à l'origine rurales, qui ont connu un important développement résidentiel (tendant à se stabiliser) pour accueillir des actifs de la métropole lilloise.

■ Commune : Templeuve - 59586

∴ LOG2 - Logements par type, catégorie et nombre de pièces - Niveau agrégé

Source : Insee, RP2008 exploitation principale.

Type de logement : Ensemble

	Résidences principales	Logements occasionnels	Résidences secondaires	Logements vacants	Ensemble
1 pièce	46	1	0	1	47
2 pièces	189	1	0	15	205
3 pièces	228	0	0	19	246
4 pièces	472	1	2	23	498
5 pièces	651	0	1	25	677
6 pièces ou plus	731	0	1	10	742
Ensemble	2 317	2	4	93	2 416

■ Commune : Templeuve - 59586

∴ NAV2B - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail (géographie urbaine) et moyen de transport - Niveau agrégé

Source : Insee, RP2008 exploitation complémentaire.

Sexe : Ensemble

	Rés. com rurale, trav. dans la même com.	Rés. com rurale, trav. dans autre com.	Rés. com urbaine, trav. dans la même com.	Rés. com urbaine, trav. autre com. mm UU	Rés. com urbaine, trav. hors UU	Ensemble
Pas de transport	0	0	76	0	0	76
Marche à pied	0	0	91	0	8	99
Deux roues	0	0	48	0	52	99
Voiture, camion, fourgonnette	0	0	203	8	1 535	1 746
Transports en commun	0	0	0	0	374	374
Ensemble	0	0	418	8	1 969	2 394

Activité économique

D'après le Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole de 2002, Templeuve est classée comme pôle d'intérêt métropolitain multisite qui regroupe les opérations d'aménagement d'Avelin, Ennevelin, Pont-à-Marcq, Templeuve, Mérignies et Cysoing, en frange de la Pévèle. Ces zones jouent un rôle important, à leur échelle, pour le maintien et l'amélioration du potentiel économique local et pour l'équilibre habitat-emploi.

On compte sur Templeuve une cinquantaine de commerces essentiellement concentrés le long des rues de Roubaix, Demesmay et de la rue Neuve ainsi qu'autour de la place de gare et de celle du Général De Gaulle. La galerie du centre commercial Leclerc regroupe également quelques commerces et services. De manière plus ponctuelle, on trouve aussi quelques commerces et services rue de la Quièze, de la Grande Campagne, et d'Orchies.

Seul le centre commercial rayonne au niveau intercommunal, les commerces du centre-bourg ne bénéficient que d'une influence locale.

En terme d'activités, Templeuve accueille de nombreux entrepreneurs du bâtiment : maçonnerie, couverture zinguerie, menuiserie charpente, constructions neuves, maîtrise d'oeuvre, matériaux...

Au niveau du secteur de la gare de nombreux commerces et services de proximité sont présents. Ceux aillant une interaction directe avec le projet sont le café, la superette Vival, le Cabinet medical, le bâtiment de la Gare et l'entrepôt actuellement désaffecté.

Le développement commercial apparaît limité : les gros équipements commerciaux se concentrent à Templeuve et Pont-à-Marcq, l'offre commerciale se voyant complétée de commerces de proximité dans les autres communes.

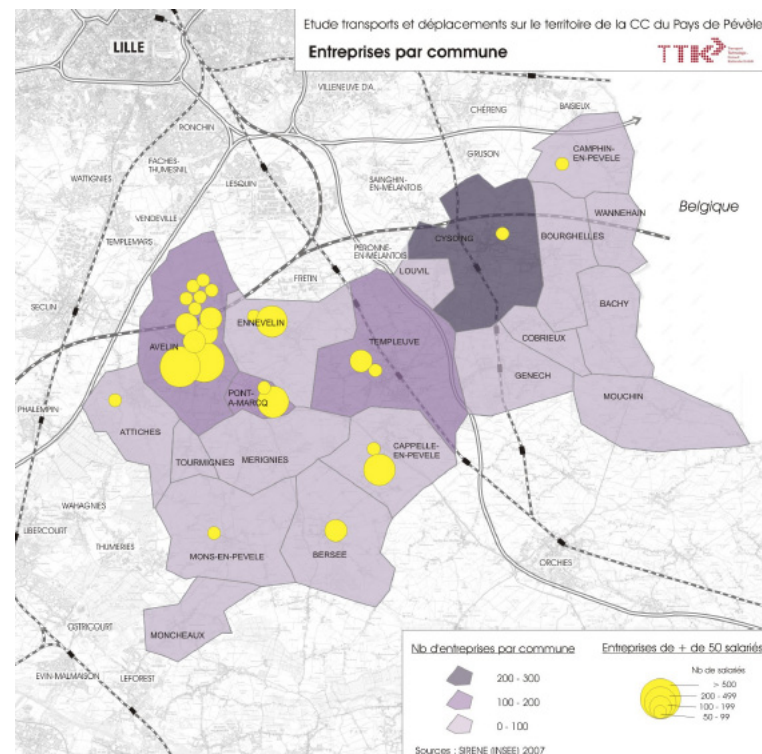
■ Commune : Templeuve - 59586

∴ ACT3 - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, statut et secteur d'activité économique - Niveau agrégé

Source : Insee, RP2008 exploitation complémentaire.

Sexe : Ensemble

	Salariés	Non salariés	Ensemble
Agriculture	44	20	64
Industrie	274	12	286
Construction	111	36	147
Commerce, transports et services divers	1 078	95	1 173
Adm publ, enseign, santé, action sociale	688	36	724
Ensemble	2 196	199	2 394



Urbanisme

L'histoire de l'urbanisation de Templeuve

Le bourg de Templeuve s'est dans un premier temps développé le long des rues de Roubaix et Demesmay, autour de la place du Général De Gaulle, pour constituer le tissu villageois ancien caractérisé, par des rues étroites, un bâti en front à rue et des hauteurs moyennes de niveau R+1+C. Le bâti y est quasi continu.

Ensuite l'urbanisation s'est poursuivie aux franges du bâti ancien avec la création de voies nouvelles et de « poches » d'habitat résidentiel souvent mal insérées dans le bourg. Ces nouvelles constructions sont assez hétérogènes, datant de différentes époques. Cependant elles ont un certain nombre de caractéristiques communes : l'organisation autour d'impasses (rue du Zécart), habitat individuel de type résidentiel, une implantation en retrait de la voie. L'urbanisation de Templeuve s'est poursuivie avec la densification du centre bourg et notamment le comblement des dents creuses qui a donné naissance à de petit collectif ou des maisons plus récentes dont la typologie diffère de l'habitat rencontré habituellement dans le centre.

La densification du centre bourg a permis à la fois de diversifier l'offre en logement et d'offrir une forme urbaine nouvelle pour Templeuve. Toutefois, la gestion délicate de l'augmentation du nombre de logements (et donc de véhicules) dans un tissu peu adapté nécessite de prévoir des espaces suffisants pour le stationnement et les circulations.

Afin de conforter ses équipements, et maintenir le dynamisme actuel de la commune en accueillant une population plus jeune et variée (demande en grand logement ainsi qu'en logement social) Templeuve a décidé d'étoffer et densifier le tissu urbain depuis le centre-ville jusqu'à l'entrée du bourg soit 25 hectares classés au PLU en AU (urbanisation future à vocation mixte).

Le projet de ZAC « les Terres d'Anchin » a pour objectif la création de 300 logements environ, essentiellement individuels, aux typologies variées permettant une mixité générationnelle et socioéconomique.

Le projet s'étend du centre-bourg, secteur dense, à une frange rurale. Il s'agit de mettre en avant la qualité paysagère du site et d'adapter la densité et la volumétrie en fonction de celles environnantes.

La densité du projet sera donc croissante depuis la campagne au sud jusqu'au secteur de la gare, un équipement est prévu, il assurera la jonction entre la partie habitat lâche au Sud et celle dense au Nord.

Le principe d'aménagement du projet repose :

- le confortement du réseau de cheminements piétons et le maintien des voyettes historiques
- la définition de 5 types d'habitat organisés en 3 quartiers
- la création d'un maillage viaire hiérarchisé qui complète le réseau existant
- la création d'un espace vert à proximité du centre-bourg, au niveau du secteur le plus dense.

Situation

Le site du projet de pôle d'échange est implanté en lisière de la zone urbanisée de Templeuve sur le secteur de la gare au Sud des voies et plus particulièrement au niveau de l'ancien site industriel de «Florimond Desprez» dont les bâtiments seront démolis fin 2011 (hors mission) pour voir apparaître un projet immobilier d'habitat.

Le projet s'appuie au Nord sur les voies SNCF, le bâtiment de la gare et de l'ancienne entreprot SNCF. Le site se prolonge à l'Est par un terrain en friche le long des voies de chemin de fer. Des parcelles privées limitent le secteur d'étude à l'Ouest et au Sud du projet.

On note qu'au Nord des voies SNCF, le lotissement du Zécart présente une zone d'habitation importante

On relève la présence d'un nombre important d'équipements accueillant du public en lien direct avec le site. Ceux ci vous seront présentés dans la suite du dossier (page 70/71).

Habitat : typologie et caractéristiques

La gare SNCF de Templeuve se positionne au coeur du tissu urbain caractérisé par de l'habitat individuel ancien de type habitat de centre ville ou plus récent de type habitat résidentiel.

La voie ferrée marque la limite entre le centre ancien de Templeuve et les extensions plus récentes au Nord-Ouest, rue du Zécart.

Le secteur de la gare est composé d'un habitat hétérogène qui tend à devenir maison de ville en direction du centre vers la rue de Roubaix et plus résidentiel au Nord et en direction de la rue de la Grande Campagne et de la rue du Zécart.

L'habitat de type maison ville, plus ancien, a une typologie plus marquée, plus dense avec des hauteurs plus importantes (R+1+C).

Implanté en front de rue, cet habitat crée un linéaire dense et compact venant tenir la voie mais ne permet aucune perspective notamment vers les jardins ou les espaces environnants.

L'habitat résidentiel, plus récent, est apparu aux franges du bâti ancien ou au niveau des dents creuses en centre-ville.

Cet habitat individuel est le plus souvent non-mitoyen et implanté en retrait de la voie principale, sur des parcelles plus grandes. Les habitations récentes construites en centre-ville au niveau de dents creuses ont une typologie identique mais une implantation différente, mitoyenneté et front de rue, liée généralement aux règles d'urbanisme différentes en coeur de ville.

Plus hétérogène dans les couleurs et matériaux utilisés, l'habitat résidentiel est moins haut, de niveau R+C. La densité est moins importante, les perspectives s'ouvrent vers l'extérieur et les jardins. L'espace urbain est plus aéré.

On note la présence d'une zone pavillonnaire au Nord des voies ferrée, le lotissement du zécart, ou l'interaction du projet vis à vis de l'aménagement du secteur Nord peut être sensible.

Aujourd'hui **la place de la gare** est tenue en partie par un habitat ancien, haut et continu au niveau du café. A l'inverse de l'autre côté l'habitat de type résidentiel et la superette « Vival » ne permettent pas de tenir la place qui se transforme en zone de stationnement plus ou moins anarchique où se côtoient les usagers de la gare et les clients de la superette.

La place de la gare ne tient plus son rôle de lieu de vie et d'échange mais plutôt un rôle de parking. Cette étendue de stationnement ne permet pas la mise en valeur du bâtiment de la gare.

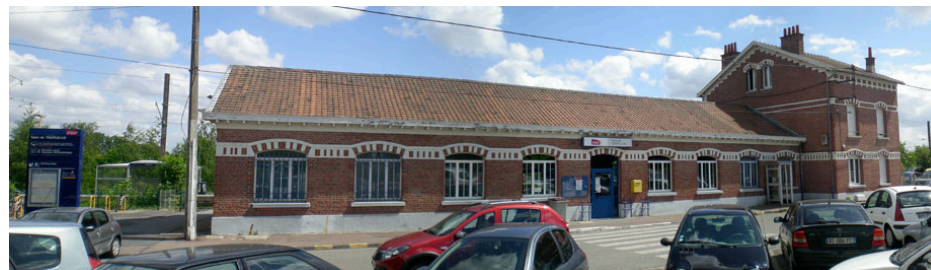
Plusieurs bâtiments et habitations de qualité sont recensés sur la zone d'étude et méritent d'être mis en valeur, par un aménagement de qualité au niveau de la place et des abords. La commune de Templeuve a le projet de réhabilitation de l'ancien entrepôt présent sur le site. Le projet prévoit l'installation d'un marché couvert, d'une médiathèque, et d'un espace culturel.



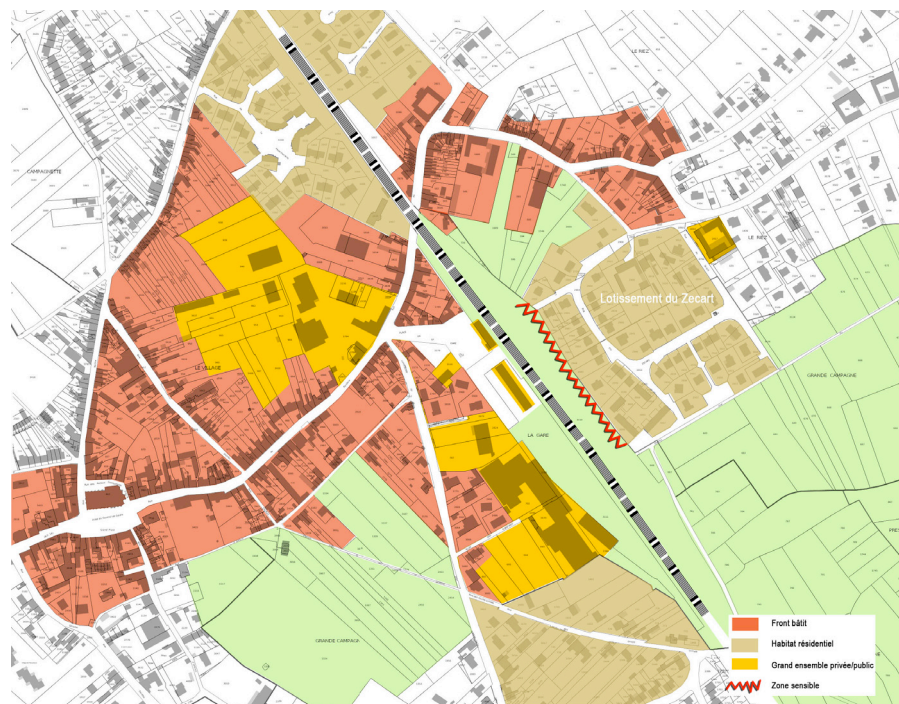
Le front bâti ancien place de la gare



Le front bâti ancien rue de Roubaix RD19



Le bâtiment de la gare



Plan de typologie bâti - Cadastre



Zone pavillonnaire au Nord des voies ferrées - Lotissement du Zécart



Raccordement Rue du Riez et lotissement du Zécart

Le Schéma Directeur de Lille Métropole

Si l'on se réfère au Schéma Directeur de LILLE Métropole - approuvé le 06 Décembre 2002 – précise que le territoire de la Pévèle est marqué par un espace agricole prédominant (près de 80% des communes) et un paysage de qualité notamment la vallée de la Marque.

La Pévèle est également marquée par une forte croissance démographique de l'ordre de 20% sur les deux dernières décennies, avec une forte pression pour la construction résidentielle.

Les Enjeux développés dans le Schéma directeur sur le territoire, visent à assurer le développement économique et urbain des communes, tout en conservant les atouts liés au cadre de vie existant. Pour cela le secteur s'organise autour de 3 points d'appuis : Cysoing, Templeuve et Pont-à-Marcq.

L'équilibre entre le développement économique et le cadre de vie se concrétisera par :

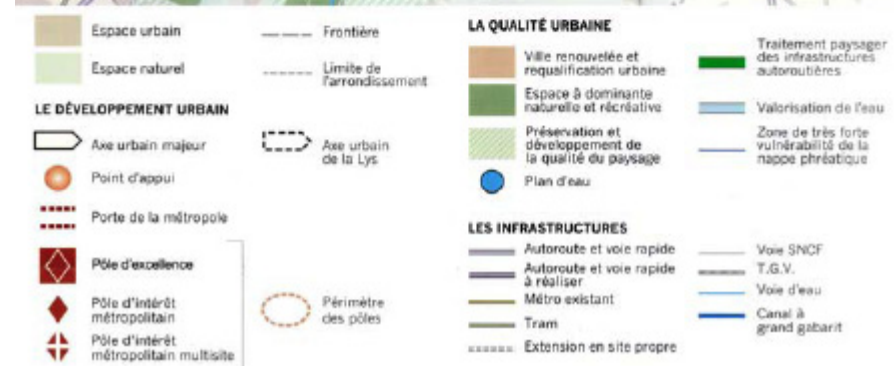
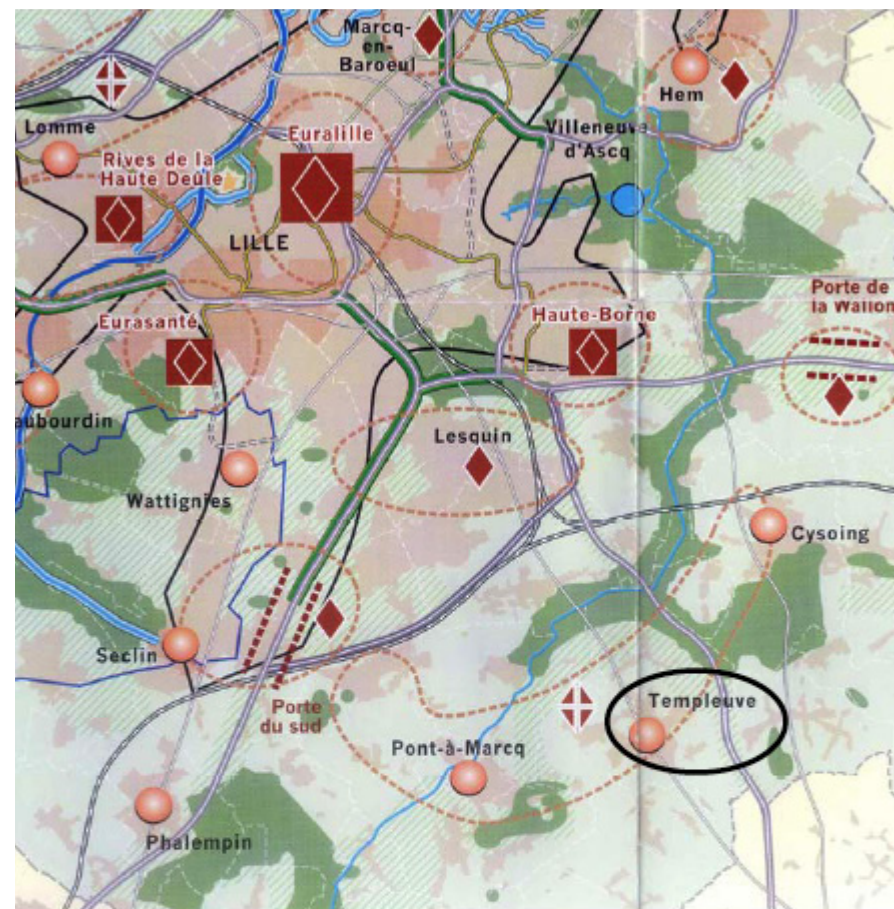
- Les infrastructures de transport :

- réalisation de l'échangeur de Templeuve-Genech
- amélioration de la liaison Templeuve-Seclin
- amélioration de la liaison Bachy-Genech-Templeuve
- développer les gares locales comme Templeuve et Baisieux.

- La fonction résidentielle, les extensions urbaines devront être bien réparties afin d'éviter le mitage de l'espace. Assurer la mixité et la diversité de la nouvelle offre en logements.

- De nouveaux espaces économiques, deux sites d'intérêt stratégique sont prévus à Templeuve-Genech, autour du futur échangeur.

- La qualité des sites et des paysages, protection et mise en valeur de la vallée de la Marque ainsi que des terres agricoles autour de Templeuve et Pont-à-Marcq. Développer le tourisme vert.



Le PADD définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune, sur Templeuve il se résume comme suit :

Conforter la vocation de bourg-centre de Templeuve dans un environnement protégé.

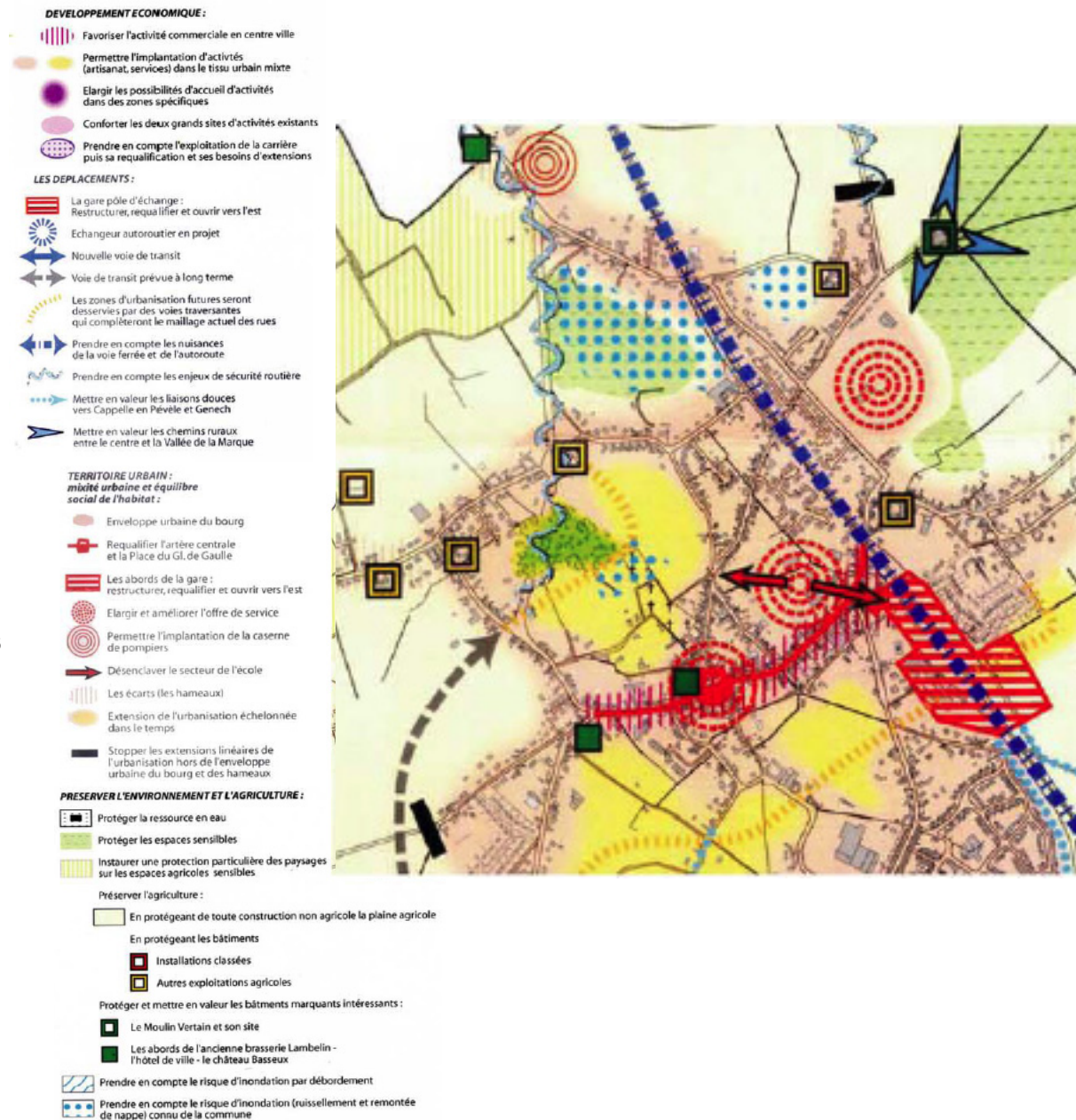
Il s'articule autour des points suivants :

- Mixité urbaine et équilibre social de l'habitat
- Favoriser l'implantation des différentes fonctions qui font sa richesse (habitats, activités, commerces, services et équipements...)
- Requalifier l'artère centrale et la place du Général De Gaulle
- Elargir et améliorer l'offre d'équipements et de services, notamment en prenant appui sur le site du château Baratte, l'espace socio-culturel, la place du Général De Gaulle et la gare.

- Déplacements - Permettre à la gare de jouer son rôle de pôle d'échange
- Améliorer son accessibilité par la création de nouveaux accès routiers et piétons.
- Prendre en compte un périmètre large autour de la gare, de part et d'autre de la voie ferrée pour y aménager les services nécessaires au pôle d'échange.
- Veiller à la qualité de traitement de l'espace public aux abords de la gare.
- Améliorer le franchissement de la voie ferrée pour les grands flux de véhicules.

- Développement économique
- Favoriser l'activité commerciale et de service en centre ville.

- Préserver l'environnement et l'agriculture



Zonage

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Templeuve a été approuvé le 27 avril 1995, il est aujourd'hui en cours de révision.

Les zones concernées par le projet de restructuration du pôle d'échanges de Templeuve sont classées en zones UA, UB et UBa, NDa.

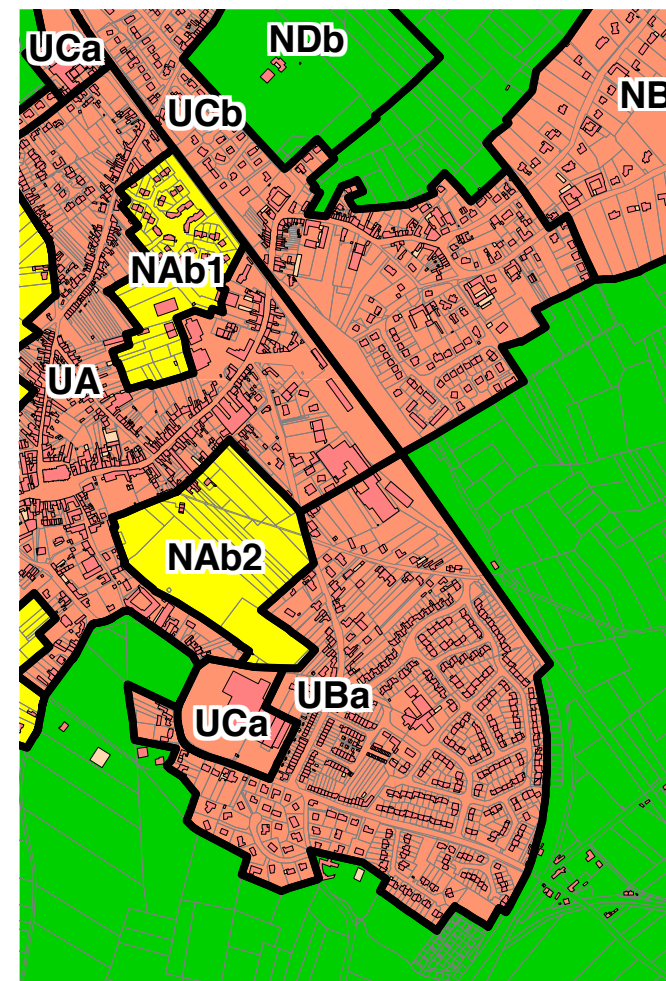
La zone UA couvre la quasi-totalité de notre périmètre d'intervention, elle regroupe le parking ainsi que les principaux bâtiments de la gare. Elle correspond au centre ville. Il s'agit d'une zone urbaine affectée essentiellement à l'habitat et aux services.

La zone UB est une zone urbaine affectée essentiellement à l'habitat et aux services ayant un caractère central ainsi qu'aux activités sans nuisances. Elle est divisée en 2 secteurs : UBa et UBb.

La zone UC, zone urbaine affectée essentiellement à l'habitat isolé ainsi qu'aux activités sans nuisances. Elle est divisée en 3 secteurs : UCa, UCb et UCc.

La zone ND. Cette zone constitue un espace naturel qu'il convient de protéger en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui le compose. Le secteur NDa est destiné à assurer la sauvegarde d'un site et des perspectives paysagères. Ce secteur est également destiné à la protection de l'agriculture.

Le projet de pôle d'échange entre dans le cadre des documents d'urbanisme en vigueur.



POS - Echelle quartier

Le POS de Templeuve est aujourd'hui en cours de révision, le **projet de PLU** a été arrêté le 31 mai 2007.
Le secteur de la gare est concerné par les zones UA, UB et 2AUa

La zone UA, il s'agit d'une zone urbaine mixte à caractère central pouvant recevoir de l'habitat, des commerces, des services, des bureaux, des activités artisanales et des équipements publics.

La zone UB, il s'agit d'une zone urbaine mixte de moyenne densité.

La zone A, il s'agit d'une zone protégée à vocation exclusivement agricole. N'y sont autorisés que les types d'occupation ou d'utilisation du sol liés à l'activité agricole ainsi que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectif.

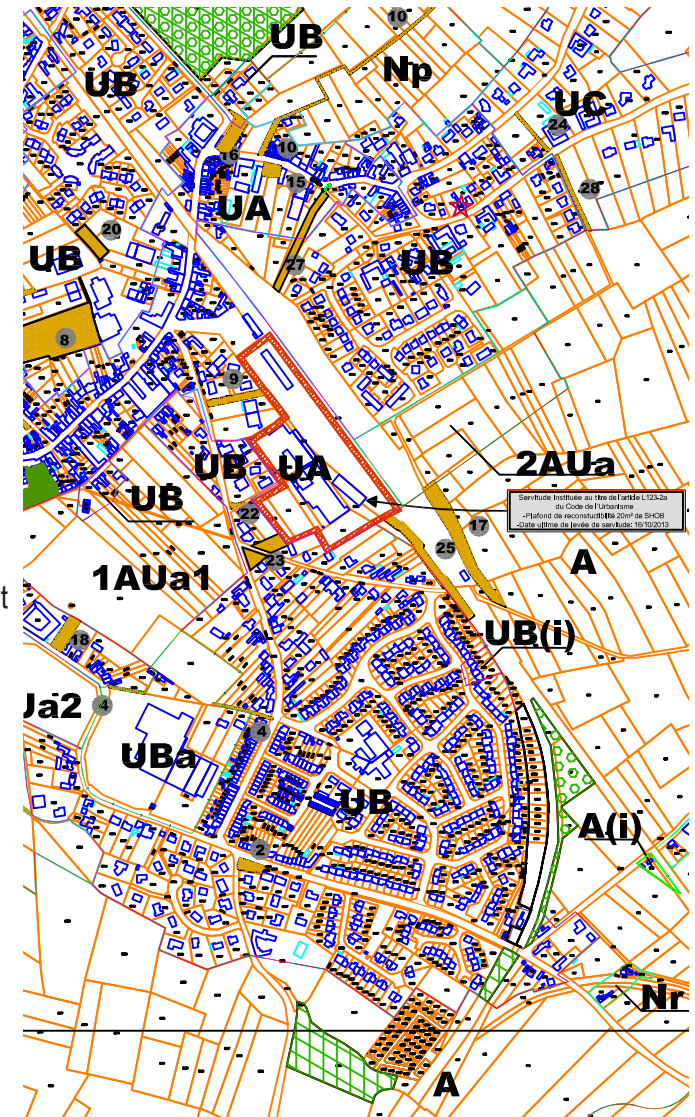
La zone 2AUa, il s'agit de terrains non équipés actuellement réservés pour l'urbanisation future mixte de la commune à long terme.

Emplacements Réservés

Le secteur de la gare est concerné par de nombreux emplacements réservés permettant à terme son désenclavement

- 9 - Liaison entre la rue Grande Campagne et la gare
- 17 - Accès à la gare
- 22 - Aménagement du carrefour
- 23 - Création de voirie
- 25 - Création de voirie
- 27 - Accès entre la rue du Riez et la gare

Le projet de pôle d'échange entre dans le cadre des documents d'urbanisme en vigueur.



PLU - Echelle quartier

Foncier

Le plan ci-contre indique l'état foncier actuel au niveau de l'emprise du projet.

Celui-ci révèle un certain nombre de parcelles que la maîtrise d'ouvrage (Commune et CCPP) ne maîtrise pas à ce jour. Les démarches administratives auprès des différentes institutions et propriétaires doivent être lancées dès que le projet d'aménagement sera validé, en fonction de son positionnement au niveau cadastral.

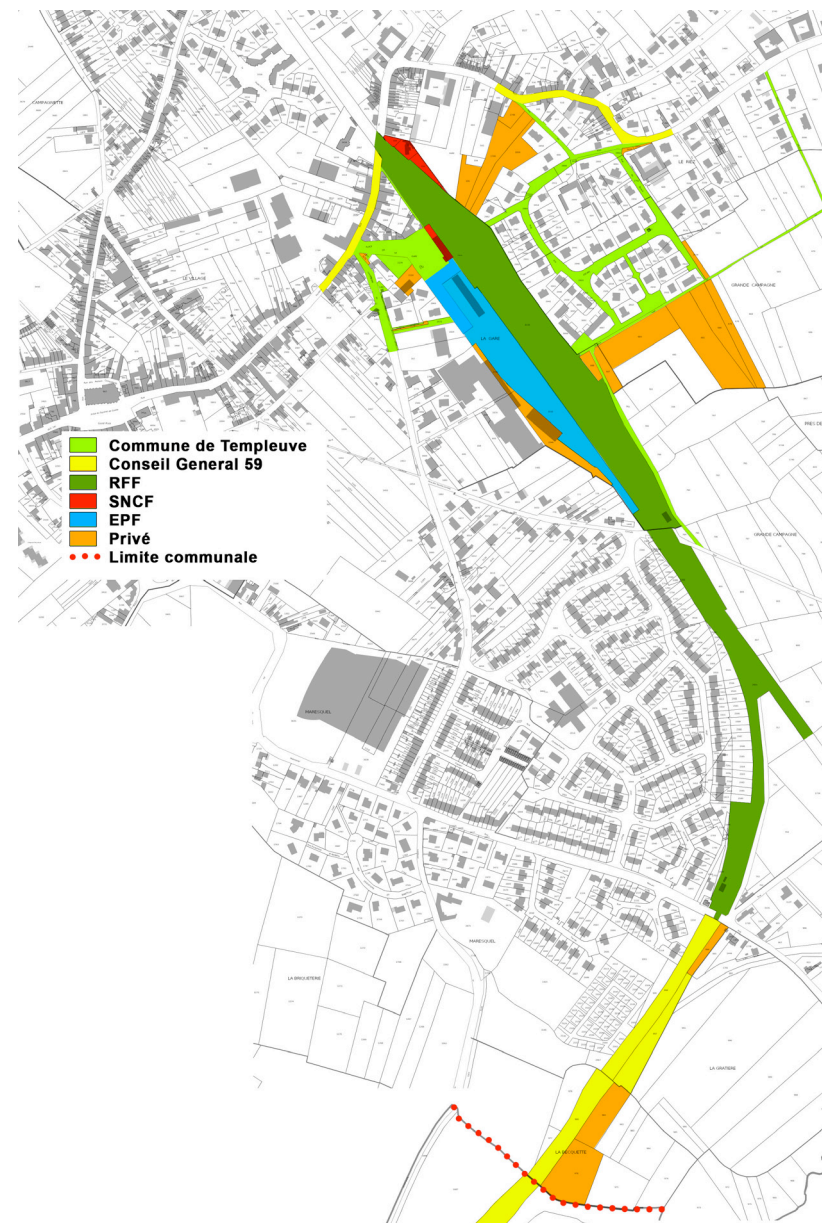
Les propriétaires impactés ont été consulté lors de l'étude, ceux impactés en grande partie est la RFF et l'EPF, qui sont partenaires du projet.

Le Conseil Général du Nord sera également sollicité au niveau du carrefour entre la rue de Roubaix et la rue de la Grande Campagne.

Les parcelles privées susceptibles d'être concernées sont les suivantes:

- N° 1674 et 1675 : Carrefour rue de Roubaix
- N° 2110 : Superette «Vival»
- N°2782 et 2346 : ancien «Florimond Desprez» (Projet immobilier Vesta)

La Communauté de Communes et la ville de Templeuve ont entrepris les démarches administratives vis-à-vis de ces propriétaires.



Plan cadastre actuel - Echelle communal

Les servitudes d'utilité publique et obligations diverses

Plusieurs servitudes d'utilité publique concernent l'emprise de la gare et des terrains à proximité:

- Servitude de protection des lignes ferroviaires (T1) Ligne Fives-Hirson
Cette servitude vise à assurer le fonctionnement des voies ferrées et la sécurité à leurs abords en posant des limites aux riverains de la servitude (éloignement des constructions, plantations...).

- Servitude d'alignement (EL7) rue de Roubaix
Cette servitude fixe la limite de séparation des voies publiques et des propriétés privées. Elle porte attribution immédiate du sol des propriétés non bâties à la voie publique et frappe de servitude de reculement et d'interdiction de travaux confortatifs les propriétés bâties ou closes de murs (immeubles en saillie).

- Servitude de protection des cours d'eau non-domaniaux
Elle vise à permettre le maintien et l'entretien des cours d'eau non domaniaux afin qu'ils puissent s'écouler normalement et jouer leur rôle dans la gestion des eaux de surface.
Le site n'est pas concerné directement (à proximité le courant du Moulin d'eau).

- Servitude de dégagement liée à l'aéroport de Lesquin
Elle vise à protéger la zone de dégagement de l'aéroport de Lille/Lesquin en empêchant la réalisation d'obstacle à la navigation aérienne et en autorisant l'autorité compétente à installer les balises nécessaires à la servitude de dégagement. Le projet n'est pas concerné.

ANNEXE 4 - Les voies ferrées – Règlement Servitude **T1**

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

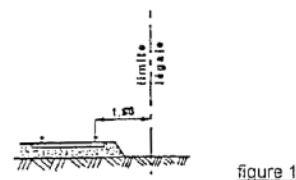
D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

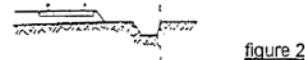
Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du chemin de fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la S.N.C.F.

Selon l'art.5 de cette loi, la limite légale du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

- a. Voie en plateforme sans fossé :
Une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)



- b. Voie en plateforme avec fossé :
Le bord extérieur du fossé (figure 2)



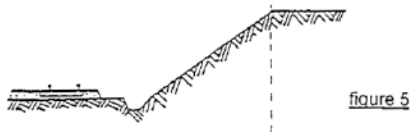
- c. Voie en remblai
L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)



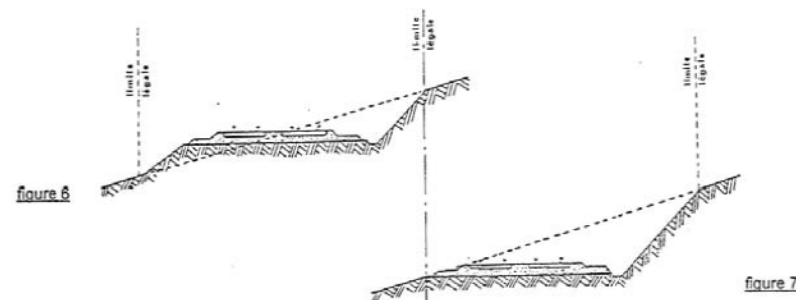
- Ou
Le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)



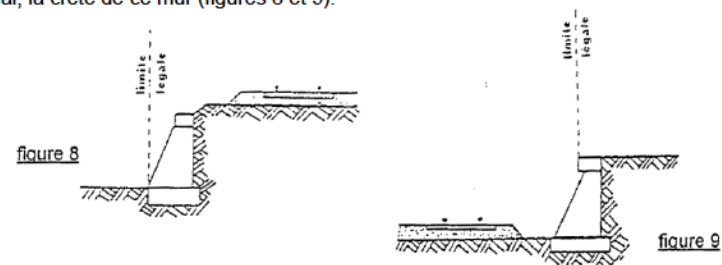
- d. Voie en déblai :
L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par la suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supportant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à l'indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées- les propriétaires riverains du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1. Alignement

L'alignement est la procédure par laquelle l'administration détermine les limites du domaine public ferroviaire. Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2. Ecoulement des eaux

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée : ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume ; par contre il leur est interdit de déverser les eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

3. Plantations

a. arbres à haute tige

Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 m de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale

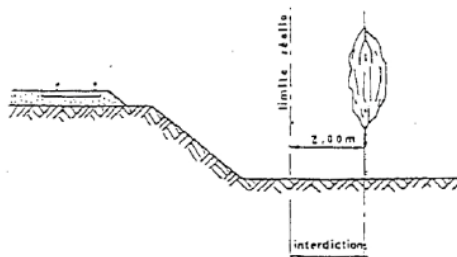


figure 10

b) haies vives

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

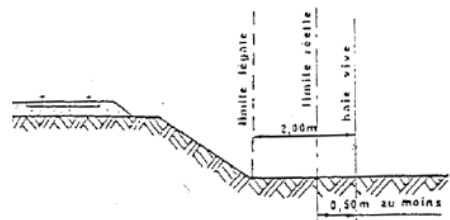


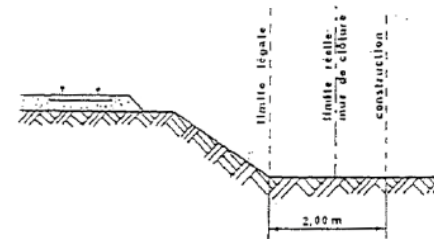
figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 m de la limite réelle du chemin de fer et une haie vive à moins de 0,50 m de cette limite.

4. Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans d'occupation des sols, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établi à moins de 2 m de la limite légale du chemin de fer.

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

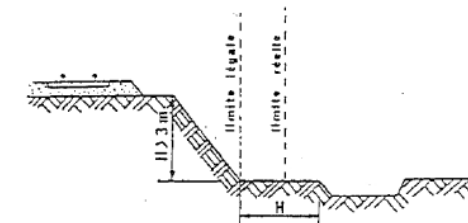


Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la S.N.C.F., des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (cf. Ille partie ci-après).

5. Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 m au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



6. Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.

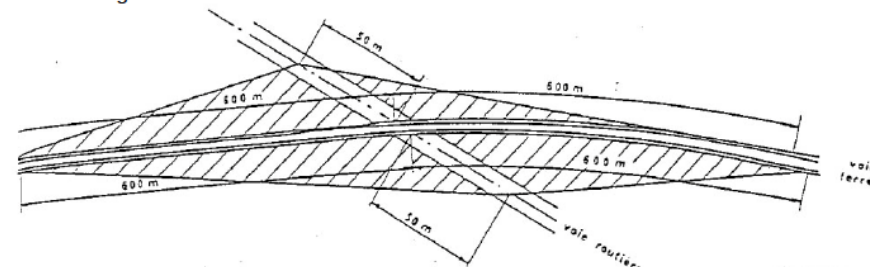
Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé.
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau.
- la possibilité pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Equipement soumet à la S.N.C.F. pour avis les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.



Equipements et infrastructures

Equipements susceptibles d'accueillir du public

Le secteur de la gare présente une densité d'équipement tels qu'un espace socio-culturel, une nouvelle salle de sport, le bâtiment «Gare» et l'ancien entrepôt sur lequel un projet de réhabilitation est lancé par la commune (médiathèque, marché couvert...)

Au niveau des futurs projets, un projet de souterrain piéton sous les voies permettant d'accompagner la réalisation d'un parking au Nord des voies sera réalisé, le tout dans le but de désengorger le côté Sud et la rue de Roubaix.

La création de ce souterrain sera de maîtrise d'ouvrage RFF (financé en grande partie par la CCPP), la SNCF, quant à elle, sera maîtrise d'ouvrage de la réhabilitation du Hall de gare, notamment en matière d'aménagement intérieur et de mise aux normes d'accessibilité. La SNCF aura également à sa charge l'installation d'un abris vélo sécurisés.

Commerces de proximité

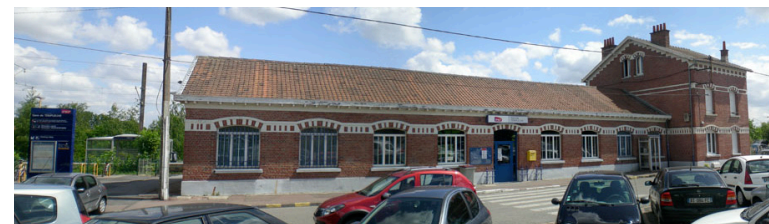
Le tissu urbain à proximité de la gare est associé à une activité commerciale importante, qui rassemble l'essentiel des commerces et des services de la commune. L'offre commerciale et les services de proximité se localisent principalement Place du Général de Gaulle et le long de la rue de Roubaix jusqu'au passage à niveau. Ils créent un «lien de vie» entre la gare et le centre.

De part leur localisation en centre-ville, ces activités commerciales et tertiaires se sont pour la plupart installées dans d'anciennes habitations. Il s'agit essentiellement des commerces et services de proximité nécessitant peu de surface, agence immobilière, boulangerie, pharmacie, banque, auto-école...

Les commerces consommateurs de plus grandes surfaces comme les supermarchés, les pompes funèbres (...) se sont implantées aux franges du centre-ancien, rue de la Grande Campagne.

Quelques activités artisanales sont encore présentes en centre-ville, les entreprises SIMON (négoce de matériaux de constructions et combustibles), rue de Roubaix et Florimond Desprez (production et vente de graines et semences) rue de la Grande Campagne qui sera à terme délocalisé sur Cappelle-en-Pévèle. Le semencier abandonne le site de Templeuve qui constituera une friche à requalifier de 10 058m² dont 6 500m² de bâtiments.

L'ensemble des commerces et services de proximité contribuent à créer une dynamique globale sur l'espace. La gare de Templeuve tire profit de sa localisation proche du coeur de ville, lieu de vie, où se rouvent les commerces et services.



La gare de Templeuve (6)



Espace socio culturel (17)



L'entrepot désaffecté (22)

Le plan ci-contre répertorie et révèle la présence d'un nombre important d'équipements et de commerces accueillant du public en lien direct avec le site.

Ceux ayant une interaction directe avec le projet sont le café (n°1), la superette Vival (n°2), le cabinet médical (n°3), le bâtiment de la gare (n°6) et l'entrepôt actuellement désaffecté (n°22).



Café (1)



Superette Vival (2)



Cabinet médical (3)



Agence immobilière (4)



Friterie rue de la Grande Campagne (7)



Magasin Décoraline rue de la Grande Campagne (8)



- 1.Cafe
- 2.Superette Vival
- 3.Cabinet medical
- 4.Agence immobiliere
- 5.Maison de la presse
- 6.Gare
- 7.Decoraline
- 8.L'Baraque à frite
- 9.Auto ecole
- 10.Lidl
- 11.Cabinet medical
- 12.Toilettage
- 13.Pompe funebres
- 14.Clinique veterinaire
- 15.Terrain de sport
- 16.Salle polyvalente
- 17.Espace socio-culturel
- 18.Salle de sport
- 19.Centre de secours/pompiers
- 20.Entreprise Florimond Desprets
21. CCPP
22. Entrepot/Halle

Carte de répartition des équipements et commerces - Cadastre

Les réseaux

Eaux usées

Une station d'épuration est présente sur la commune de TEMPLEUVE. Cette station est alimentée par un réseau unitaire. Elle a une capacité de 8 000 eq.H et elle a été mise en service en 1977. Le milieu récepteur de cette station est la Marque. Le propriétaire de cette station est NOREADE.

Eaux pluviales

Les essais de perméabilité réalisés montrent que les sols argileux superficiels possèdent un pouvoir d'infiltration des eaux pluviales faibles à très faible. On s'orientera donc vers un système de régulation (de type stockage provisoire - bassin de rétention déjà prévu) et/ou évacuation vers le réseau d'assainissement pour faire face à d'importantes précipitations.

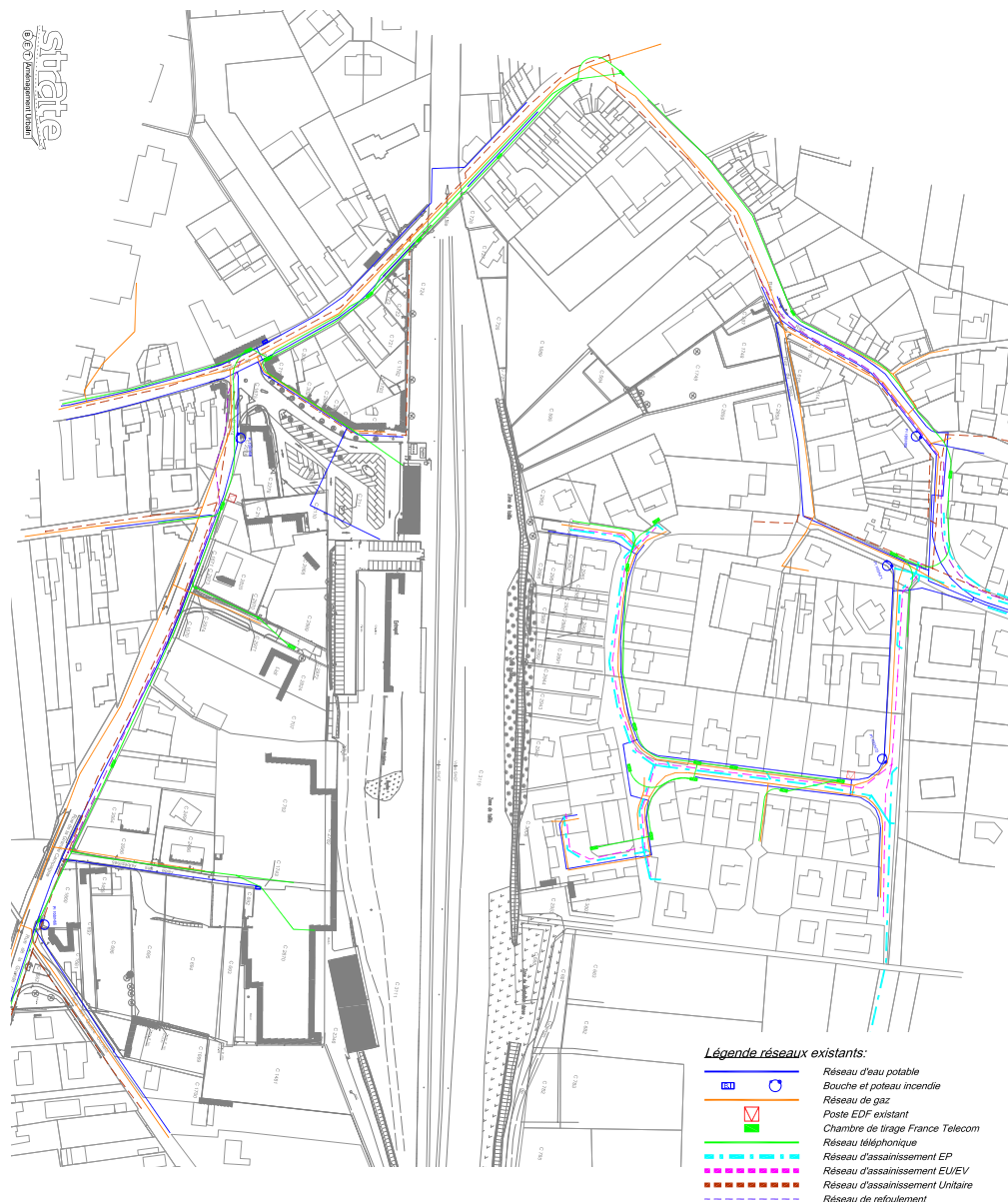
Le site présente un réseau d'assainissement unitaire qui se situe au pied du front bâti et qui permet de desservir l'ensemble des habitations et commerce de la place. Au niveau du parking existant face à la gare, on relève la présence d'un réseau de récupération des eaux pluviales qui se rejette dans le réseau pré-cité. Concernant la plateforme aux abords de l'entrepôt et du bâtiment «Florimond Desprez», celle-ci est actuellement en infiltration naturelle à la parcelle. Elle présente néanmoins un système de récupération des eaux pluviales localisé et obsolète (démolition et comblement partiel du réseau) constitué d'un réseau de canalisation béton accompagné de regards (ancien usage de récupération des eaux de pluies des bâtiments industriels désaffectés aujourd'hui). En raison de son état, il est impossible d'établir un diagnostic tant sur le tracé que sur son fonctionnement. Il n'a plus vocation à exister.

Un fossé situé en pied du talus, au sud de l'entrepôt, peu entretenu avait vocation de récupérer les eaux de voirie et pluviale de cette entrepot. La dimension de ce fossé est d'environ 2 m de large sur 1 m de profondeur. Son usage et sa fonction hydraulique est obsolète.

Gestion des déchets

Les déchets ménagers font l'objet d'une collecte sélective organisée à l'échelle intercommunale.

Au vu du contexte urbain actuel, localisation et nombre d'habitation sur le site, la collecte des déchets ne présente pas de contraintes particulières.



Infrastructures et déplacements

D'une superficie de 1 588ha, la commune de Templeuve est limitrophe des communes de Fretin, Péronne-en-Mélantois au Nord, Louvil, Cysoing, Genech et Nomain à l'Est, Cappelle-en-Pévèle et Mérignies au Sud et Ennevelin à l'Ouest.

- Réseaux automobile

Située à proximité de grandes aires urbaines, à 22km de Lille et 37km de Valenciennes, Templeuve est traversé à l'Ouest par l'autoroute A23 qui relie Lille à Valenciennes puis l'Avennois. Aujourd'hui, la commune n'est pas encore directement desservie par cette infrastructure, les échangeurs les plus proches sont situés à Villeneuve d'Ascq (4 cantons) et Orchies.

Plusieurs routes départementales viennent desservir Templeuve: 549, 19, 94, 90, 128 et 145, et permettent une desserte locale vers les communes voisines.

Située à 15km au Sud-est de Lille, la gare de Templeuve est située au coeur de la CCPP (Communauté de Communes du Pays de Pévèle), à proximité immédiate du centre ville de Templeuve.

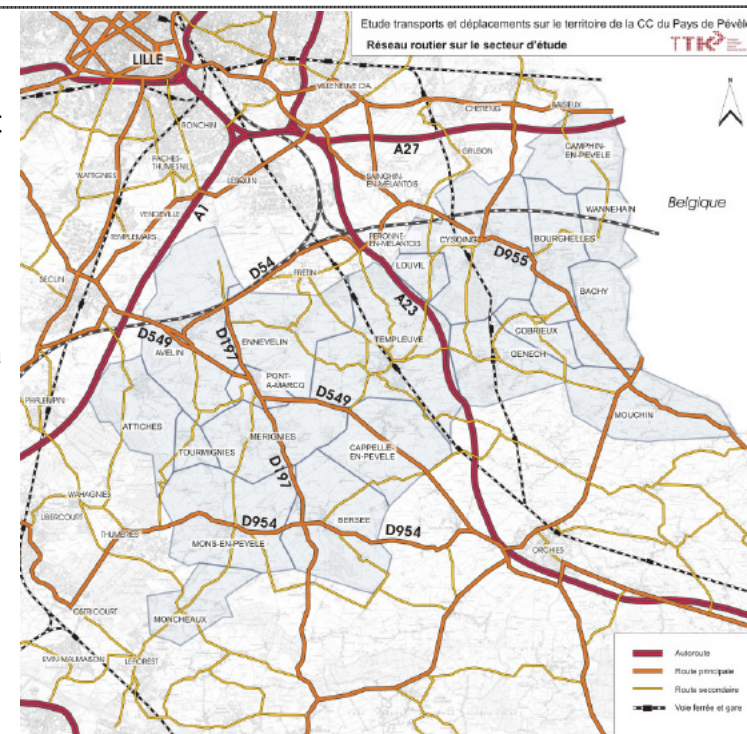
Accessible en voiture uniquement par la rue de Roubaix, elle occupe une position en impasse, sans accès par le Nord des voies ferrées.

Gare de taille moyenne, elle propose des fréquences de desserte importantes qui en font la quatrième gare en terme de fréquentation sur la ligne Lille-Valenciennes, après Lille-Flandres, Valenciennes et Orchies et donc un pôle de rabattement pour le territoire.

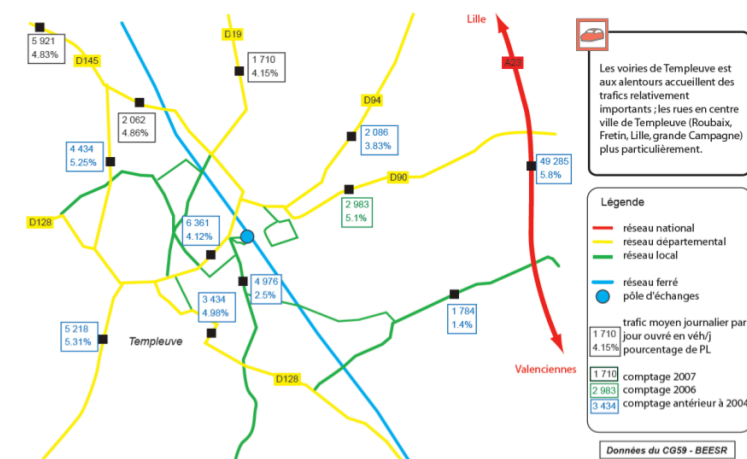
Située à proximité de l'axe autoroutier de l'A23 et de voies départementales actuellement structurantes dans le réseau principal, la gare SNCF de Templeuve apparaît refermée sur elle-même entre les coupures ferroviaires et l'absence de visibilité depuis le réseau routier principal.

Le réseau viarie peut-être hiérarchisé en tenant compte des fonctions assurées par chaque voies. Sur le secteur de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle, L'A23 reçoit des circulations de transit à l'échelle régionale et nationale. Par contre, elle ne dessert pas finement le territoire, les deux échangeurs les plus proches étant situés à plus de 7km (Orchies et Lezennes). L'A1 située à l'Ouest du territoire à 10km de Templeuve reçoit également du trafic de transit, mais présente des échangeurs plus rapprochés (Seclin, Lesquin).

Le territoire apparaît donc comme indissociable de la métropole lilloise, et notamment en termes d'enjeux de déplacements. Aujourd'hui, 70 % des déplacements domicile-travail de/vers la CCPP se font entre la CCPP et Lille/Lille Métropole. Les déplacements domicile-travail exclusivement effectués sur la CCPP ne représentent quant à eux que 14 % de l'ensemble des déplacements ayant pour origine ou destination la CCPP.



Réseau viarie à grande échelle



Traffic sur le réseau routier de proximité

Les voies d'échanges sur le territoire sont donc constituées par le réseau départemental.

Ces routes relient entre-elles les communes du secteur:

- RD 54 entre Avelin et Péronne-en-Mélantois
- RD 549 entre Orchies et Seclin
- RD 917 entre Faumont et Pont-à-Marcq
- RD 128 entre Nomain et Ennevelin
- RD 145 entre Fretin et Templeuve
- RD 19 entre Péronne-en-Mélantois et Templeuve
- RD 94 entre Templeuve et Anstaing
- RD 90 entre Templeuve et Sailly-les-Lannoy

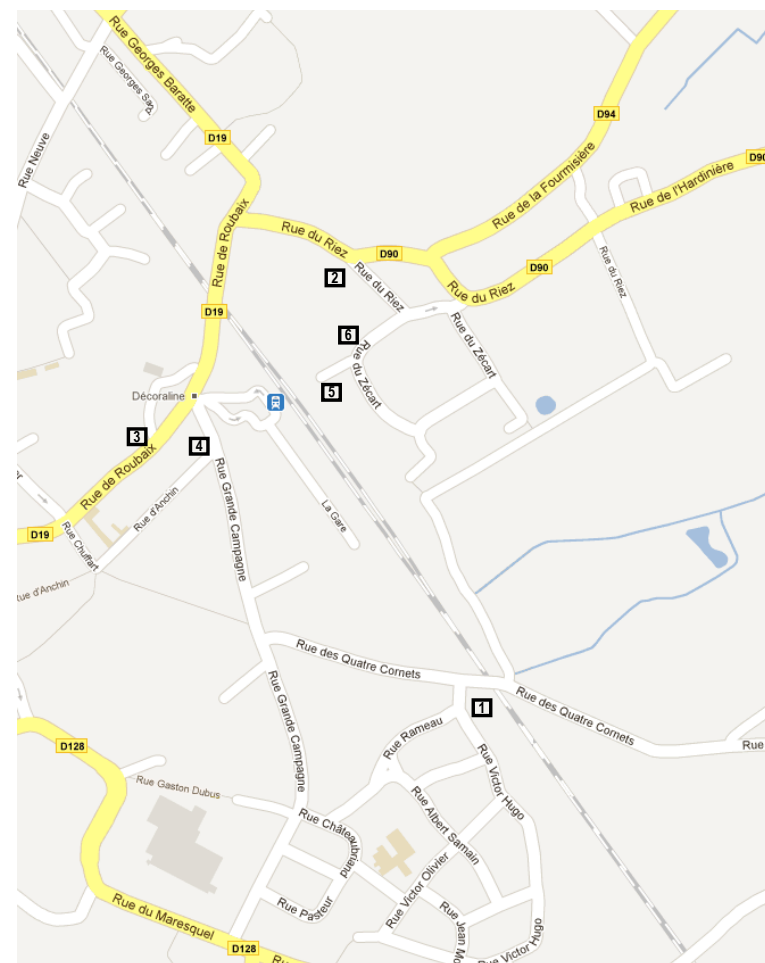
Les voies de desserte locale représentent une part importante du réseau, avec bien sûr des trafics plus limités. La voirie qui dessert la gare en fait partie.

Le réseau local est caractérisé à Templeuve par la traversée de la voie ferrée Lille-Valenciennes qui coupe la ville et en particulier le réseau routier Est-Ouest: rue du Paradis, rue les Rues (RD 345), rue Neuve, rue de Roubaix (RD 19), rue de la Caillère et la RD 128. 7 passages à niveau permettent la traversée de la ligne, coupant le trafic lors du passage d'un train.

Les voies de desserte véhicules locales gravitent autour de la gare avec la rue de Roubaix (rd19), la rue de la Grande Campagne, la rue des Quatre Cornets, la rue de Riez et la rue du Zecart.

La gare est accessible depuis le carrefour entre la rue de Roubaix et la rue de la Grande Campagne. Le parking est actuellement en impasse ce qui densifie la circulation au niveau de ce carrefour aux heures de pointe (matin 7-9h et soir 16-18h).

La rue de Roubaix présente un trafic important et on note un engorgement en raison du passage à niveau, créant une remontée de file d'attente jusque la rue de Riez.



Carte du réseau routier de proximité



1. Rue des 4 Cornets



2. Rue du Riez



3. Rue de Roubaix



4. Rue Grande Campagne



5. Rue du Zecart



6. Rue du Zecart



Positionnement des poches de stationnement existantes - Cadastre



Stationnement existant au droit de l'entrepot



Stationnement existant Lidl



Stationnement existant sur le parvis de la gare

Analyse du parc de stationnement actuel

Le stationnement proposé est gratuit et non limité (hormis 4 places dépose-minute). L'offre n'est que peu organisée, ce qui rend difficile la compréhension du site par les utilisateurs.

Une majorité des places sont situées sur le parking qui fait face à la gare. Celui-ci est à saturation permanente la journée, ce qui induit un stationnement non réglementé ni organisé, situé notamment face à l'ancien entrepot.

La superette «Vival», située sur la place de la Gare, possède logiquement un stationnement réservé sur sa parcelle (14 places) mais étant ouvert, celui-ci est régulièrement utilisé par les migrants.

Du stationnement illicite existe devant le front bâti lors de forte affluence (15 places)

La carte ci-contre localise et indique le nombre de places de stationnements par typologie.

La demande globale de places de stationnement est estimée à 246 places.

Il est à noter que le parking du supermarché «Lidl» est occupé également en partie par des migrants en rabattement sur la gare, celui-ci offre 66 places. La rue de roubaix offre quant à elle un stationnement unilatéral longitudinal d'environ 50 places (à moins de 200m de la gare).

La CCPP s'interroge actuellement sur les enjeux que représentent les transports et les déplacements dans leur ensemble sur son territoire. A titre d'exemple, 75 % des actifs du territoire de la CCPP travaillent sur le territoire de Lille Métropole Communauté urbaine et 50 % des actifs travaillant sur son territoire n'habitent pas le territoire.

Ces chiffres montrent très clairement que le territoire est concerné par les migrations pendulaires liées au travail et de manière générale par de nombreux déplacements (en particulier routiers) qui génèrent de manière récurrente la saturation des axes du territoire.

- Réseaux ferré

La commune de Templeuve est également desservie par la ligne de chemin de fer Lille-Valenciennes, la mettant à 15min de la gare de Lille-Flandres et 15min de celle de Valenciennes. Le secteur d'étude est desservi par quatre axes ferroviaires centrés sur Lille :

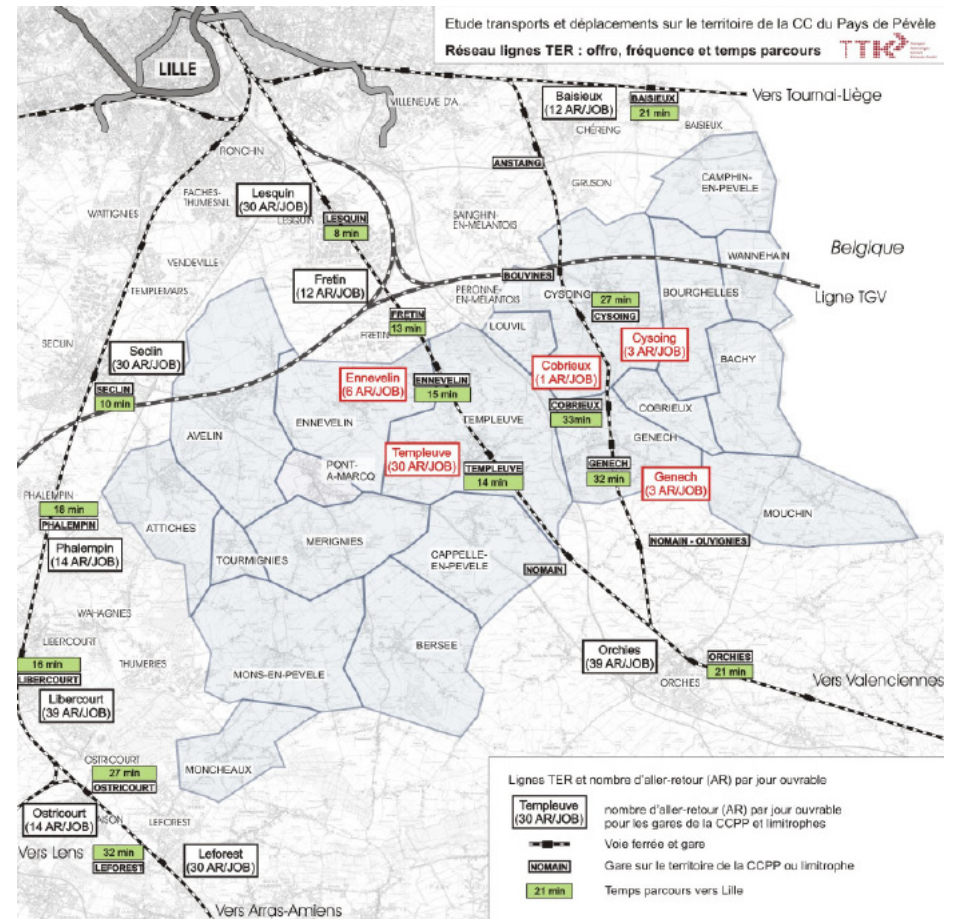
- les lignes Lille – Lens /Douai-Amiens en périphérie ouest du secteur offrent une desserte importante sur la section commune Lille-Libercourt principalement sur la gare de Libercourt (39 A/R par JOB) et une desserte non négligeable sur la gare de Phalempin (14 A/R par JOB);
- la ligne Lille – Valenciennes offre une desserte importante au milieu de la CCPP dont bénéficie essentiellement la gare de Templeuve sur la CCPP (30 A/R par JOB contre le & A/R par JOB de Ennevelin, au Nord le long de la même ligne) et Orchies au Sud (39 A/R par JOB) ;
- la ligne Lille – Ascq – Orchies au centre est actuellement sous-desservie (3 A/R par JOB pour les gares de Cysoing et Genech, 1 A/R pour la gare de Cobrieux) ;
- la ligne Lille – Tournai qui passe en périphérie Nord offre une possibilité de liaisons vers Lille pour les communes du nord-est de la CCPP via la gare de Baisieux (12 A/R par JOB).

La gare SNCF est indiquée à partir des voiries entrantes dans Templeuve, principalement la RD 19. La gare de Templeuve est située sur la ligne Lille-Valenciennes sur laquelle certains trains se prolongent jusqu'à Aulnoye-Aymeries voir Jeumont ou Charleville-Mézières.

La gare de Templeuve fait partie de 2 comités de ligne qui ont pour objectif l'amélioration de la qualité des services sur différents axes ferroviaires (ci-contre).

La gare de Templeuve est relativement bien desservie en terme de nombres de trains s'arrêtant à la gare.

- Sens Lille Valenciennes : 30 trains semaines et 18 trains le samedi
- Sens Valenciennes Lille : 31 trains la semaine et 17 trains le samedi



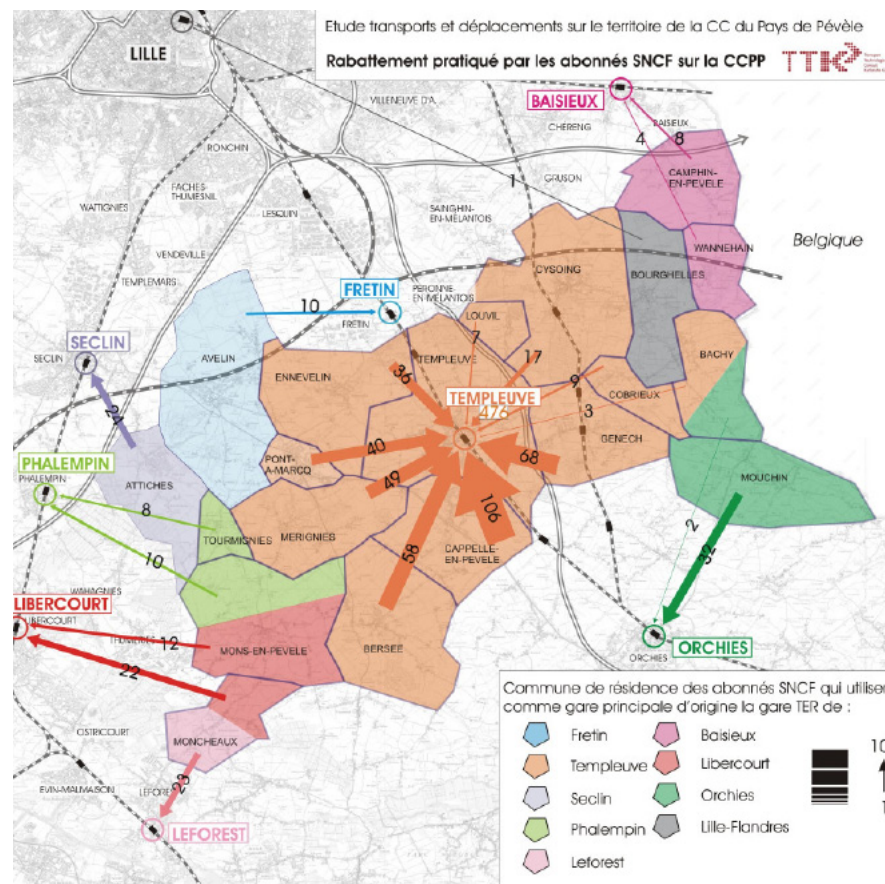
Le sens Valenciennes-Lille a été privilégié le matin (environ un train tous les quarts d'heure de pointe du matin) et le sens inverse le soir.

La gare est mieux desservie que ces voisines (Nomain, Ennevelin, Fretin, Cobrieux, Genech) ce qui implique du rabattement des alentours sur Templeuve.

A terme, comme l'ensemble du réseau de la région, un cadencement devrait être mis en place. Cela signifie que les trains passent chaque heure à la même minute, et ceci durant une grande partie de la journée.

La Gare de Templeuve est ouverte du lundi au vendredi de 6h30 à 9h20 et de 11h55 à 18h55, les samedis de 6h20 à 13h30 et fermée les dimanches et jours fériés.

On note la présence à l'extérieur d'un distributeur automatique de billets, d'une cabine téléphonique et de deux accès latéraux non sécurisés.



La gare de Templeuve - L'entrée en façade



La gare de Templeuve - Les quais



Le passage à niveau Rue de Roubaix

74% des abonnés SNCF (données 2008) utilisent la gare de Templeuve comme gare de départ et 46% des abonnés qui utilisent la gare de Templeuve résident dans une autre commune de la CCPP.

Cela montre que les habitants de la CCPP sont prêts à se déplacer hors de leur commune de résidence pour trouver une liaison de transport en commun performante, c'est-à-dire ici principalement à Templeuve

-Transport en Bus

Aucun bus n'accède actuellement au site.

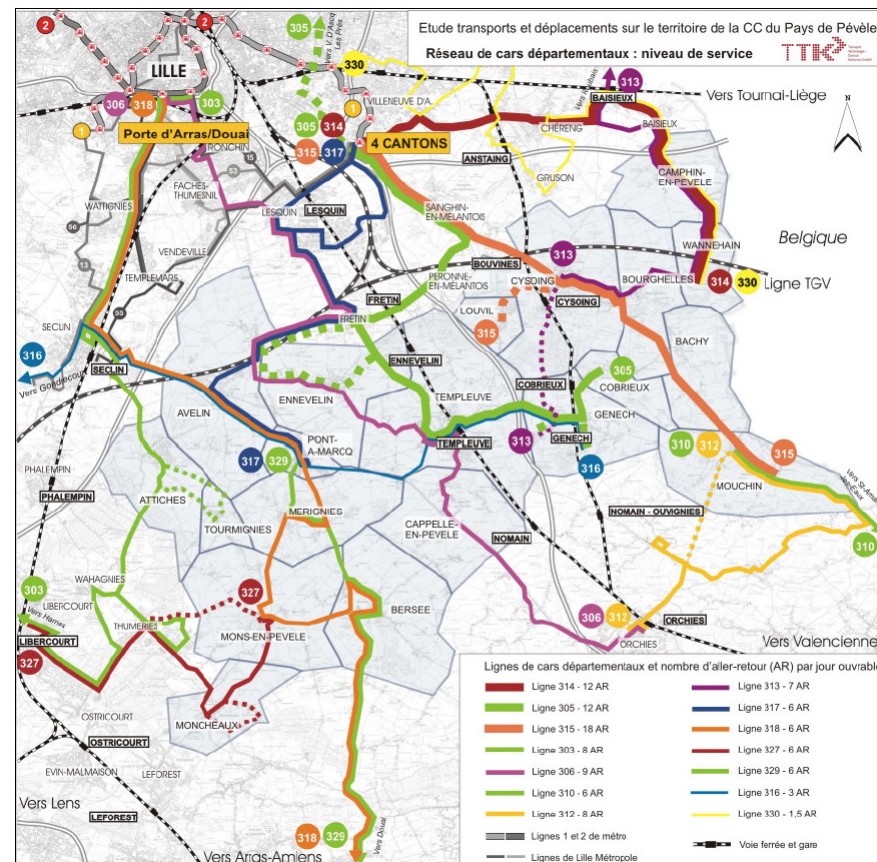
L'arrêt de bus « Templeuve Gare » est situé à 200m des quais, sur la rue de Roubaix. Un abris bus du Conseil Général est placé au nord de la rue. Il comporte les horaires de passage, un plan du réseau, mais aucune possibilité de s'asseoir.

Les cars du Conseil Général du Nord desservent la CCPP et notamment la gare de Templeuve, au travers des lignes:

- 305: Villeneuve d'ascq - Templeuve - Genech - Cobrieux (gare et le Riez) - 12 aller / retour par jour
- 306: Lille - Templeuve - Orchies (Rue grande Campagne) - 9 aller / retour par jour
- 316: Gondécourt - Templeuve - Genech (gare et le Riez) - 3 aller / retour par jour

Des lignes scolaires s'arrêtent également à proximité:

- 318 : LP Hauts de Flandres et Collège Demailly à Seclin (gare)
- 306 : Lycée Perriand à Genech (le Riez) - 2 aller / retour par jour
- 311 : Institut de Genech (le Riez)
- 315 : Collège Eluard et Notre Dame à Cysoing (le Riez)
- 316 : Collège Dolto à Pont à Marcq et Lycée Flandre à Gondécourt (place de Gaulle)
- 3 aller / retour par jour



Arrêt de car rue de la Grande Campagne



Arrêt « Templeuve gare »
rue de Roubaix



Arrêt rue du Riez

- Les modes de déplacement doux

L'accessibilité à la gare en vélo présente un potentiel non négligeable pour une commune de la taille de Templeuve. Cependant, il est aujourd'hui peu exploité (aménagements cyclables très limités, route d'accès principale peu propice aux cyclistes).

A cette date aucune piste ou bande cyclable n'est aménagée à proximité de la Gare de Templeuve. On note la présence d'une piste cyclable sur le RD549 rue Nationale à Capelle en Pevelle.

Le Conseil Regional a un projet de création de voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre la commune de Capelle en Pevelle et Templeuve entre la rue de la gare et la rue de Nomain. Celle-ci permettra à grande échelle de relier le collège de Capelle en Pevelle à Templeuve.

L'offre de stationnement vélo est présente (non saturé) sur les abords du quai avec 16 arceaux non couverts. L'installation d'un abris sécurisés et réglementés est prévu par la SNCF en relation avec la région.

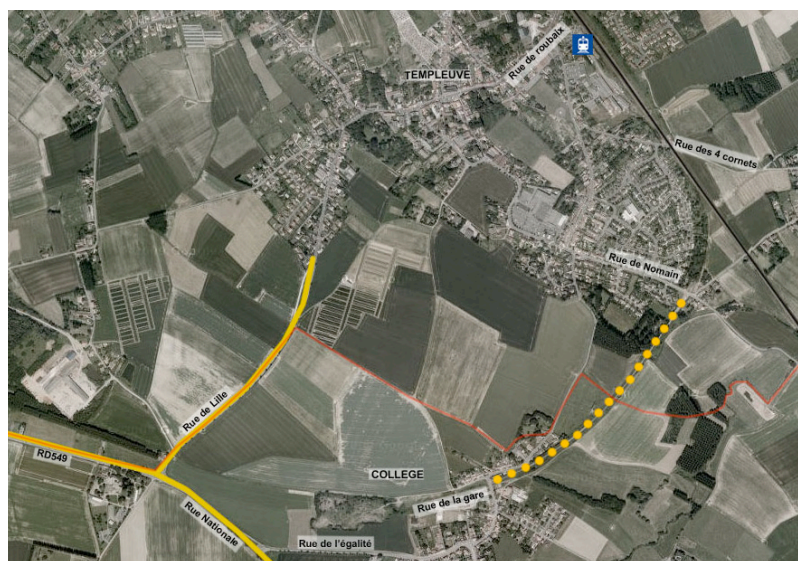


Stationnement vélo existant sur le côté Ouest de la gare

Les liaisons piétonnes vers la gare sont de qualités insuffisantes (largeurs, confort, obstacle, mobilier urbain..). Les piétons empruntent régulièrement la chaussée pour se déplacer ce qui est problématique en terme de sécurité.

On note la présence d'une voyette entre la rue de roubaix et la Gare le long des voies SNCF. Celle-ci est étroite, sombre, renfermée sur elle, ce qui met le piéton dans un sentiment d'insécurité.

L'accessibilité de la Gare au PMR n'est pas possible en raison de la présence d'escalier pour accéder au quai. De même, sur les cheminements pour atteindre la Gare, aucun aménagement n'est réalisé pour permettre une circulation des PMR. (personnes à mobilité réduite).



Carte piste cyclable/voie verte existante et en projet par la Région

- Limite communale
- - - Réseau en projet
- Réseau existant



Voyette d'accès à la gare depuis la rue de Roubaix

Le secteur d'étude a fait l'objet, en octobre 2010 par TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), d'une étude transports et déplacements sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Pévèle dont les conclusions sont présentés ci après.

La stratégie de développement de l'offre de transport « durable » proposée sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle consiste :

- ▶ d'une part, outre des aménagements pour les modes doux à l'échelle des communes (ou communes limitrophes), en une réorganisation de l'offre de car départementale en coopération avec le Conseil Général du Nord ; celle-ci a pour but de remédier aux principales lacunes de l'offre actuelle (manque de lisibilité et d'attractivité pour les usagers autres que scolaires, absence de liaison est-ouest, lignes peu adaptées pour du rabattement sur les gares) en appliquant un nombre limité de changements, à savoir :

- ▶ optimisation des correspondances au niveau des gares identifiées comme pôles de rabattement notamment les gares de Seclin et Templeuve (ainsi que Libercourt et Baisieux) ;
- ▶ création d'une nouvelle ligne 303b comme branche de la 303 actuelle (afin d'éviter d'introduire une nouvelle ligne), venant renforcer la liaison Attiches-Seclin-Lille et relier Attiches, Tourmignies, Mérignies, Pont-à-Marcq et Templeuve.
- ▶ prolongement de la ligne 327 entre Mons-en-Pévèle et Templeuve via Cappelle-en-Pévèle pour une véritable liaison transversale sur la partie sud-ouest de la CCPP reliant les communes desservies avec le collège et les gares de Libercourt et de Templeuve.
- ▶ cadencement à 30'HP/60'HJ des lignes fortes 305 et 315 vers 4 Cantons ;
- ▶ suppression des détours ou services partiels au niveau d'Avelin/Ennevelin Moncheaux, Mouchin-Orchies ; concentration de l'offre et systématisation des dessertes offertes, notamment au niveau des zones d'activités d'Avelin, d'Ennevelin-Templeuve (305), de Mouchin-Orchies (315 à demi-fréquence), de Moncheaux.

- ▶ d'autre part, simultanément ou dans un second temps, en la mise en place d'une desserte exclusivement interne à la CCPP, cadencée en complément de l'offre du CG, desservant à la fois la gare de Templeuve et les communes avoisinantes et étoffant l'offre TC sur la partie ouest de la CCPP qui manque aujourd'hui d'un axe structurant ; celle-ci est constituée :

- ▶ d'une nouvelle ligne circulaire régulière ou, dans un premier temps, sous forme de ligne de TAD virtuelle, pour la desserte des communes de Templeuve, Ennevelin, Avelin (ZA), Pont-à-Marcq, Mérignies et Cappelle en- Pévèle dans la partie «Ouest» de la CCPP ;
- ▶ d'une nouvelle ligne circulaire régulière ou, dans un premier temps, sous forme de ligne de TAD virtuelle, pour la desserte de Templeuve, Genech, Bachy (en limite), Cysoing, Cobrieux et Louvil dans la partie «Est» de la CCPP.

Les deux lignes circulaires peuvent être également exploitées en une seule ligne en « 8 », ce qui pourrait améliorer les connexions entre la partie Est et la partie Ouest de la CCPP.

Enfin, dans une perspective à plus long terme, il pourra être envisagé de redévelopper la ligne ferroviaire Lille- Villeneuve d'Ascq – Orchies en densifiant la desserte de cet axe aujourd'hui sous-exploité, de manière cadencée par du matériel soit de type TER soit tram-train et en créant de nouveaux arrêts plus proches de l'urbanisation.



3.5 Synthèses.

Objectif du projet

- proposer une offre cohérente et diversifiée vis à vis des différents mode de transports: Stationnement vehicule legers, Transport en commun, voie verte, piéton et PMR
- Favoriser le report modal sur les modes doux et les transports en communs.
- permettre une amélioration du cadre de vie au travers un aménagement urbain, lieu de vie et d'échanges
- un respect de l'environnement au travers une demarche de developpement durable: maintien de biodiversité, gestion des eaux pluviales, limiter la pollution lumineuse, gestion différencié.....
- une redinamisation économique et de créer une véritable synergie à Templeuve.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et environnementale
- Récréer une centralité autour de la place de la gare, elle doit marquer l'entrée de ville et le CCPP tout en étant fonctionnelle ;
- Optimiser les friches et limiter l'étalement urbain dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges ;

Milieu physique

La topographie de la zone d'étude n'est pas contraignante pour l'opération à mener. Les aménagements de la zone devront prendre en compte la topographie du terrain pour la gestion des eaux pluviales. La gestion des eaux devra respecter les prescriptions du SDAGE et communales concernant les rejets (tamponnement, pollution, traitement, débit de fuite) tout en évitant l'infiltration d'après les études de sol. Présence d'une nappe souterraine. Cependant, il s'agit d'une nappe superficielle ne faisant pas l'objet d'une exploitation pour l'alimentation en eau potable. Aucun captage d'eau potable n'est implanté sur la parcelle concernées. Il n'y a donc aucun périmètre de protection de captage. Il n'existe pas de mare, ni de zone humide sur le site projet. Au niveau pollution de sol aucune réglementation n'intervient sur le site. Les parcelles d'habitats voisines sont dans un secteur classe 1 : très sensible aux nuisances sonores en raison de leur positionnement vis à vis de la voie ferrée existante. Notre projet d'aménagement n'intègre pas sur le trafic ferroviaire mais uniquement sur de l'espace publics de surface, sans construction (habitat, bâtiment public...)

Milieu naturel

D'une manière générale la faune et les habitats naturels de la zone présentent une sensibilité faible au projet en raison de l'ancienne activité industrielle et d'exploitation liée aux voies ferrées sur le site. On note la présence de corridors le long des voies ferrées. Ces espaces doivent être maintenus ou recréés. Le potentiel écologique au travers de l'étude d'incidence Natura 2000 est faible voire inexistant. La mise en œuvre d'un projet respectueux de son environnement permettra la mise en valeur du potentiel biologique et une préservation de l'existant.

Patrimoine et Paysage

Les perceptions visuelles depuis le site n'offrent pas un intérêt particulier. Le contexte ferroviaire et industriel constitue le paysage du site.

Le traitement urbain et paysager du projet constitue un enjeu majeur pour la qualité du cadre de vie concerné. Aucune zone de protection n'est incluse dans le projet.

Milieu socio économique

Le projet est également compatible avec les orientations des différents documents d'urbanisme existants. Le bilan de l'état du foncier est en grande partie réglé. Les parcelles d'habitats voisines sont légèrement sensibles aux nuisances en raison de leur positionnement vis à vis du projet. La principale nuisance étant liée à la voie ferrée existante. De plus, la vocation du site étant identique en terme d'activité et de nuisance vis à vis de l'existant, les nuisances créées resteront identiques à celles passées et ne devraient pas nécessiter de mesures correctives particulières. Les infrastructures de dessertes permettent un accès à la zone sans difficultés majeur, il conviendra d'adapter techniquement le carrefour rue de Roubaix/rue Grande Campagne. Une pression du stationnement importante, l'offre devra être au minimum équivalente à l'existant au risque d'un report sur les autres espaces publics de la commune. Un contexte pas favorable pour les déplacements doux (pas d'accessibilité PMR, pas de desserte cycliste...) L'intermodalité sur le secteur nécessite d'être améliorée surtout en ce qui concerne l'intermodalité car/TER et vélo/TER. Pas d'observation particulière sur les réseaux divers .

Le contexte économique de la CCPP et de la commune de Templeuve est favorable à la requalification et la création d'un pôle d'échange.

4. Présentation du projet du pôle d'échange

4.1 Contexte général du projet

La gare de Templeuve se situe au coeur d'un espace urbain ancien et de qualité qu'il convient de préserver et de mettre en valeur. Le quartier de la gare, riche en commerces, services et équipements doit constituer un lieu de vie et de centralité ce qui n'est aujourd'hui plus le cas.

En parallèle, la fréquentation et les bonnes fréquences de desserte de la gare TER en font une gare privilégiée pour les déplacements pendulaires, ce qui implique un usage par les voyageurs limité aux heures de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h30 - 19h30) en semaine. En dehors de ces horaires, la vie sur la place est relativement limitée, heureusement renforcée par la présence des commerces de proximité. La desserte par les transports en commun routier est inexistante pour l'instant.

Les espaces minéraux à proximité du pôle sont nombreux et uniquement dédié à l'automobile. Les espaces dédiés aux piétons sont en mauvais états. Aujourd'hui, la place de la gare ne constitue pas un véritable parvis, marquant une certaine centralité mais plutôt une zone de stationnement dense et impénétrable.

Cette fonction de stationnement est évidemment indispensable au pôle d'échange, mais doit être gérée afin de répondre au mieux aux différents usages, sans accaparer l'ensemble de l'espace pour un mode qui n'est pas majoritaire.

L'unique liaison piétonne existante n'est pas mise en valeur et dégage un sentiment d'insécurité.

L'accessibilité par les personnes à mobilité réduite n'est pas assurée, que ce soit dans les cheminements conduisant à la gare ou pour l'accès aux quais.

Quel que soit l'usage et la fonction de la place et des différents cheminements y conduisant, ils constituent des espaces de vie et d'animation à proximité de la gare.

Ils représentent des enjeux importants en tant que lieux d'échanges, de passage et d'animation.

De plus, situés dans la continuité du centre ville, le pôle d'échange contribue à la mise en valeur et à la dynamique plus globale de l'espace. Ces lieux publics doivent permettre d'assurer des liaisons de qualité notamment avec le centre. La rue de Roubaix entre la place de la gare et l'église constitue l'axe structurant et commercial de la ville de Templeuve. A l'inverse du centre ville où les travaux d'aménagement ont mis en valeur la place du Général De Gaulle et ses commerces, la place de la gare passe inaperçu dans le paysage urbain.

Le rôle de la place de la gare est double:

- elle se doit de répondre aux besoins des usagers et d'être fonctionnelle,
- mais elle doit également tenir son rôle de place, de lieu de vie et d'échanges tout en marquant le début de la redinamisation économique et social du secteur.

Cette création de pôle d'échange prendra d'autant plus d'importance avec la requalification de l'entrepot (marché couvert, médiathèque..) et l'émergence des projets immobiliers gravitant autour du site. L'aménagement et le traitement des liaisons douces est donc primordial.

4.2 La construction du projet d'aménagement

Un tel projet nécessite une réflexion d'aménagement global qui doit répondre à plusieurs conditions, tant économiques, qualitatives, environnementales que techniques :

- Disposer d'une desserte routière aisée permettant de gérer, de minimiser la saturation du réseau viaire existant, surtout aux heures de pointes
- Sécuriser les intersections et les abords de la gare pour tous les modes de circulation (automobile, piéton, cycliste, bus...). Gérer les flux et leurs contraintes.
- Rendre accessible à la gare, aux quais, aux trottoirs... les personnes à mobilité réduite. (PMR) tout en améliorant la sécurité des usagers du train.
- Créer un pôle multimodal permettant l'accueil des transports en commun et notamment des bus et ramassage scolaire (arrêt normalisé PMR) dans les conditions optimales près du parvis (contrainte de gabarit de voie, de giration...)
- Proposer des espaces piétons confortables et un parvis conviviale et sécurisé.
- Pour les cyclistes, offrir des espaces de circulations sécurisés et réservés ainsi que des points d'arrêt.
- Répondre aux besoins en stationnements véhicules légers. Développer et organiser l'offre en poches de stationnement (longue et courte durée).
- Résoudre les problèmes de stationnement sauvage, gestion au droit des commerces par la mise en place d'une zone bleue et des dépôts minutes en nombre et à proximité du parvis.
- Améliorer le cadre de vie aux habitants et commerce de proximité (centre ville)
- Mise en valeur du patrimoine communal (architectural et paysager)
- Conserver le caractère et l'identité de la commune (paysible, agréable, semi rural)
- Permettre le développement économique du secteur
- Répondre aux besoins liés à l'entretien général du site et des équipements
- Offrir une porte d'entrée de qualité pour le territoire intercommunal voire régional par les usagers du train.
- Développer un projet respectueux de son environnement au travers d'une démarche de développement durable.
- Apporter des réponses sur les enjeux financiers et techniques

Le site a fait l'objet, en amont, d'une étroite collaboration entre les services de la CCPP, de la commune, du Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais, du Conseil Général du Nord, du Réseau Ferré de France et de la SNCF (Direction du développement) qui a conduit à la réalisation d'une étude de faisabilité, accompagnée d'une esquisse d'aménagement, synthétisées ci après.

Ce scénario d'aménagement a eu pour objet de débattre au sein du comité de pilotage sur les orientations d'aménagement en matière de vocation du projet, de circulation interne au secteur, de paysagement.

C'est ainsi qu'ont été modifiées voire éliminées au préalable plusieurs éléments de programmation pour le pôle d'échange:

- Le parking situé au Nord des voies SNCF et par conséquent sa voie d'accès (rue du riez). Sa nécessité est remise en cause à court terme vis à vis du nombre de places de stationnement qu'offre le projet au Sud des voies par rapport à la demande. Autre facteur non négligeable, l'utilité de ce parking qui dépend du projet RFF d'accessibilité aux quais. Nota: La voie de raccordement de ce parking au niveau de la rue de riez comme représenté a reçu un avis négatif de la part du Département.

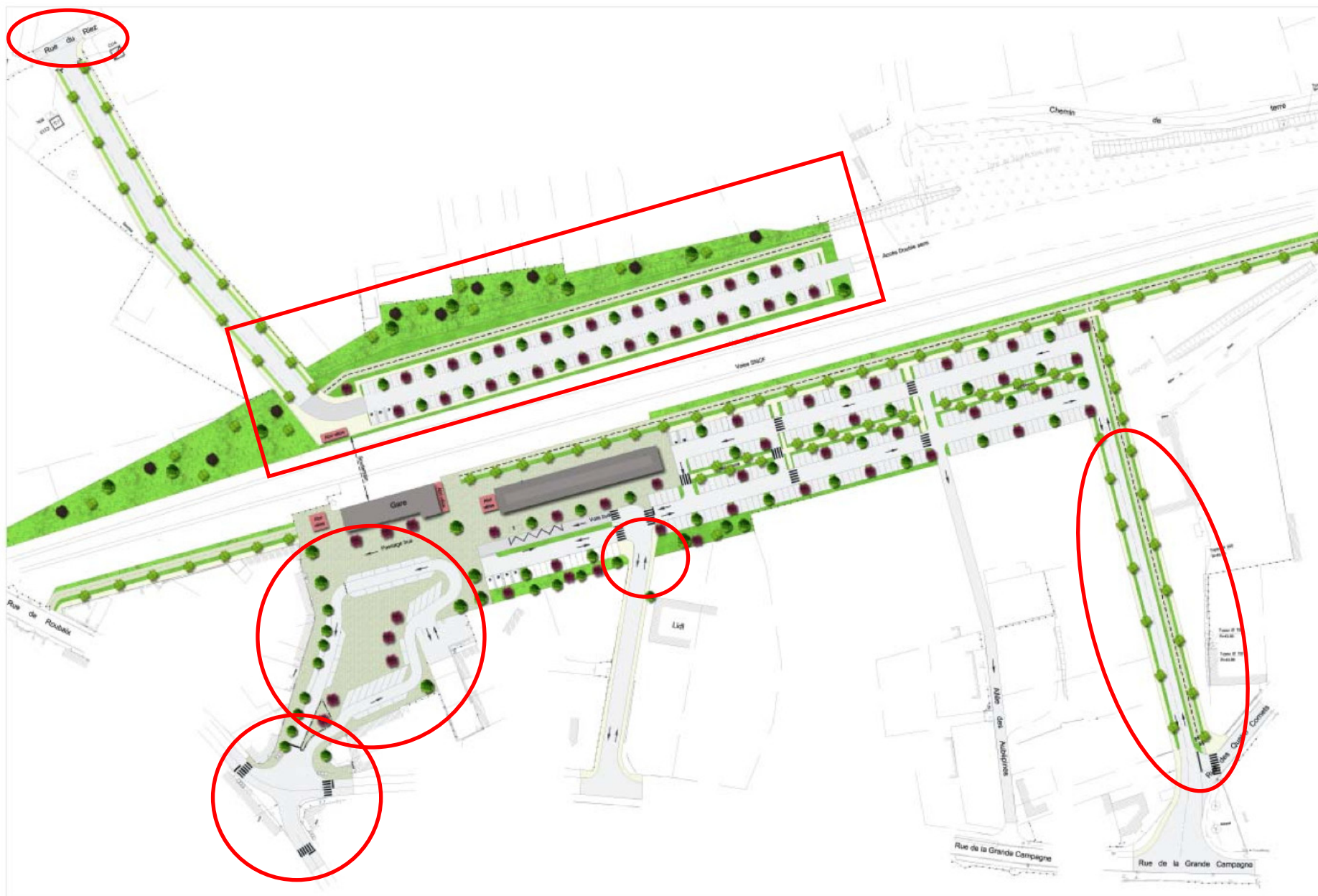
- Le mode de gestion, à feux tricolore, du carrefour rue de Roubaix/rue Grande Campagne afin d'éviter les remontés de fil rue de Roubaix (passage à niveau)

- L'accès véhicule depuis la rue du Lidl pour des raisons d'altimétries (delta de 2m)

- L'intégration du projet immobilier (promoteur Vesta) au droit de l'ancienne usine «Florimond Desprez» avec comme incidence la soustraction de la voie de raccordement rue des Quatre Cornets

- L'organisation spatiale du parvis et des circulations devant la gare qui semble compliquée tant sur sa lisibilité que sur son utilisation.

Ce sont ces éléments de réflexion préalables qui ont ensuite guidé l'élaboration des choix d'aménagements présentés dans les chapitres suivants.



Scénario d'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve à l'issue de l'étude de faisabilité

4.4 Détails des aménagements : orientations urbaines et paysagères

Accessibilité du site

Accessibilité routière

La desserte routière de la gare de Templeuve sera dissocié en fonction des usages et des secteurs.

- En effet l'espace parvis, stationnement courte durée et gare de bus s'effectuera à partir du carrefour de la rue de Roubaix et de la rue de la Grande Campagne via la mise en oeuvre d'une voie double sens depuis un carrefour avec balise «stop» et «cedez le passage». La rue de Roubaix est le principal axe du centre bourg permettant de le traverser dans la direction Nord-Sud.

- Un accès unique Entrée/Sortie pour le parking longue durée sera créer à son extrémité Est depuis la rue des 4 cornets en empruntant la voie de desserte du projet immobilier à l'emplacement du batiement «florimond desprez».

Aucune connection routière n'est prévu entre le parvis de la gare et le parking longue durée. La connection du projet depuis l'impasse desservant le Lidl n'est pas envisageable en raison de la différence altimétrique existant entre ces deux espaces (différence d'environ 2m).

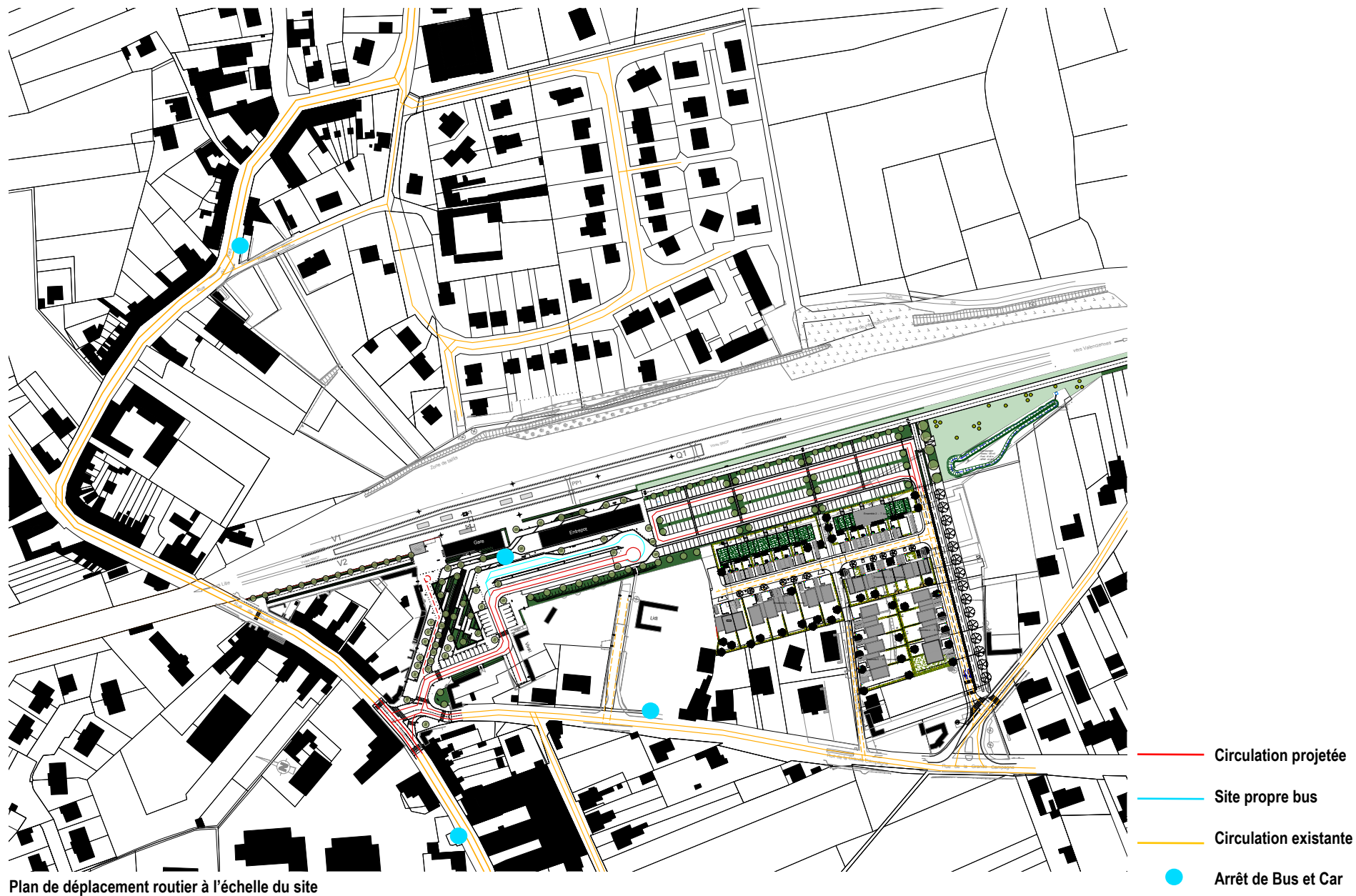
Transport en commun

La desserte de bus est modifié. Effectivement, l'arrêt de bus de la gare se situant actuellement à 200 mètres de la gare, sur la rue de Roubaix, est complété par un arrêt situé sur le parvis de la gare (capacité de stationnement 2 cars). Celui ci respectera les prescriptions du département et de la LMCU ainsi que les normes d'accessibilités PMR. Ce sont 3 lignes de bus qui seront modifiées ainsi que 6 lignes de doublages scolaires soit une fréquentation entre 15 et 20 bus par jour selon les jours de la semaine.

Déplacement doux

La trame interne de liaison douce sera raccordée aux axes piétonniers déjà disponibles aux alentours du site via la rue de Roubaix, rue de la Grande Campagne, allée des aubépines et rue des Quatre cornets. Les trottoirs de la rue de Roubaix seront réaménagés au droit du carrefour qui sera aménagé sous forme d'un plateau réhaussé.

Une voie verte sera créé depuis la rue de Roubaix à proximité du passage à niveau jusqu'à la gare ou sera installé un local sécurisé (projet SNCF) et un mobilier en libre service. Celle ci se prolongera en direction de Capelle en pévélle, en longeant les voies ferrées vers l'Est pour se raccorder au projet de la Region.



Aménagement interne

- Parvis de la gare

La gare, les habitations ainsi que le commerce de proximité seront desservis par une voie à double sens de circulation d'une largeur de 6m qui sera en impasse, sans liaison avec le parking longue durée partie Sud. La place de la voiture sera donc limitée sur ce secteur. Les bus auront la possibilité d'effectuer un demi tour et une desserte, en site propre, des usagers en lien direct avec l'entrepôt et la gare. La capacité de stationnement de 2 bus avec possibilité de doubler est prévu. Un quai adapté aux normes d'accessibilité PMR en vigueur sera aménagé au plus près de la gare laissant ainsi un parvis à l'entrepôt réhabilité. Le traitement au sol du site propre bus (voie de circulation et arrêt) sera identique à celui utilisé par les piétons afin de retrocéder cette espace un peu plus au mode de déplacements doux.

En accès direct depuis cette voie à double sens, un stationnement perpendiculaire permet de desservir les commerces de proximité et les habitations. Un stationnement complémentaire ainsi que les déposes minutes en longitudinal seront gérés au droit de l'entrepôt. La capacité de stationnement total sur ce secteur est de 46 places dont 6 places déposes minute et 2 places réservées PMR, le tout en zone bleue.

Nous avons prévu un recul suffisant à l'arrière du stationnement perpendiculaire dans le but de sécuriser le piéton chargeant son coffre.

Les accès privatifs aux habitations du front bâti sont maintenus grâce à la création d'une voie secondaire le long du jardin. Cette voie sera traitée de manière à être fondue au mail piétonnier (revêtement de sol identique au piétonnier) et sera donc traitée qualitativement. Cette voie servira également d'accès technique aux voies ferrées pour la SNCF et sera dimensionnée en conséquence.

A noter : Cette solution induit le passage de la voirie sur la parcelle privée de la superette parcelle cadastrale n°2110.



Plan d'aménagement du parvis de la gare

- Parking Sud : longue durée

Accessible uniquement depuis la rue des 4 cornets en empruntant la voie de desserte du projet immobilier, un double peigne de stationnement de part et d'autre de la voie se dessine. Ce parking offre une capacité totale de 207 places dont 4 PMR. Même si la largeur de voie de 5,5 m permet aisément un double sens de circulation, il est proposé de fonctionner en sens unique avec une circulation en anneau comme indiquée sur le plan. Cette voie de circulation est mutualisée avec les déplacements piétons grâce à la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large située à l'arrière du stationnement.

Il est envisagé de réserver 1 place aux véhicules électriques avec possibilité de recharge sur place par la mise en place d'une borne.

Un stationnement camping-car est prévue à l'extrémité de ce parking (coté Est). Celui ci sera aménagé de façon à accueillir 2 véhicules avec l'ensemble des réseaux d'alimentation et d'évacuation. Le reste du parking ne pourra être utilisé par ce type de véhicules grâce à la mise en place d'un mobilier type portique (limiteur de hauteur).



Plan d'aménagement du Parking Sud

La trame de déplacement doux

L'espace de circulation doux est tantôt dédié aux déplacements mixtes (piéton/cycliste) ou uniquement au déplacement piétonnier en fonction de sa localisation.

- Parvis de la gare

Depuis le carrefour de la rue de roubaix/rue grande campagne, ou un plateau surelevé sera installé, sécurisant ainsi les trottoirs, une promenade piétonne plantée sera renforcé au pied du front batit. Celle-ci est en lien direct avec le cabinet médical, le café, l'agence immobilière.

Elle sera accompagné d'un axe piéton majeur traversant l'espace jardin. Cet axe structurant, sujerant le lien gare/centre ville, est implanté dans l'axe de l'entrée de la gare.

Au droit du bâtiment de la gare, les piétons pourront déambuler, circuler de manière sécurisé sur un parvis végétailisé. L'accès piétons aux quais est maintenue de part et d'autre du bâtiment de la gare. En lien direct avec ce parvis les abords de l'entrepôt sont réhabilités en espaces piétonniers permettant une liaison direct depuis la gare au parking longue durée partie Sud.

Un espace jardin propice au repos, à la detente et favorable au cadre de vie occupe une place centrale face à la gare. Véritable lieu identitaire du projet, cette espace légèrement encaissé (-0,4m) est aménagé afin d'accueillir l'ensemble des déplacements y compris PMR, par la mise en place d'une rampe.

Les revêtements de sol liés aux déplacements piétons seront uniformisés par la mise en place d'éléments modulaires en béton de grand format.

Un revêtement de sol différent sur la chaussée principale type enrobé sera mis en place de manière à rendre prioritaire les piétons et à sécuriser au maximum les déplacements piétons.

L'ensemble des espaces piétons sur le projet respecteront les normes en vigueur relatif à l'accueil des PMR tant sur les largeurs de passage, que sur les altimétries, que sur le mobilier d'agrément et sécuritaire.

- Parking Sud

Un maillage de cheminement piéton mutualisé avec la voie de circulation véhicule léger est créé. Celui-ci sera matérialisé au sol par la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large (en résine) situé à l'arrière du stationnement.

Ces cheminements sont connectés régulièrement à la voie verte (piéton/cycliste) qui longe les voies ferrées et offre un espace sécurisé et adaptée au mode de déplacement doux.

Il est prévu également la connection piétonne depuis l'allée des aubépines, traversant le nouveau projet immobilier, le parking Sud et aboutissant sur la voie verte.

- Voie verte

La voie verte (mixte cycliste/piéton) de 3m de largeur en général, à l'exception d'une largeur de 4m au droit du parking sud, constitue l'artère principale de déplacement dédiée aux modes de déplacement doux. Cette voie verte qui suit un axe Est/Ouest longe les voies ferrées de part et d'autre du bâtiment de la gare. Elle se raccordera sur le projet de la Region au niveau de la rue de Nomain et se poursuivra un peu plus loin entre la rue de la gare et la rue de Lille, permettant ainsi la desserte du college de Capelle en pevelle. Cette voie verte se raccordera sur la piste cyclable existante rue Nationale (RD549). Cette voie verte se prolongera également au droit de l'emprise du parking longue durée, en direction de la Grande Campagne par son raccordement sur le projet de la voie de desserte du projet immobilier qui a prévue la création d'une piste cyclable.

De manière à faciliter la traversée de la voie verte au droit des axes circulés (rue des 4 cornets), il est proposé d'aménager un passage sécurisé à l'aide d'un marquage au sol et d'une signalétique. En terme de revêtement de surface de la voie verte, nous préconisons l'emploi d'un sable stabilisé borduré (bordure béton type p3) afin de permettre de minimiser l'imperméabilisation du site et de maintenir un revêtement roulant pour tous. De cette manière, l'altimétrie en long suit le niveau naturel du terrain (n'excédant pas 5% en long). Quand au profil alométrique en travers, celui-ci sera monopente de 1%. Un accompagnement végétal accompagnera cette voie verte, elle sera composée d'un accotement enherbé et de frange arbustive (notamment au droit des fonds de parcelles privées et sur le linéaire de la voie SNCF). Un local à vélo sécurisé d'environ 40 places, sera installé par la SNCF en lien direct avec la gare et les quais. Il sera complété par la mise en place d'un mobilier type arceau en libre service.

Le traitement des voies internes

L'ensemble des circulations motorisées sur l'emprise du projet sont limitées à 30kms/h quelques soit le secteur (parvis, parking..). Un éclairage d'ambiance qualitatif et personnalisé, avec des hauteurs et des puissances adaptées au contexte et au projet, sécurisera et apportera le niveau d'éclaircissement nécessaire au droit des voiries et divers circulations.

Le profil et le traitement au sol des voies seront différenciés selon leur niveau d'importance hiérarchique:

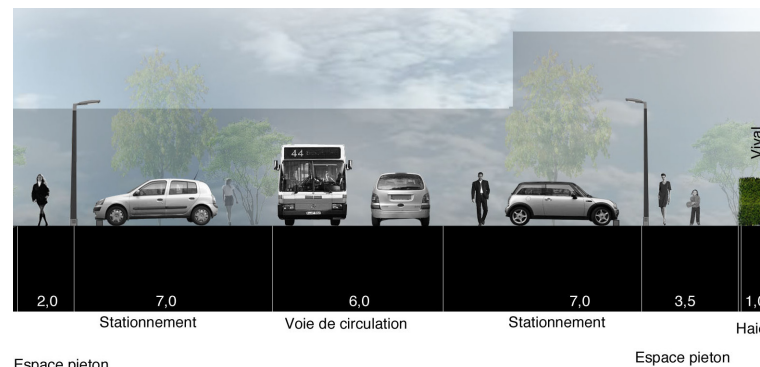
- Voirie principale

* sur l'espace parvis

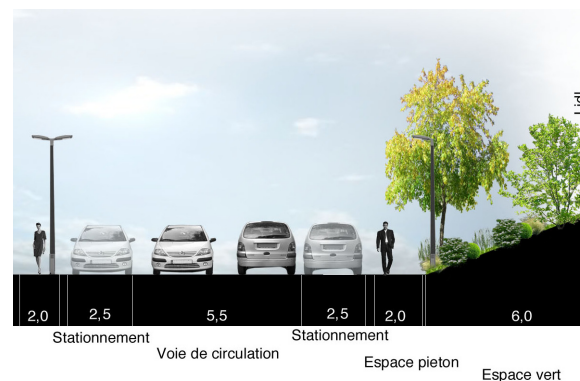
Une voie en impasse avec un double sens de circulation, de largeur 6m, pour les véhicules légers et les bus serpentent sur l'espace parvis depuis le carrefour de la rue de roubaix jusqu'à l'entrepôt. Cette voie de desserte au stationnement courte durée (stationnement en zone bleue et dépose minute) se termine par une raquette de retournement à l'extrémité Est, en limite avec le parking Sud.

* de desserte des parkings

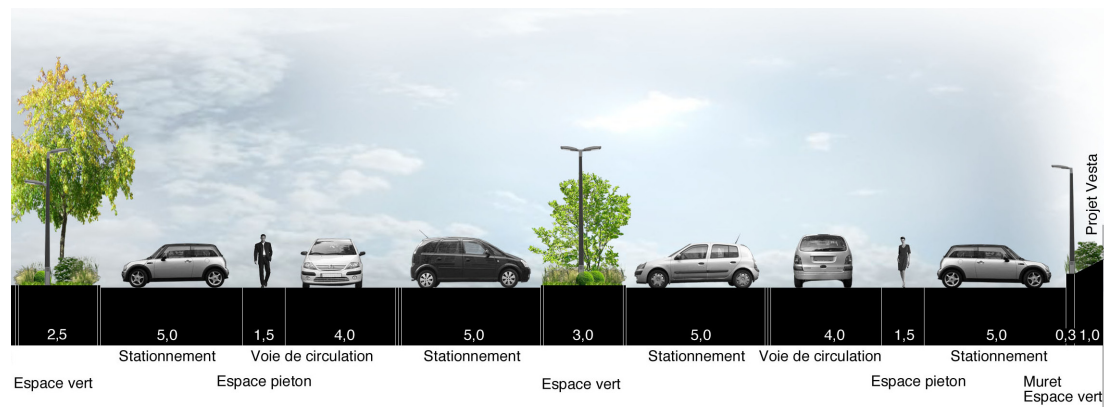
Ces voies desservent un double peigne de stationnement de part et d'autre de la voie. Même si la largeur de voie de 5,5 m permet aisément un double sens de circulation, il est proposé de fonctionner en sens unique avec une circulation en anneau. Cette voie de circulation est mutualisée avec les déplacements piétons grâce à la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large située à l'arrière du stationnement. Celle-ci sera matérialisé au sol par la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large (en résine).



Coupe de principe de la voie principale - espace parvis gare



Coupe de principe de la voie principale - espace parvis entrepot



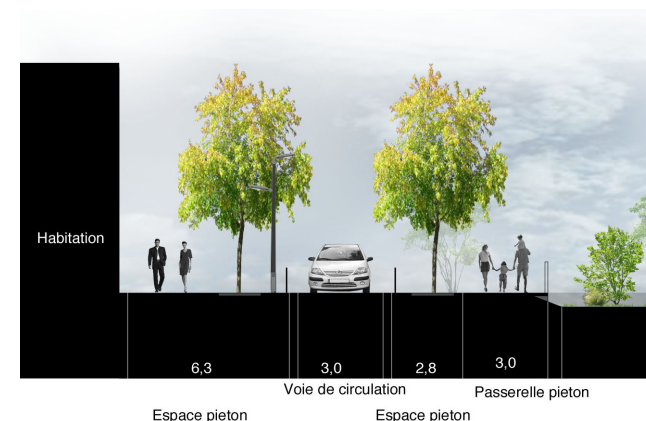
Coupe de principe de la voie principale - espace parking longue durée

- voirie secondaire

Correspondant à la voie de desserte le long du front batit. Elle a une emprise de 3m en impasse avec possibilité de retournement au bout. Elle est accompagnée sur un de ces côté de la promenade plantée en pied d'habitation et commerce d'une largeur d'environ 6,3m et d'un trottoir de l'autre. Un mobilier urbain type potelet limite le stationnement au droit de cette voie et les accès riverains sont maintenues à l'existant.

Cette voie sera traitée de manière à être fondue à la promenade piétonne (revêtement de sol identique) et sera donc traitée qualitativement.

Cette voie a vocation également à un accès technique de la SNCF et RFF pour l'entretien de leurs ouvrages. Le corps de chaussée est dimension en conséquence.

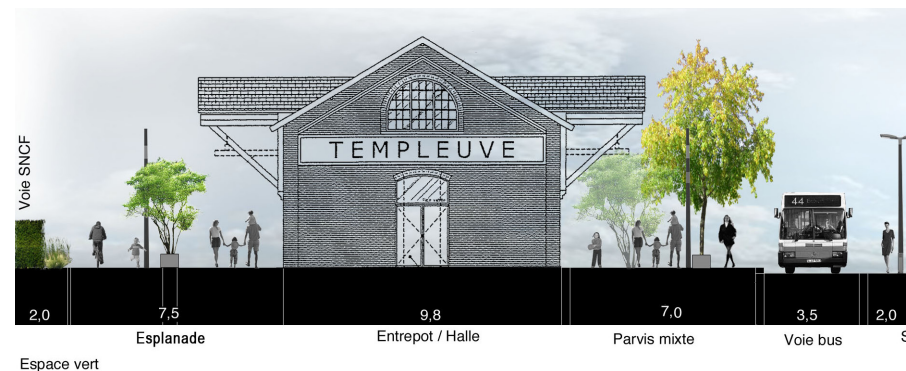


Coupe de principe de la voie secondaire

- Voirie en site propre

Ce type de voirie est mis en place uniquement pour la desserte bus au niveau du parvis gare/entrepot. Cette voie en site propre est dans la continuité de la voie principale du parvis apres la zone de retournement et desservira un quai bus d'une capacité de 2 places.

Cette voie sera traitée de manière à être fondue aux parvis piétons (revêtement de sol identique) et sera donc traitée qualitativement.



Coupe de principe de la voie bus en site propre

Le traitements des espaces publics

Les espaces publics feront l'objet d'un traitement paysager spécifique. Il s'agit notamment des sites suivants:

- Parvis paysager au niveau de la gare et de l'entrepot

Vitrine d'entrée de la Communauté de commune et de la commune de Templeuve, ce parvis de la gare est constitué d'un jardin paysager légèrement encaissé et de plantations linéaires sur les piétonniers qui ouvriront différentes perspectives. Constitué de plusieurs ambiances végétales, ce jardin sera traversé par un axe piétonnier structurant, le long duquel le mobilier d'agrément sera installé, permettant la détente et le repos.

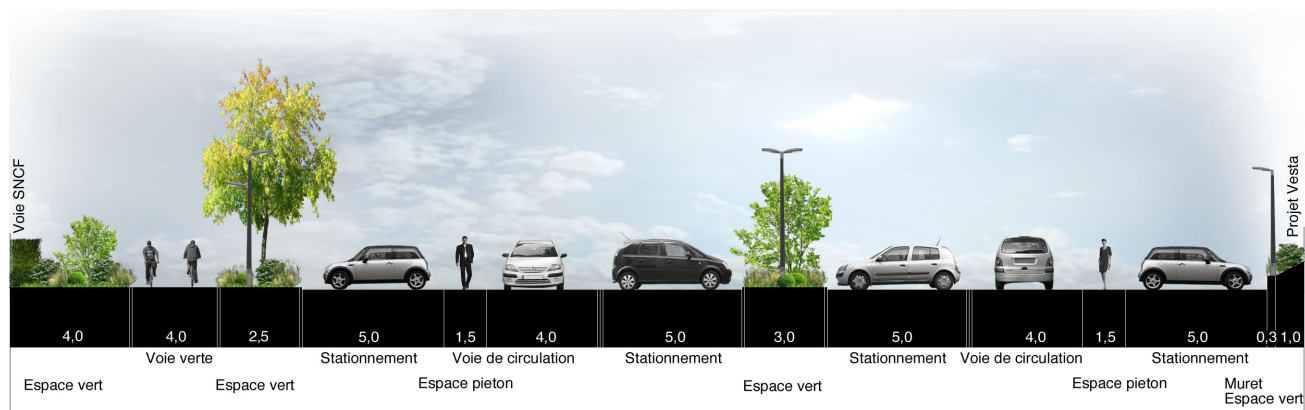
Une mise en lumière de l'ensemble des espaces piétons sécurisera le site et participera au cadre paysager du projet.



Coupe de principe de l'aménagement paysager du parvis - espace jardin

- Parking paysager

Objectif majeur sur ce projet, l'espace dédié au stationnement représente une surface importante du site. Ces espaces de parkings seront traités de manières paysageres à travers les matériaux de sol, avec l'utilisation de pavé béton à joint gazon pour son integration dans le paysage et sa fonction de perméabilité. Mais également par la mise en place d'une trame végétale dense constituée de massif arbustif et d'arbre haute tige. Un éclairage qualitatif agrémentera et sécurisera l'ensemble des parkings.



Coupe de principe du parking longue durée

Gestion des eaux de surface

Le projet intègre la mise en place d'un système alternatif de collecte des eaux pluviales sur l'ensemble de la zone.

Gestion des eaux pluviales sur les espaces publics

La gestion alternative est fondée sur la limitation du débits de rejets par des techniques innovantes de récupération et de tamponnement des eaux pluviales de manière enterrée sous les espaces perméables du site.

Aucun apport pluvial extérieur n'est à prendre en compte étant donné la position du projet entre la rue de Roubaix et la rue Grande campagne à l'Ouest, des zones d'habitats au Sud, une zone agricole à l'Est et l'orientation de la pente Ouest-Est.

L'imperméabilisation des toitures, voiries et espaces verts sur le site générerait un débit de 0,525 m³/s pour un phénomène pluvieux de retour 10 ans. Ce débit instantané est inacceptable en aval vers le milieu souterrain et vers les réseaux existants de la rue des quatre cornets.

En conséquence, les aménagements suivants ont été adoptés :

Les eaux pluviales de ruissellement issues des différentes surfaces imperméabilisées seront récupérées et rejetées au débit de fuite limité à 6 l/s vers les réseaux existants à proximité.

Au niveau du bassin versant Sud, les eaux pluviales de ruissellement issues des différents aménagements (parvis de la gare, parkings véhicules légers, voie de desserte bus...) seront récupérées par l'intermédiaire de caniveaux à fente, caniveaux grilles ou de grilles avaloirs. Elles seront ensuite acheminées par l'intermédiaire de canalisations pluviales dans un bassin de rétention enterré en caissons situé sous les parkings véhicules légers. Les eaux tamponnées au niveau de ce bassin seront ensuite rejetées au débit de fuite limité à 4,2 l/s sur la base des 2 l/s/ha à hauteur du réseau existant de la rue des quatre cornets. Ce bassin de rétention permettra le stockage de 833,91 m³ pour un volume utile centennal de 801,16 m³. Le temps de vidange de ce bassin sera de 53,0 h. Le bassin de rétention ne sera pas étanche ce qui permettra en partie l'infiltration. Au niveau de celui-ci, il sera possible d'infiltrer environ 83,7 m³ en 53,0 heures soit 10,4% du volume utile centennal de tamponnement.

Les contraintes quantitatives seront assurées de la façon suivante :

- Récupération des eaux pluviales de ruissellement des toitures, de la voirie et des espaces verts d'accompagnement.
- Dimensionnement pour un temps de retour de 100 ans.
- Rejet limité à 4,2 l/s sur la base des 2 l/s/ha à hauteur du réseau existant de la rue des quatre Cornets
- Présence d'une marge de sécurité sur le volume de tamponnement en ne prenant pas en compte l'infiltration dans le dimensionnement (Infiltration d'environ 10,4% du volume utile centennal avec une perméabilité retenue $K = 3,3 \cdot 10^{-7}$ m/s)
- Temps de vidange des ouvrages inférieur à 72 h

Les contraintes qualitatives seront assurées de la façon suivante :

- Pour le traitement de la pollution, mise en place d'un séparateur à hydrocarbures en amont du rejet au réseau de la rue des quatre cornets
- Présence d'un niveau non saturé de 1,00 m entre la base des ouvrages d'infiltration et le niveau de la nappe superficielle.

Gestion des eaux usées

Au niveau du projet, les seuls rejets d'eaux usées concernent l'aménagement des 2 places de stationnement campings-cars et du bâtiment existant.

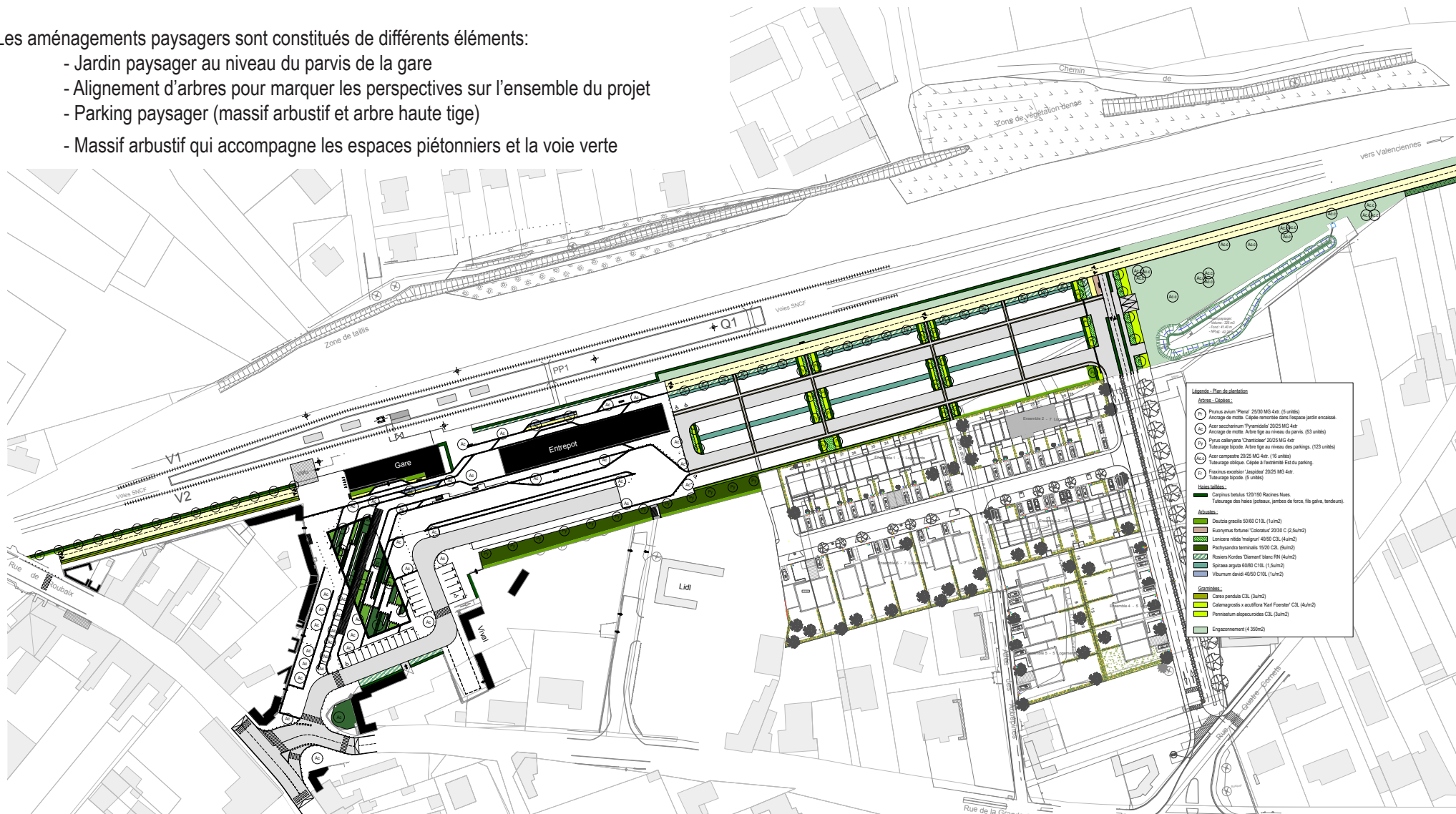
Les eaux usées du bâtiment existant seront récupérées par un réseau Ø200 mm PVC SN8 qui se raccordera sur le réseau unitaire existant dans l'opération et aboutissant à hauteur du réseau de la rue de Roubaix.

Dans le cadre de l'aménagement des 2 places camping-cars, un réseau d'eaux usées sera mis en place. Celui-ci se raccordera sur le réseau mis en place dans le cadre de l'aménagement du lotissement situé à proximité. Les eaux usées ainsi collectées seront ensuite acheminées à la station d'épuration de TEMPLEUVE de 8 000 eq.H pour y être traitées et rejetées ensuite au milieu naturel au niveau de la Marque.

Insertion paysagère du projet

Les aménagements paysagers sont constitués de différents éléments:

- Jardin paysager au niveau du parvis de la gare
- Alignement d'arbres pour marquer les perspectives sur l'ensemble du projet
- Parking paysager (massif arbustif et arbre haute tige)
- Massif arbustif qui accompagne les espaces piétonniers et la voie verte



Plan d'aménagement paysager du pôle d'échange de la gare de Templeuve

4.5 Phasage

Les aménagements présentés sont envisagés selon un phasage prévisionnel en deux phases opérationnelle à partir de Mai 2012:

-1er phase de réalisation de travaux pour le Parking longue durée de mi à fin 2012. Cette phase n'engendrant que très peu de perturbation vis à vis du fonctionnement de la gare dans sa configuration actuelle. Ce parking sera donc mis en service avant le basculement en phase n°2.

-2nd phase le parvis et stationnement courte durée de début 2013 à mi 2013. Pendant cette période de travaux, un accès aux quais et aux habitations sera maintenu pour les usagers et riverains;

Au moment de l'établissement de cette étude, une extension du projet est envisagée au delà de sa configuration présentée ci avant. Celle ci dépend des études menées par RFF vis à vis de l'accessibilité aux quais de la gare de Templeuve. Leur étude porte sur l'accessibilité pour tous (PMR) aux quais mais également sur un hypothétique accès aux quais depuis le Nord des voies. (phase 3)

L'ouverture de la gare et de l'accès aux quais vers le Nord permettrait de limiter les traversées de passage à niveau (rue de Roubaix) pour tous les modes en raccourcissant les distances pour une partie des usagers de la gare.

L'ouverture de la gare vers le Nord peut se faire par :

- prolongement du souterrain. Cette solution est préconisée pour son impact visuel inexistant, un dénivelé plus faible à franchir pour les piétons et une réutilisation de l'existant
- ou création d'une passerelle. Cette solution a l'avantage une impression de sécurité plus grande.

Dans tous les cas, l'accessibilité aux PMR est à prévoir dans ce cadre (ascenseurs ou rampes)

La réflexion doit porter sur les besoins, la sécurité et les volontés vis à vis de l'ouverture de la gare vers le Nord:

- diminution des trafics en traversée du passage à niveau (rue de Roubaix) et sur le carrefour rue Grande Campagne
- Supprimer les traversées illicites des voies par les piétons...
- Futur développement urbain, économique au Nord des voies en lien direct avec la gare

Enfin la question du financement doit être posée, la réalisation du souterrain (ou passerelle) étant onéreux, mais permet en parallèle une mise en accessibilité des quais qui est demandée avant 2015 par la loi.

A l'heure d'aujourd'hui et au vu de l'avancement des études RFF, il est impossible de déterminer un planning opérationnel.

L'objectif opérationnel minimum annoncé par RFF est de 2013 pour le côté Sud et 2015 pour le côté Nord.

Si le projet d'accessibilité par le Nord des voies se concrétise, l'aménagement d'un parking complémentaire pour le pôle d'échange de la gare est envisagé (Phase 4). Ce projet vous est expliqué dans le chapitre suivant.

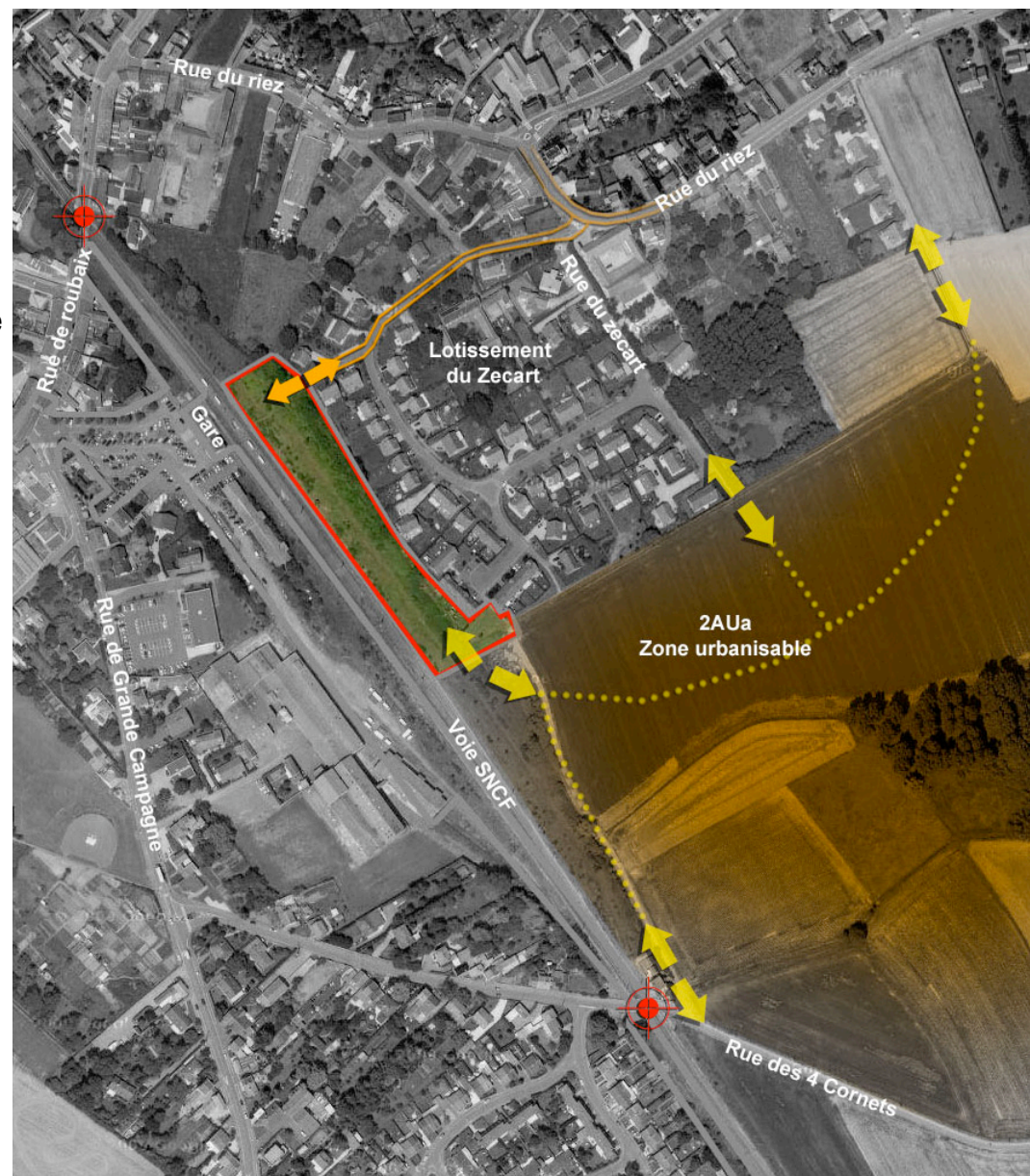
4.6 Extension du projet Phase 4 - Parking Nord

Accès et fonctionnement

Pour le parking longue durée au Nord, les conclusions de notre étude propose à court terme un accès de ce parking qui est prévue depuis le lotissement du Zecart en empruntant la rue du zecart. Nous évoquons l'éventualité d'un accès à moyen terme depuis les parcelles agricoles situées à l'Est. Ces parcelles sont inscritent au PLU comme surface à urbaniser. Ce futur accès sera à définir en coherence avec le plan général de déplacement de cette futur zone urbanisé dont nous ne maitrison pas le calendrier.

Le parking, réservé aux véhicules légers, est complémentaire au parking Sud avec une capacité de 125 véhicules dont 3 réservés aux PMR disposés de chaque côté de la voie de desserte. Son accès à court terme est rendu possible par la prolongation de l'impasse située dans le lotissement du Zecart. L'ensemble des circulations motorisées sur l'emprise du projet sont limitées à 30kms/h.

Un éclairage d'ambiance qualitatif et personnalisé, avec des hauteurs et des puissances adaptées au contexte et au projet, sécurisera et apportera le niveau d'éclairément nécessaire au droit des voiries et divers circulations.



Plan de principe des accès possible du Parking Nord

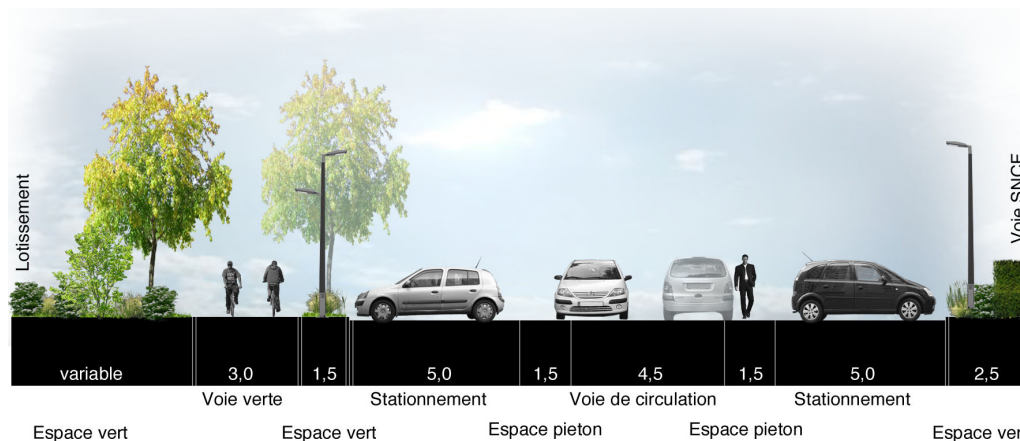
Le profil et le traitement au sol des voies de desserte des parkings

Cette voie en double sens dessert un double peigne de stationnement de part et d'autre de la voie qui est en impasse. Cette voie de circulation est mutualisée avec les déplacements piétons grâce à la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large située à l'arrière du stationnement. Celle-ci sera matérialisée au sol par la mise en place d'une bande piétonne de 1,5 m de large (en résine).

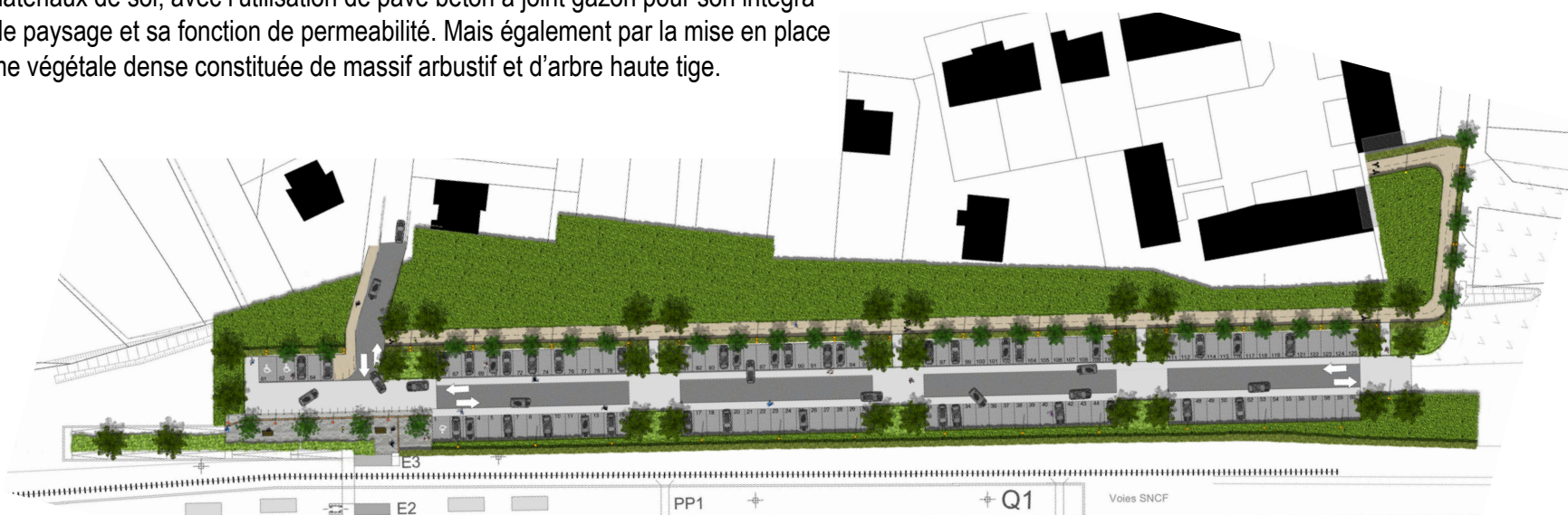
À proximité du futur accès aux quais des voies ferrées (projet RFF), il est prévu la création d'un parvis piéton où on retrouve un mobilier d'agrément et de mise en sécurité. Ce parvis piéton sécurisé est créé au droit de la future traversée de voie gérée par la RFF.

Il est prévue également la création d'une voie verte au niveau du parking longue durée partie Nord. Celle-ci sera située entre les habitations du lotissement du Zecart et le futur parking et engagerait la démarche de ce côté des voies.

Objectif majeur sur ce projet, l'espace dédié au stationnement représente une surface importante du site. Ces espaces de parkings seront traités de manières paysageres à travers les matériaux de sol, avec l'utilisation de pavé béton à joint gazon pour son intégration dans le paysage et sa fonction de perméabilité. Mais également par la mise en place d'une trame végétale dense constituée de massif arbustif et d'arbre haute tige.



Coupe de principe de la voie principale - espace parking Nord



Plan d'aménagement du Parking Nord

Gestion des eaux de surface

Le projet intègre la mise en place d'un système alternatif de collecte des eaux pluviales sur l'ensemble de la zone.

Gestion des eaux pluviales sur les espaces publics

La gestion alternative est fondée sur la limitation du débits de rejets par des techniques innovantes de récupération et de tamponnement des eaux pluviales de manière enterrée sous les espaces perméables du site.

Aucun apport pluvial extérieur n'est à prendre en compte étant donné la position du projet entre les zones d'habitats au Nord, une zone agricole à l'Est et l'orientation de la pente Ouest-Est.

L'imperméabilisation des toitures, voiries et espaces verts sur le site générerait un débit de 0,525 m³/s pour un phénomène pluvieux de retour 10 ans. Ce débit instantané est inacceptable en aval vers le milieu souterrain et vers les réseaux existants de la rue du Zécart et de la rue des quatre cornets.

En conséquence, les aménagements suivants ont été adoptés :

Les eaux pluviales de ruissellement issues des différentes surfaces imperméabilisées seront récupérées et rejetées au débit de fuite limité à 6 l/s vers les réseaux existants à proximité.

Au niveau du bassin versant Nord, les eaux pluviales de ruissellement issues de l'aménagement du parking véhicules légers et de la piste cyclable seront récupérées par l'intermédiaire de bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres permettant le traitement de la pollution. Ces eaux seront ensuite acheminées au sein d'une structure réservoir constituée par la couche de forme des parkings pour tamponnement avant rejet au débit de fuite limité à 1,8 l/s à hauteur du réseau existant de la rue du Zécart.

Cette structure réservoir permettra le stockage de 254,1 m³ pour un volume utile centennial de 250,69 m³. Le temps de vidange de celle-ci sera de 38,7 h. Cette structure réservoir ne sera pas étanche ce qui permettra en partie l'infiltration. Au niveau de celle-ci, il sera possible d'infiltrer environ 80,46 m³ en 38,7 heures soit 32% du volume utile centennial de tamponnement.

Gestion des eaux usées

Au niveau du projet, les seuls rejets d'eaux usées concernent l'aménagement des 2 places de stationnement campings-cars et du bâtiment existant en partie Sud.

Insertion paysagère du projet

Les aménagements paysagers sont constitués de différents éléments:

- Frange végétale pour l'insertion paysagère du projet du parking Nord
- Alignement d'arbres sur parking

- La frange végétale - Parking Nord

Intentions

Maintenir une frange végétale en périphérie du projet dans le but de minimiser l'impact visuel du projet et de favoriser la biodiversité.

Caractéristique des massifs

Traitement des franges en haie libre avec la plantation d'arbuste de façon aléatoire. Utilisation d'essence de végétaux à baie, mellifère offrant un fleurissement et ou un bois décoratif.



Amelanchier canadensis
Amelanchier



Plan de situation



Carpinus betulus
Charme commun



Cornus sanguinea
Cornouiller sanguin



Corylus avellana
Noisetier



Frangula alnus
Bourdaïne



Eouonymus europaeus
Fusain d'Europe



Ilex aquifolium
Houx commun



Ligustrum vulgare
Troëne commun



Viburnum opulus
Viorne obier

- Alignement d'arbres

Intentions

Marquer les perspectives, accompagner les voies de circulation, apporter de l'ombre et une verticalité à l'espace.



Acer saccharinum 'Pyramidalis' ●
Erbale argenté Pyramidal



Pyrus calleryana 'Chanticleer' ●
Poirier à fleurs Chanticleer

5. Impact du projet sur l'environnement

Mesure de suppression, de réduction et ou de compensation des conséquences dommageables sur l'environnement

En l'absence de mesures d'accompagnement, le projet est susceptible de générer un certain nombre d'effets à l'encontre de son environnement:

- Impacts permanents, liés à la fréquentation et la gestion du site:
 - *Effets sur les écoulements hydrauliques de surface
 - *Effets vis à vis des tissus bâtis voisins
 - *Effets liés à la gestion des déplacements
 - *Cohérence avec les documents d'urbanisme et les servitudes d'intérêt général.
- lors du déroulement du chantier d'aménagement (effets temporaires)
 - *Effets sur la santé publique (nuissances, risques liés aux ouvrages envisagés)
 - *Effets sur les milieux biologiques du site

5.1 La ressource en eau

Compte tenu de sa nature et de son importance, le projet devra faire l'objet d'un dossier d'instruction au titre du code de l'environnement (art 214.1 à 214.11 de la loi sur l'eau) Les aménagements hydrauliques détaillés seront donc précisés à cette occasion.

Eaux superficielles

Impact qualitatif

Eaux pluviales

Compte tenu du rejet au réseau de la rue des quatre cornets ainsi que de l'infiltration d'une partie des eaux pluviales de ruissellement, aucun rejet d'eaux pluviales ne sera effectué directement vers le milieu superficiel au niveau du projet.

Cependant, afin de limiter les risques de pollution, des mesures seront mises en oeuvre. (cf: Impact qualitatif sur les eaux souterraines)

Eaux usées

Pour les eaux usées, celles-ci proviennent uniquement des bâtiments existants et des 2 places de stationnement pour camping-cars.

Les eaux usées du bâtiment existant seront récupérées par un réseau Ø200 mm PVC SN8 qui se raccordera sur le réseau unitaire existant dans l'opération et aboutissant à hauteur du réseau de la rue de Roubaix.

Dans le cadre de l'aménagement des 2 places camping-cars, un réseau d'eaux usées sera mis en place. Celui-ci se raccordera sur le réseau mis en place dans le cadre de l'aménagement du lotissement situé à proximité.

Les eaux usées ainsi collectées aboutiront ainsi à la station d'épuration de TEMPLEUVE de 8 000 eq.H pour y être traitées et rejetées ensuite au milieu naturel au niveau de la Marque.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Impact quantitatif

Eaux pluviales

Compte tenu du rejet au réseau de la rue des quatre cornets ainsi que de l'infiltration d'une partie des eaux pluviales de ruissellement, aucun rejet d'eaux pluviales ne sera effectué directement vers le milieu superficiel au niveau du projet.

Eaux usées

En ce qui concerne les rejets d'eaux usées, celles-ci proviennent uniquement des bâtiments existants et des 2 places de stationnement pour camping-cars. Les eaux usées du bâtiment existant seront récupérées par un réseau Ø200 mm PVC SN8 qui se raccordera sur le réseau unitaire existant dans l'opération et aboutissant à hauteur du réseau de la rue de Roubaix.

Dans le cadre de l'aménagement des 2 places camping-cars, un réseau d'eaux usées sera mis en place. Celui-ci se raccordera sur le réseau mis en place dans le cadre de l'aménagement du lotissement situé à proximité.

Les eaux usées ainsi collectées aboutiront ainsi à la station d'épuration de TEMPLEUVE de 8 000 eq.H pour y être traitées et rejetées ensuite au milieu naturel au niveau de la Marque.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Eaux souterraines

Impact qualitatif

Bien que situé au sein d'une aire d'alimentation de captage prioritaire, la zone d'infiltration présente de faibles risques de contamination vers le milieu souterrain.

Néanmoins, chaque point d'infiltration particulier représente un risque ponctuel si des eaux polluées y sont envoyées.

Les incidences de la création de la zone sur la qualité des eaux souterraines sont de trois types :

- La pollution chronique

En Juillet 2006, le SETRA a fait paraître une note d'information concernant le calcul des charges de pollution chronique des eaux de ruissellement issues des plates-formes routières.

Suite à cette note, les charges moyennes annuelles des polluants usuels par hectare imperméabilisé en site ouvert et selon le trafic pour une zone urbanisée, sont estimées ainsi :

- Matières en suspension (MES) : 40 kg/ha/1000véh/jour
- Hydrocarbures et graisses (HC) : 0,6 kg/ha/1000véh/jour
- Demande Chimique en Oxygène (DCO) : 40 kg/ha/1000véh/jour

Des événements de pointe (pluie de 10 mm d'une durée de 15 min après une période de temps sec de 15 jours) peuvent intervenir et entraîner 1/10ème des charges annuelles.

- La pollution saisonnière

Elle concerne principalement le salage des surfaces roulantes (chaussées, parkings, piétonniers...) pour l'entretien hivernal et les produits phytosanitaires pour l'entretien des bords de route.

- Salage : les quantités utilisées varient entre 4 et 30 g/m². La circulation et le vent entraînent la majeure partie des sels aux alentours de la voirie. Ils pourront être récupérés par les différents dispositifs de récupération des eaux de voirie (bouches d'injection, caniveaux à fente, caniveaux grille ou grilles avaloirs)
- Produits phytosanitaires : herbicides et limiteur de croissance peuvent être lessivés et entraînés vers les milieux aquatiques. Les traitements utilisant ces produits devront être suspendus durant les pluies et en période de sécheresse. Les produits devront être homologués.

- La pollution accidentelle

La zone d'étude étant destinée à recevoir l'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve, la circulation d'engins et de produits de toutes natures, toxiques ou polluants est assez faible. Il s'agira essentiellement d'un trafic de véhicules légers généré par les utilisateurs des transports en commun (Bus, train...) ainsi que de la circulation de quelques bus. Des risques de déversement accidentel, sont par conséquent assez faibles. La fréquence de ce type de pollution est difficile à évaluer. Elle ne peut être basée que sur des analyses statistiques en fonction des caractéristiques du site et du nombre de passages de poids lourds par exemple.

Les mesures compensatoires sont les suivantes:

Les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ainsi que le séparateur à hydrocarbures permettront une retenue des matières fines et des hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement de la voirie.

L'aspect qualitatif devra être assuré par le maître d'ouvrage conformément aux documents d'urbanisme et au dossier loi sur l'eau de la zone. Il s'assurera des bons raccordements des rejets d'eaux usées sur le réseau d'assainissement correspondant et de l'évacuation des eaux pluviales de ruissellement vers les dispositifs de récupération pour aboutir au final dans les ouvrages de tamponnement avant rejet au réseau ou infiltration.

Les hypothèses de calcul suivantes prennent en compte l'ensemble de la pollution véhiculée par les surfaces de ruissellement de l'opération.

Les tableaux ci-après présentent pour le projet, les charges et concentrations rejetées pour une moyenne annuelle et pour un événement de pointe (1/10ème de la charge annuelle) contenues dans les eaux de ruissellement de l'opération.

D'après ces tableaux nous pouvons constater que le projet ne sera pas à l'origine d'une pollution chronique significative.

A titre de comparaison à un rejet au milieu superficiel, la classe de qualité très bonne serait dans tous les cas respectée excepté pour les MES dans le cadre d'un événement de pointe.

> **Rejet moyen annuel**

	REJET MOYEN ANNUEL				Classe de qualité du rejet
	Eau brute		Eau après passage dans les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ou le séparateur à hydrocarbures		
	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	
MES	76,040	5,432	30,416	2,173	T. bonne
DCO	76,040	5,432	38,020	2,716	T. bonne
Hydrocarbures et graisses	1,1406	0,0815	0,39921	0,02852	-

> **Événement de pointe**

	EVENEMENT DE POINTE				Classe de qualité du rejet
	Eau brute		Eau après passage dans les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ou le séparateur à hydrocarbures		
	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	
MES	7,604	39,275	3,042	15,710	Bonne
DCO	7,604	39,275	3,802	19,637	T. bonne
Hydrocarbures et graisses	0,11406	0,5891	0,039921	0,2062	-

- La pollution saisonnière

Pour réduire le risque de pollution, des règles simples pourront être appliquées :

- Priorité aux salages préventifs avec de faibles quantités de produits, en fonction des prévisions météorologiques locales.

- Utilisation de chlorure de sodium en solution plutôt que sous forme solide.

Les mêmes constats sont applicables aux produits phytosanitaires. Le phénomène de lessivage pourra être réduit en respectant certaines consignes :

- Utilisation d'un herbicide homologué pour l'emploi et le milieu auxquels il est destiné,

- Respect des dosages,

- Suspendre les traitements durant les pluies et en période de sécheresse,

- Les éviter lorsque le sol est gelé,

- La pollution accidentelle

Les ouvrages de tamponnement (structures réservoirs et le bassin de rétention enterré en caissons) recueilleront la totalité des fluides déversés sur les zones imperméables.

Le risque d'une pollution accidentelle sur le site est minime du fait d'une circulation majoritaire de véhicules légers et de quelques bus.

En cas de pollution accidentelle, l'intervention devra être rapide pour éviter une contamination du milieu souterrain

Impact quantitatif

Dans la zone d'étude, la création de surfaces imperméables a une incidence minime sur la recharge de la nappe étant donné la faible superficie d'environ 3 ha.

Néanmoins, les ouvrages de rétention ne seront pas étanches ce qui permettra en partie l'infiltration.

Pour le bassin versant Sud, dans le cadre d'un événement centennal, il sera possible d'infiltrer environ 83,7 m3 en 53,0 heures soit 10,4% du volume utile centennal de tamponnement.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Déroulement du chantier (Effets temporaires)

Les travaux de préparation des terrains et de construction seront susceptibles en absence de mesures de précaution de générer des impacts temporaires sur la qualité des eaux, en surface et souterraines.

Afin de limiter les impacts sur les eaux superficielles et souterraines, les mesures suivantes devront être mises en place :

- Respect des écoulements existants en évitant dans la mesure du possible le lessivage des sols en place
- Réalisation de zones de dépôts étanches pour le stockage des matériaux et le stationnement des véhicules
- Réalisation des opérations d'entretien (engins...) sur les zones étanches prévues
- Limiter dans la mesure du possible la circulation des engins sur les zones d'infiltration afin d'éviter le compactage des terres et réduire ainsi les capacités d'infiltration
- Utilisation d'engins adaptés et conformes à la réglementation en vigueur
- Nettoyage régulier du chantier
- Eviter les risques de pollution accidentelle en utilisant le moins possible de produits pouvant avoir un impact sur l'environnement
- Remise en état et végétalisation rapide du terrain suite aux travaux afin de limiter les risques d'érosion

5.2 Le contexte économique, organisation urbaine

Economie locale

Le projet répond aux besoins de création d'emplois, de rééquilibrage des activités artisanales et des équipements publics qui s'expriment sur le secteur de la Communauté de Commune du Pays de Pévelle.

Le projet de pôle d'échange de la gare de Templeuve contribuera au renforcement de l'attractivité économique de ce secteur et répond à la demande locale.

En ce sens, les effets du projet sur l'environnement économique local seront très largement positifs et n'impliqueront pas de mesures correctives particulières.

Effets économique liés au chantier (effets temporaires)

La réalisation du projet se traduira par la réalisation de travaux de viabilisation, de paysagement, de construction et d'équipement d'espace public, pour un montant estimé à ce jour à plus de 3 844 827,40 euro hors taxes (estimation octobre 2011), pour la totalité des aménagements hors acquisitions foncières, coût de démolitions du bâtiment «Florimond Desprez» (reprise dans le projet immobilier), requalification du bâtiment de l'entrepôt, étude de maîtrise d'oeuvre, étude diverse.

Ces investissements auront un impact certain sur le dynamisme de l'économie locale, notamment celui des entreprises locales ou régionales du BTP qui assureront la réalisation du chantier.

Effet sur les tissus bâtis

Les maisons d'habitation incluse dans le périmètre de l'opération ne sont appelées à disparaître dans le cadre de l'aménagement du projet.

A ce titre aucun effet négatif n'est susceptible d'être généré par le projet.

5.3 Gestion des déplacements

Trafic et sécurité routière

La desserte routière du projet

Le pôle d'échange de la gare, va générer de nouveaux déplacements qui ont été étudiés en collaboration avec le Département du Nord et la Région. Ces derniers ont validé les gabarits et principes de fonctionnements généraux du projet à travers des comités de pilotage.

- Les accès aux voies publiques seront dimensionnés de façon à pouvoir assurer la desserte du projet en toute sécurité et sans générer d'encombrement du trafic, notamment aux heures de pointe de matinée, du midi et de fin d'après midi, ainsi qu'en fin de semaine. La rue de Roubaix et la rue Grande Campagne est dimensionnée pour recevoir le trafic supplémentaire généré par le projet. Il est prévu dans le cadre du projet la refonte du carrefour entre ces deux axes sous forme d'un plateau surélevé.

- Afin de désengorger le carrefour précédemment cité, l'accès du parking Sud sera mutualisé avec l'accès au nouveau quartier d'habitat s'implantant sur l'emprise de l'ancienne exploitation «Florimond Desprez». Cette utilisation commune a été discutée et actée avec le maître d'ouvrage du projet immobilier Vesta. La prise en charge technique et financière de cette voie sera à la charge du tiers maître d'ouvrage. Une signalisation sera mise en place spécifiquement pour indiquer l'accès du parking longue durée.

- Les voies de desserte aux parcelles voisines ne seront interrompues du fait du projet, aucune mesure particulière n'est donc prévue.

- Par ailleurs, des efforts seront entrepris pour éviter le recours systématique à l'automobile pour accéder au site (desserte bus sur le site fréquentation entre 15 et 20 bus par jour selon les jours de la semaine et gestion des déplacements cyclistes, réflexion sur un nouveau bouclage de transport en commun bus)

Déplacements internes au site

Le schéma des voiries internes prévoit une hiérarchisation claire des voiries, avec signalisation adaptée. Ceci permettra d'éviter des manoeuvres de véhicules sur l'axe structurant et favorisera donc la fluidité du trafic (et la sécurité des usagers) à l'intérieur du pôle d'échange et sur ces abords immédiats.

- Les principes suivants de voies ont été adaptés aux futurs usages:

. Le carrefour rue de Roubaix/rue Grande Campagne conservera son rôle d'accès principal à la gare uniquement pour le stationnement courte durée.

. La rue des 4 cornets accueillera la nouvelle entrée/sortie du parking Sud mutualisé avec le quartier d'habitat.

. La mise en place d'un sens unique sur le parking longue durée pour minimiser les flux et régler quelques problèmes de sécurité routière

. Aucune autre modification sur le domaine extérieur n'est envisagée dans le cadre du pôle d'échange.

- la capacité de stationnement prévue parking Sud et parvis de la gare, permet de répondre aux besoins des utilisateurs (habitant, personnel, visiteurs et autres usages)

En raison d'une refonte totale des circulations internes au travers des études menées avec les différents partenaires techniques et d'une prise en considération du contexte et des contraintes techniques, aucune mesure compensatoire n'est prévue.

A noter: aucune étude, information n'est disponible sur l'incidence du projet en terme de volume total de trafic à terme.

Déplacement doux et transport en commun

Rappelons au préalable les conclusions du diagnostic des déplacements doux:

- Aucune piste ou bande cyclable n'est aménagée à proximité de la Gare de Templeuve. Un raccordement est prévu avec le projet de voie verte du Conseil régional du côté de Capelle en Pevelle. L'offre de stationnement vélo est présente (non saturé) sur les abords du quai avec 16 arceaux non couverts. L'installation d'un abri sécurisé et réglementé est prévu par la SNCF.
- Les liaisons piétonnes vers la gare sont de qualités insuffisantes (largeurs, confort, obstacle, mobilier urbain...). Les piétons empruntent régulièrement la chaussée pour se déplacer ce qui est problématique en terme de sécurité. On note la présence d'une voyette entre la rue de Roubaix et la Gare le long des voies SNCF. Celle-ci est étroite, sombre, renfermée sur elle, ce qui met le piéton dans un sentiment d'insécurité. L'accessibilité de la Gare au PMR n'est pas possible en raison de la présence d'escalier pour accéder au quai. De même, sur les cheminements pour atteindre la Gare, aucun aménagement n'est réalisé pour permettre une circulation des PMR. (personnes à mobilité réduite).
- La zone de projet n'est pas desservie directement par les transports en commun L'arrêt de bus «Templeuve Gare» est situé à 200m des quais, sur la rue de Roubaix.

L'accessibilité piétonne et cyclable du projet a fait l'objet d'une attention particulière: des cheminements doux vis à vis de la circulation non motorisée a été prévue à l'intérieur de l'emprise du projet pour faciliter la sécurité des usagers. Le projet respectera les normes en vigueur relatives à l'accessibilité PMR. Cette trame interne sera reliée aux axes de circulation existants en périphérie dans le but d'assurer la continuité, notamment piétonne et cycliste grâce à la création d'une voie verte longeant les voies ferrées sur la partie Sud.

En raison de la création d'un arrêt de bus sur le site, il sera nécessaire de reconsidérer la desserte en transport en commun avec les gestionnaires du réseau existant vis à vis de ce projet (fréquentation entre 15 et 20 bus par jour selon les jours de la semaine). Les démarches sont en cours d'instruction auprès de la Région et du gestionnaire privée «Lapage» qui été présent aux comités de pilotages de l'étude. Une information du public et des chauffeurs sera mis en place en interne par les prestataires.

Déroulement du chantier (Effet temporaire)

La réalisation des travaux pourrait générer quelques impacts temporaires pour les usagers des voiries proches du chantier. et des utilisateurs. En fonction du phasage des travaux, un accès aux quais et aux habitations sera maintenu pour les usagers du train et les riverains. Un trafic routier supplémentaire sera généré par les camions apportant ou exportant des matériaux: passage des engins de chantier sur les voiries publiques (rue de Roubaix, rue Grande Campagne pour l'essentiel)

Mises à part les livraisons et l'extraction de matériaux sur le chantier et la réalisation de travaux d'aménagement de voirie de raccordement à la rue de Roubaix, la circulation des engins de chantier se fera sur la plate forme du projet, en dehors des voies de circulation publiques.

Nota: Afin de limiter les trafics liés à l'extraction et à l'apport de matériaux, une partie des produits issus de la démolition du bâtiment «Florimond Desprez» seront réutilisés en matériaux de fond de forme pour le pôle d'échange. Les heures de déroulement des chantiers permettront d'éviter le passage d'engins aux heures de pointe et l'émission de nuisance sonores nocturnes pour les riverains. Un plan de circulation des véhicules de chantier sera mis au point, accompagné d'une signalétique adaptée.

Chaque entrepreneur sera tenu d'assurer en permanence, aux abords du chantier, le nettoyage des voies et accès, l'enlèvement des boues et déchets divers, le balayage en continuité des chemins piétonniers. Il sera procédé si nécessaire au lavage en sortie de chantier, de tous les véhicules et engins de chantier ayant emprunté les voies publiques. De plus, la réalisation d'une voie carrossable à l'intérieur de l'emprise du chantier permettra de minimiser les apports de boues sur les voies publiques.

Les chaussées qui seraient dégradées par suite du passage d'engins lourds feront l'objet d'une réparation.

Les accès au site seront dimensionnés de façon à pouvoir assurer la desserte en toute sécurité et à ne pas générer d'encombrement de trafic sur les voies extérieures.

5.4 Cohérence avec les documents d'urbanisme approuvés

Le POS de Templeuve est aujourd'hui en cours de révision, le **projet de PLU** a été arrêté le 31 mai 2007. Le secteur de la gare est concerné par les zones UA, UB

La zone UA, il s'agit d'une zone urbaine mixte à caractère central pouvant recevoir de l'habitat, des commerces, des services, des bureaux, des activités artisanales et des équipements publics.

La zone UB, il s'agit d'une zone urbaine mixte de moyenne densité.

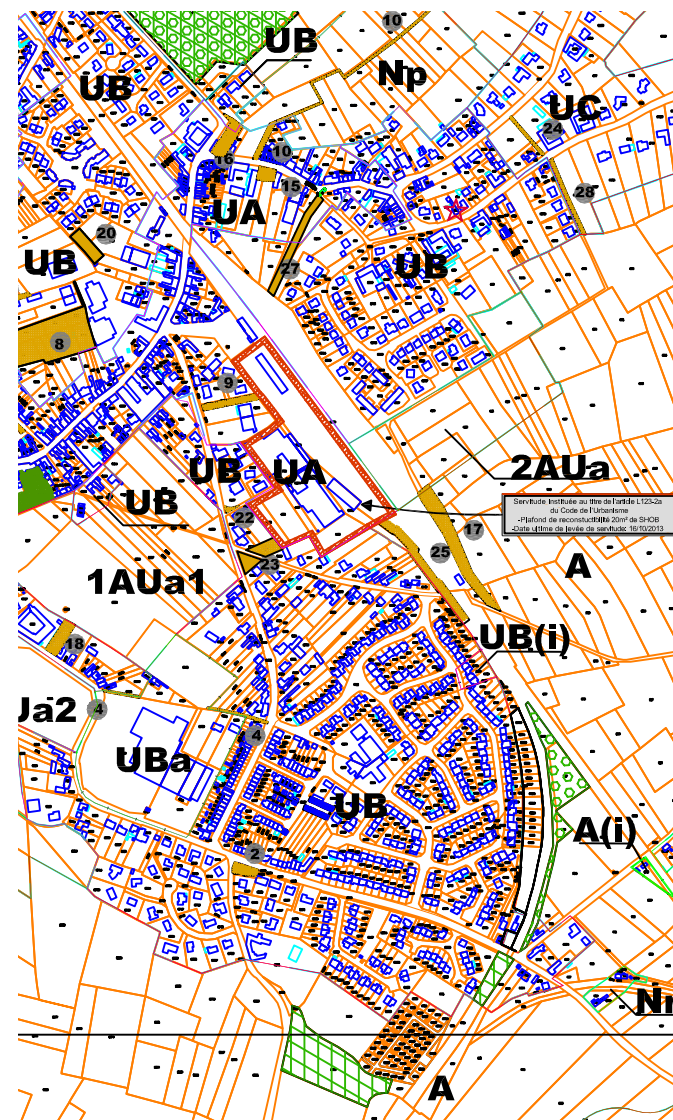
La zone A, il s'agit d'une zone protégée à vocation exclusivement agricole. N'y sont autorisés que les types d'occupation ou d'utilisation du sol liés à l'activité agricole ainsi que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

Emplacements Réservés

Le secteur de la gare est concerné par de nombreux emplacements réservés permettant à terme son développement

- 9 - Liaison entre la rue Grande Campagne et la gare
- 22 - Aménagement du carrefour
- 23 - Création de voirie
- 25 - Création de voirie

Le projet entre dans le cadre des documents d'urbanismes en vigueur.



PLU - Echelle quartier

Servitudes d'utilité publique, obligations diverses

Il existe relativement peu de servitudes ou d'obligations réglementaires dans ce secteur qui remettent en cause le projet.

Ces contraintes ne s'opposent pas à l'aménagement du projet.
Leur présence devra être prise en compte lors de sa conception.

Site archéologique

Le site d'étude ne fait l'objet d'aucune prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde définies par le code du patrimoine.

Si lors des travaux, des vestiges archéologiques sont mis à jour, ils doivent être signalés immédiatement au service régional de l'archéologie. Ils 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.

5.5 Santé publique

De par sa nature, le projet peut potentiellement générer des risques. Ceci concerne en particulier:

- la qualité de la ressource en eau (eaux de surfaces)
- la qualité de l'air (émissions dues au trafic routier de fréquentation du site et des entreprises qui s'installeront)
- l'émission de nuisances sonores pouvant être directement ou indirectement générées par la circulation routière sur le site
- la phase de chantier pourrait également induire de tels risques, temporairement et de manière modérée.

Ressource en eau

La prise en compte des risques hydrauliques du projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau qui permettra de préciser les dispositifs hydrauliques à mettre en place par le maître d'ouvrage.

Ce document apportera les préconisations techniques relatives aux mesures hydrauliques qui seront prises.

Afin de préserver la qualité des eaux et d'éliminer tout risque de perturbation des écoulements pluviaux en aval, le projet prévoit les mesures suivantes:

- les eaux pluviales issues des voiries et espace de circulation publiques seront collectées par un réseau de canalisation enterré puis tamponnées dans des bassins prévus à cet effet avec une période de retour de 100 ans. Un débit de fuite est prévue vers l'exutoire de l'ordre de 6 l/s (soit 2l/s/ha), il n'y a donc pas d'incidence en aval.

Les eaux usées:

- aucune perturbation au niveau des eaux usées des différents bâtiments existant sur l'emprise du projet qui seront évacuées vers le réseau collectif, dans le respect des normes en vigueur.

A noter: Une partie des eaux de toitures de l'entrepôt seront stockées en cuve et réutilisées pour les besoins internes en eau potable (arrosage, sanitaire...)

Qualité de l'air

Le projet peut potentiellement générer des risques.

La principale source de pollution atmosphérique induite par le projet sera liée à la fréquentation du site: elle proviendra des gaz d'échappement issus de la circulation de véhicules sur le site (voitures, bus...)

Cet impact doit toutefois être nuancé compte tenu de l'importance du volume de la circulation routière actuelle sur le site, la part du trafic généré par les futurs usagers du projet sera identique en quantité par rapport au trafic actuel pour les véhicules légers et supérieur pour les transports en commun fréquentation entre 15 et 20 bus par jour selon les jours de la semaine (faible contribution du projet à la pollution atmosphérique globale du secteur). Par ailleurs, en raison de la configuration urbaine des lieux, la vitesse des véhicules sera réduite à 30km/h, limitant d'autant les émissions d'effluents dans l'atmosphère.

Sécurité, nuisance liées au trafic

En phase de fonctionnement, les personnes qui se rendront sur le site (flux de clientèle, personnel travaillant sur le site, livraisons, transport en commun...) utiliseront de façon normale les voies routières d'accès, sans qu'il soit nécessaire de prévoir des dispositions particulières autres que l'aménagement de l'accès au site tel qu'il est envisagé.

Les voies de desserte aux habitations riveraines ne sont pas interrompues du fait du projet: aucune mesure particulière n'est donc à prévoir.

Des cheminements piétonniers séparés de la circulation automobile ont été prévus à l'intérieur de l'emprise du projet pour faciliter la sécurité des usagers.

Nuisances sonores

Les niveaux sonores actuellement ressentis sur le secteur sont importants en raison de la présence de la voie ferrée: secteur classe 1 (niveau sonore sup à 81 Db)

Les niveaux sonores générés par la circulation routière à destination ou en provenance du projet seront relativement modestes au regard des trafics actuels et de l'ancienne activité industrielle du site «Florimond Desprez»: utilisateurs du train, livraisons, commerces, flux de clientèle et personnel travaillant sur le site...

Les niveaux sonores générés par le pôle d'échange sont impossibles à déterminer: ils seront tout au moins équivalents à ceux actuels mais de façon plus diffuse sur l'emprise générale du site. Ils dépendront surtout de la fréquentation du site, inconnue précisément à ce jour mais ne dépassant pas le trafic actuel.

Aucun effet direct majeur ne sera a priori généré par le projet vis à vis des zones habitées extérieures.

En aucune manière, les riverains ne devront ressentir, du fait de la circulation routière générée par les équipements ou les activités qui s'y implanteront, de niveaux sonores supérieurs aux seuils admis par la législation: si nécessaire, des mesures acoustiques seront étudiées afin de respecter ces obligations.

Le projet prévoit dans son schéma d'aménagement les éléments suivants:

- facilité d'accessibilité du site pour éviter les encombrements de trafic
- aménagement paysager permettant d'atténuer les niveaux sonores à proximité des habitations voisines.

Autres risques et nuisances

Risque technologique

L'emprise du projet et ses abords proches ne sont pas concernés par les périmètres de risques liés aux plus proches établissements classés au titre de la directive 'seveso'

Aucun site aux sols pollués ou contaminés n'a été détecté dans ce secteur.

Gestion des déchets produits sur le site

L'enlèvement et le traitement des déchets seront assurés dans le cadre de filières classique, par la commune au travers la gestion des poubelles publics qui seront installés sur le site.

Emissions lumineuses et olfactives

Les espaces publics bénéficieront d'une mise en lumière qui permettra la mise en sécurité du site et l'accueil des PMR au niveau des espaces piétonniers. Cet éclairage ne constituera pas de gêne pour les riverains dans la mesure où l'orientation spatiale du projet d'éclairage a été étudié (étude d'éclairage réalisé dans le cadre du projet).

Les nuisances olfactives sont nulles au vu du projet

Déroulement du chantier (Effet temporaire)

Les engins utilisés représenteront une source de bruit. Toutes les précautions nécessaires seront prises afin de n'accepter sur le chantier que des engins conformes à la réglementation en vigueur. Les entreprises devront se soumettre aux décrets ministériels n°69 380 du 18 avril 1969 et n°88 523 du 5 mai 1988 et à l'arrêté du 2 janvier 1986, fixant les seuils acceptables des bruits des engins de chantier.

Une attention particulière sera apportée vis à vis des habitations du lotissement du Zecart.

Lors des travaux de terrassement et de la construction de la voirie, des émissions de poussières, sont notamment possibles. En fonction des conditions météorologiques, les nuisances pour les riverains pourraient être non négligeables, notamment par temps sec. Les mesures suivantes pourront être envisagées:

- Le chargement des engins et camions sera surveillé afin d'éviter la dispersion de matériaux et de limiter la propagation des boues et des matériaux divers en dehors du chantier.

- en cas de nécessité (périodes sèches), il sera procédé à des aspersions d'eau lorsque le chantier d'aménagement se situera à proximité des habitations et des voies routières, afin de réduire les émissions de poussières

Pour ce type d'aménagement, la nature des substances émises ne générera pas de pollution particulière de l'atmosphère

Le déroulement des travaux n'aura lieu que pendant les heures normales et aucun travail et circulation d'engins ne se déroulera entre 22h et 6h.

Mise à part les livraisons de matériaux sur le chantier, la circulation des engins de chantier se fera dans l'emprise du projet, en dehors des voies publiques de circulation.

Par ailleurs, les matériaux apportés sur l'emprise du projet et ceux qui seront exportés seront inertes. Ils n'induiront pas de risques de contamination des sols, de la ressource locale en eau des milieux ou ils seront déposés. Les matériaux nouveaux nécessaires aux travaux proviendront des carrières et centrales régulièrement autorisées et de préférence proches du site afin de limiter leur transport.

Nota: Une partie des produits issus de la démolition du bâtiment «Florimond Desprez» seront réutilisés en matériaux de fond de forme pour le pôle d'échange.

Si nécessaire, les mesures suivantes seront prises, conformément aux normes actuellement en vigueur:

- Dès la consultation, les entrepreneurs devront tenir compte des précautions à prendre pour éviter odeurs, fumées et poussières (évacuation en décharge publique, arrosage, nettoyage régulier et fréquent des lieux et accès...)

 - Notice hygiène et sécurité

 - Mission CSPPS

 - Mesure de sécurité imposées

5.6 Milieux biologiques et paysages

Les milieux biologiques

Les milieux biologiques visibles sur l'emprise du projet sont artificialisés de part l'ancienne activité industrielle. Il existe un élément sensible relatif à un corridor au droit de la futur voie verte. Le projet veillera à reconstituer au maximum les franges végétales dans le but de maintenir ce corridor biologique relatif à l'ancienne voie SNCF.

L'aménagement du projet induira la disparition de terrains en friche au profit d'un projet urbain et paysager (voirie, stationnement, parvis, espaces plantés, parc paysager...). Cette mutation de réappropriation de l'espace n'aura pas d'effets particuliers sur les milieux biologiques de l'emprise du projet et ses abords immédiats:

- ceux-ci étant déjà artificialisés: la faune et la flore sont très peu diversifiées et ne sont constituées que d'espèces et d'associations communes.

- le site est isolé des grands milieux biologiques voisins par la présence de zones urbaines continues et d'axe routiers et ferroviars de grande largeur.

En raison de l'absence d'impact faunistique et floristique majeur, le projet ne comprend pas de mesure correctrice spécifique.

Par contre, la création d'une trame végétale continue à l'intérieur de l'emprise du projet permettra d'améliorer la situation actuelle. Cette trame dense et continue constituera le support à des véritables «liaisons biologiques» sur le site et notamment au niveau de la voie verte.

Au vue de l'étude de sol, il est prévue l'apport de terre végétale, celle aura les qualités nécessaires au développement des végétaux plantés.

Le contexte paysager

Inséré sur un ancien site industriel actuellement en friche (dont les démolitions vont être effectuées) avec une frange urbaine de proximité et situé en périphérie du centre-ville, le projet de type urbain, générera un nouveau paysage.

Le parti d'aménagement se fixe comme principe essentiel de permettre l'intégration du projet dans son environnement visuel. Les pages suivantes présentent les éléments essentiels de ce projet paysager :

- Le jardin paysager
- Les alignements d'arbres
- La palette végétale générale
- La voie verte

- Le jardin paysager

Intentions

Offrir un cadre paysager identitaire à la gare de Templeuve. Le jardin est la porte d'entrée du site, apportant ombre et espace de rencontre et de repos.

Caractéristique des massifs

Traitement des massifs par grand ensemble sous forme de bandes parallèles au cheminement piéton principal.

Légende - Plan de plantation

Arbres - Cépées :

- Pr Prunus avium 'Plena' 25/30 MG 4xtr. (5 unités)
Ancrage de motte. Cépée remontée dans l'espace jardin
- Ac Acer saccharinum 'Pyramidalis' 20/25 MG 4xtr
Ancrage de motte. Arbre tige au niveau du parvis. (53 u)

Arbustes :

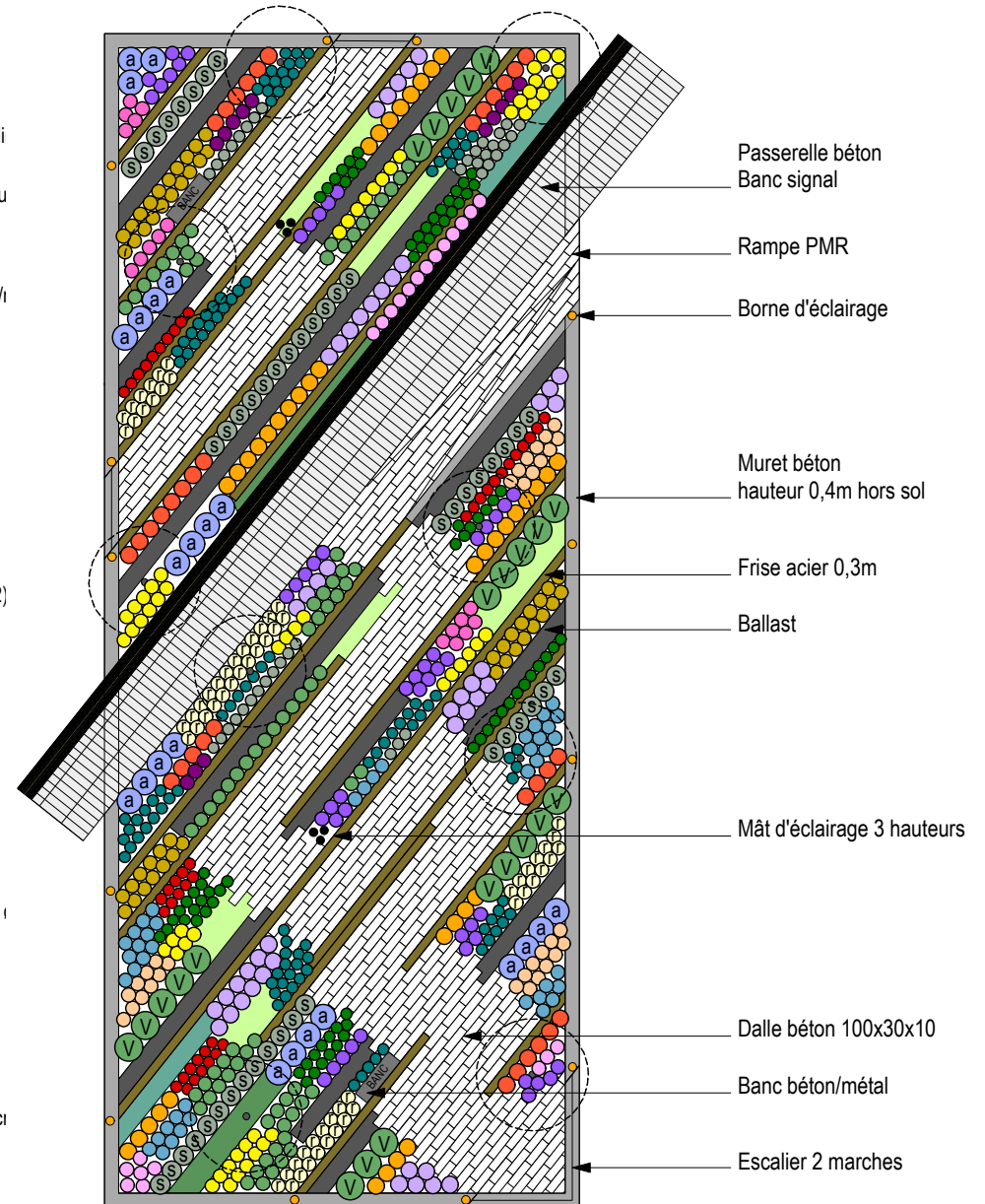
- a Abelia grandiflora 'Edward Goucher' 50/60 C10L (1u/
- Lonicera nitida 'maigrun' 40/50 C3L (4u/m2)
- Pachysandra terminalis 15/20 C2L (9u/m2)
- ⊕ Rosiers Kordes 'Diamant' blanc RN (4u/m2)
- S Spiraea arguta 60/80 C10L (1,5u/m2)
- V Viburnum davidi 40/50 C10L (1u/m2)

Graminées :

- Carex pendula C3L (3u/m2)
- Calamagrostis x acutiflora 'Karl Foerster' C3L (4u/m2)
- Deschampsia cespitosa C3L (4u/m2)
- Pennisetum alopecuroides C3L (3u/m2)

Vivaces :

- Aegopodium podagraria P9 (5u/m2) - ø40cm
- Alchemilla mollis C2L (5u/m2) - ø40cm
- Anemone canadensis P9 (5u/m2) - ø40cm
- Anthericum liliago P9 (5u/m2) - ø30cm
- Astilbe arendsii-hybride 'Weisse Gloria' P9 (4u/m2) - ø40cm
- Centaurea montana P9 (4u/m2) - ø50cm
- Epimedium x rubrum P9 (5u/m2) - ø40cm
- Gaura lindheimeri P9 (3u/m2) - ø60cm
- Geranium x magnificum P9 (4u/m2) - ø50m
- Gillenia trifoliata P9 (4u/m2) - ø50cm
- Lamium maculatum 'White Nancy' P9 (5u/m2) - ø40cm
- Salvia officinalis P9 (4u/m2) - ø50m
- Verbena bonariensis P9 (4u/m2) - ø50m





Acer saccharinum 'Pyramidalis' ●
Erable argenté Pyramidal



Pyrus calleryana 'Chanticleer' ●
Poirier à fleurs Chanticleer



Prunus avium 'Plena' ●
Merisier blanc stérile



Acer campestre - en cèpée ●
Erable champêtre

- Alignement d'arbres

Intentions

Marquer les perspectives, accompagner les voies de circulation, apporter de l'ombre et une verticalité à l'espace.



Fraxinus excelsior 'jaspidea' ●
Frêne à bois jaune

Plantes vivaces



Aegopodium podagraria
'Variegatum'



Alchemilla mollis



Anemone canadensis



Anthericum liliago



Astilbe-arendsii



Salvia officinale



Centaurea montana



Epimedium x rubrum



Gaura lindheimeri



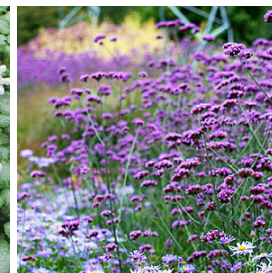
Geranium x magnificentum



Gillenia trifoliata

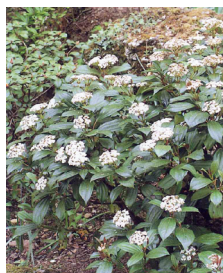


Lamium maculatum



Verbena bonariensis

Arbustes - Couvre-sols



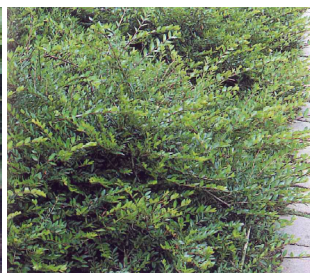
Viburnum davidii



Spiraea x arguta



Pachysandra terminalis



Lonicera nitida *'Maigrun'*

- La palette végétale

Graminées



Calamagrostis acutiflora
'Karl Foerster'



Deschampsia cespitosa



Carex x pendula



Pennisetum alopecuroides

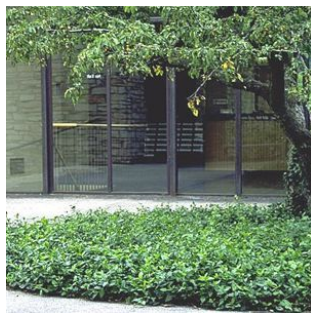
Intentions

Intégrer visuellement le projet et participer au cadre de vie.

Caractéristique des massifs

Traitement des massifs en grands ensembles de graminées. Haie, massifs de plantes tapissantes et vivaces.

Couvre sol



Euonymus fortunei



Pachysandra terminalis



Lonicera nitida 'Maigrun'

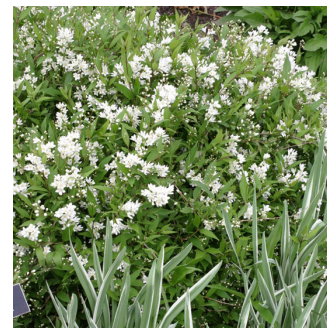
Arbustes



Viburnum davidii



Spiraea x arguta



Deutzia gracilis

Graminées



Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'



Carex x pendula



Pennisetum alopecuroides

Haie taillée



Carpinus betulus

- La voie verte

Intentions

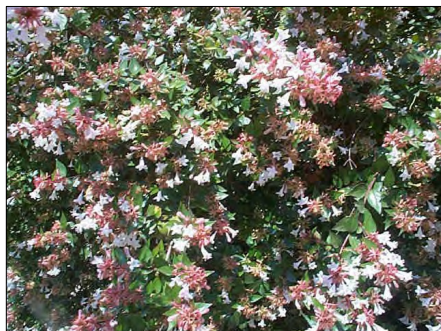
Maintenir un corridor écologique avec une plantation adéquate

Intégrer visuellement le projet

Minimiser son impact en limitant son emprise au sol: 3m

Caractéristique des massifs

Traitement par des haies libres avec des essences indigènes offrant un fleurissement, des baies favorables à un habitat.



Abelia grandiflora
Abelia



Amelanchier canadensis
Amelanchier



Coupe de principe de la voie verte



Carpinus betulus
Charme commun



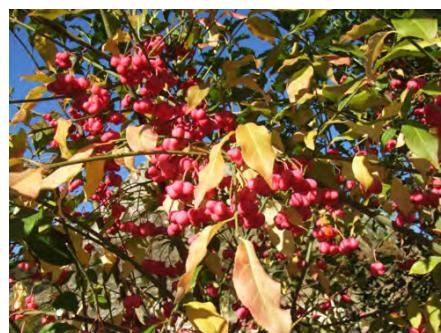
Cornus sanguinea
Cornouiller sanguin



Corylus avellana
Noisetier



Frangula alnus
Bourdaine



Eouonymus europaeus
Fusain d'Europe



Ilex aquifolium
Houx commun



Ligustrum vulgare
Troène commun



Viburnum opulus
Viome obier

5.7 Estimation du coût des mesures environnementales

Le coût global du projet (Parvis, Parking Sud, voie verte et Parking Nord) est évalué à environ 3 844 827,40 euro hors taxes (estimation octobre 2011), hors acquisitions foncières, constructions bâties, études et frais financiers.

Le découpage financier par secteur est le suivant:

- Parvis: 2 301 725,45 euro/ht
- Parking Sud: 697 899,75 euro/ht
- Voie verte: 845 202,20 euro/ht

Ce chiffre inclus les mesures environnementales suivantes:

- Traitement paysager des espaces publics: 1 006 392,25 euro HT
- Gestions des eaux de surface: 281 401,00 euro HT

Total des mesures environnementales : 1 287 793,25 euro HT

Ces estimations seront affinées dans le cadre des études techniques fines qui seront menées ultérieurement.

5.8 Appréciation de l'impact du parking Nord sur l'environnement

Dans le cas où la phase 4 se réaliserait, nous présentons dans ce chapitre une appréciation non exhaustive de l'impact de cette extension.

Eaux superficielles

Impact qualitatif

Eaux pluviales

Compte tenu du rejet au réseau de la rue du Zécart ainsi que de l'infiltration d'une partie des eaux pluviales de ruissellement, aucun rejet d'eaux pluviales ne sera effectué directement vers le milieu superficiel au niveau du projet. Cependant, afin de limiter les risques de pollution, des mesures seront mises en œuvre. (cf: Impact qualitatif sur les eaux souterraines)

Eaux usées

En ce qui concerne les rejets d'eaux usées, celles-ci proviennent uniquement des bâtiments existants et des 2 places de stationnement pour camping-cars en partie Sud. Aucun impact au niveau du parking Nord n'est envisagé donc par conséquent aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Impact quantitatif

Eaux pluviales

Compte tenu du rejet au réseau de la rue du Zécart ainsi que de l'infiltration d'une partie des eaux pluviales de ruissellement, aucun rejet d'eaux pluviales ne sera effectué directement vers le milieu superficiel au niveau du projet.

Eaux usées

En ce qui concerne les rejets d'eaux usées, celles-ci proviennent uniquement des bâtiments existants et des 2 places de stationnement pour camping-cars en partie Sud. Aucun impact au niveau du parking Nord n'est envisagé donc par conséquent aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Eaux souterraines

Impact qualitatif

Bien que situé au sein d'une aire d'alimentation de captage prioritaire, la zone d'infiltration présente de faibles risques de contamination vers le milieu souterrain.

Néanmoins, chaque point d'infiltration particulier représente un risque ponctuel si des eaux polluées y sont envoyées.

Les incidences de la création de la zone sur la qualité des eaux souterraines sont de trois types :

- La pollution chronique

En Juillet 2006, le SETRA a fait paraître une note d'information concernant le calcul des charges de pollution chronique des eaux de ruissellement issues des plates-formes routières. Suite à cette note, les charges moyennes annuelles des polluants usuels par hectare imperméabilisé en site ouvert et selon le trafic pour une zone urbanisée, sont estimées ainsi :

- Matières en suspension (MES) : 40 kg/ha/1000véh/jour
- Hydrocarbures et graisses (HC) : 0,6 kg/ha/1000véh/jour
- Demande Chimique en Oxygène (DCO) : 40 kg/ha/1000véh/jour

- La pollution saisonnière

Elle concerne principalement le salage des surfaces roulantes (chaussées, parkings, piétonniers...) pour l'entretien hivernal et les produits phytosanitaires pour l'entretien des bords de route.

- Salage : les quantités utilisées varient entre 4 et 30 g/m². La circulation et le vent entraînent la majeure partie des sels aux alentours de la voirie. Ils pourront être récupérés par les différents dispositifs de récupération des eaux de voirie (bouches d'injection, caniveaux à fente, caniveaux grille ou grilles avaloirs)
- Produits phytosanitaires : herbicides et limiteur de croissance peuvent être lessivés et entraînés vers les milieux aquatiques. Les traitements utilisant ces produits devront être suspendus durant les pluies et en période de sécheresse. Les produits devront être homologués.

- La pollution accidentelle

La zone d'étude étant destinée à recevoir l'aménagement du pôle d'échange de la gare de Templeuve, la circulation d'engins et de produits de toutes natures, toxiques ou polluants est assez faible. Il s'agira essentiellement d'un trafic de véhicules légers généré par les utilisateurs des transports en commun (Bus, train...). Des risques de déversement accidentel, sont par conséquent assez faibles. La fréquence de ce type de pollution est difficile à évaluer. Elle ne peut être basée que sur des analyses statistiques en fonction des caractéristiques du site et du nombre de passages de poids lourds par exemple.

Les mesures compensatoires appliquées

Les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ainsi que le séparateur à hydrocarbures permettront une retenue des matières fines et des hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement de la voirie.

L'aspect qualitatif devra être assuré par le maître d'ouvrage conformément aux documents d'urbanisme et au dossier loi sur l'eau de la zone. Il s'assurera des bons raccordements des rejets d'eaux usées sur le réseau d'assainissement correspondant et de l'évacuation des eaux pluviales de ruissellement vers les dispositifs de récupération pour aboutir au final dans les ouvrages de tamponnement avant rejet au réseau ou infiltration.

Les hypothèses de calcul suivantes prennent en compte l'ensemble de la pollution véhiculée par les surfaces de ruissellement de l'opération.

Les tableaux ci-après présentent pour le projet, les charges et concentrations rejetées pour une moyenne annuelle et pour un événement de pointe (1/10ème de la charge annuelle) contenues dans les eaux de ruissellement de l'opération.

D'après ces tableaux nous pouvons constater que le projet ne sera pas à l'origine d'une pollution chronique significative.

A titre de comparaison à un rejet au milieu superficiel, la classe de qualité très bonne serait dans tous les cas respectée excepté pour les MES dans le cadre d'un événement de pointe.

> **Rejet moyen annuel**

	REJET MOYEN ANNUEL				Classe de qualité du rejet
	Eau brute		Eau après passage dans les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ou le séparateur à hydrocarbures		
	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	
MES	76,040	5,432	30,416	2,173	T. bonne
DCO	76,040	5,432	38,020	2,716	T. bonne
Hydrocarbures et graisses	1,1406	0,0815	0,39921	0,02852	-

> **Événement de pointe**

	EVENEMENT DE POINTE				Classe de qualité du rejet
	Eau brute		Eau après passage dans les bouches d'injection équipées de filtres et d'une décantation de 240 litres ou le séparateur à hydrocarbures		
	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	Charges (kg)	Concentration (mg/l)	
MES	7,604	39,275	3,042	15,710	Bonne
DCO	7,604	39,275	3,802	19,637	T. bonne
Hydrocarbures et graisses	0,11406	0,5891	0,039921	0,2062	-

- La pollution saisonnière

Pour réduire le risque de pollution, des règles simples pourront être appliquées :

- Priorité aux salages préventifs avec de faibles quantités de produits, en fonction des prévisions météorologiques locales.

- Utilisation de chlorure de sodium en solution plutôt que sous forme solide.

Les mêmes constats sont applicables aux produits phytosanitaires. Le phénomène de lessivage pourra être réduit en respectant certaines consignes :

- Utilisation d'un herbicide homologué pour l'emploi et le milieu auxquels il est destiné,

- Respect des dosages,

- Suspendre les traitements durant les pluies et en période de sécheresse,

- Les éviter lorsque le sol est gelé,

- La pollution accidentelle

Les ouvrages de tamponnement (structures réservoirs et le bassin de rétention enterré en caissons) recueilleront la totalité des fluides déversés sur les zones imperméables.

Le risque d'une pollution accidentelle sur le site est minime du fait d'une circulation majoritaire de véhicules légers et de quelques bus.

En cas de pollution accidentelle, l'intervention devra être rapide pour éviter une contamination du milieu souterrain

Impact quantitatif

Dans la zone d'étude, la création de surfaces imperméables a une incidence minime sur la recharge de la nappe étant donné la faible superficie.

Néanmoins, les ouvrages de rétention ne seront pas étanches ce qui permettra en partie l'infiltration.

Pour le bassin versant Nord, dans le cadre d'un événement centennal, il sera possible d'infiltrer environ 80,46 m³ en 38,7 heures soit 32% du volume utile centennal de tamponnement.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue.

Cohérence avec les documents d'urbanisme approuvés

Le POS de Templeuve est aujourd'hui en cours de révision, le **projet de PLU** a été arrêté le 31 mai 2007.

Le secteur du parking Nord est concerné par les zones UB et 2AUa

La zone UB, il s'agit d'une zone urbaine mixte de moyenne densité.

La zone 2AUa, il s'agit de terrains non équipés actuellement réservés pour l'urbanisation future mixte de la commune à long terme.

Emplacements Réservés

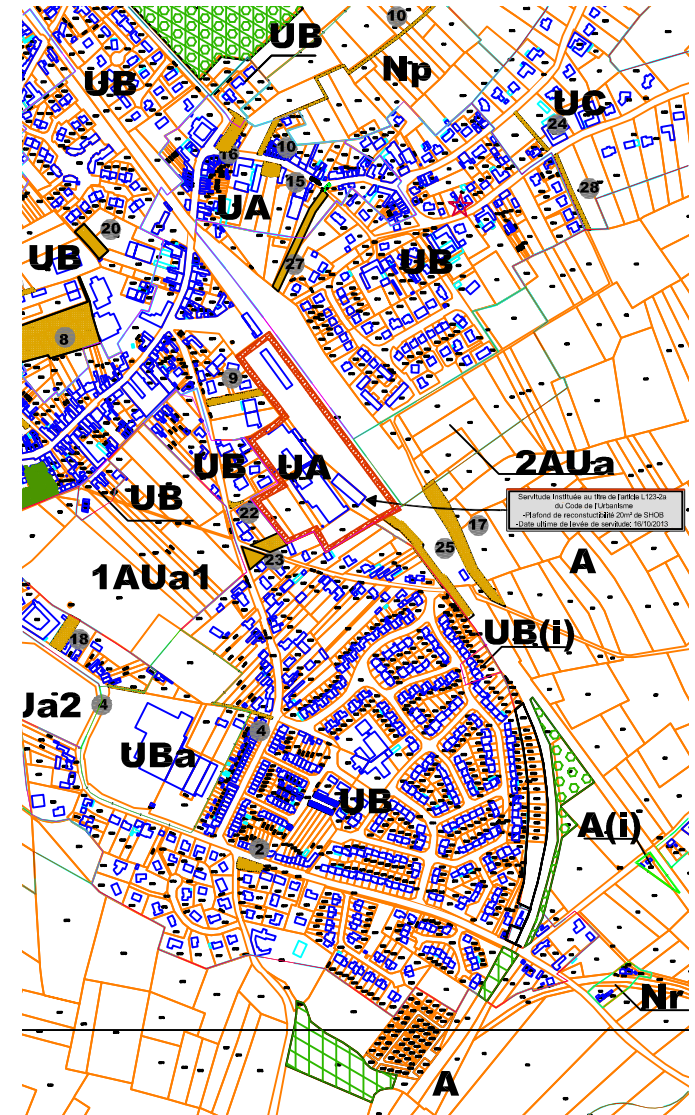
Le secteur de la gare est concerné par de nombreux emplacements réservés permettant à terme son désenclavement

23 - Création de voirie

25 - Création de voirie

27 - Accès entre la rue du Riez et la gare

Le projet entre dans le cadre des documents d'urbanismes en vigueur.



PLU - Echelle quartier

Effet sur les tissus bâtis

Les maisons d'habitation incluse dans le périmètre de l'opération ne sont appelées à disparaître dans le cadre de l'aménagement du projet. A ce titre aucun effet négatif n'est susceptible d'être généré par le projet.

Notons qu'une frange végétale est envisagée pour le parking Nord entre le lotissement du Zecart et le nouveau parking afin de permettre le recul et l'insertion visuel des espaces publics (stationnements) qui s'implanteront vis à vis des habitations les plus proches.

Trafic et sécurité routière

La desserte routière du projet

Au vue du futur développement urbain au Nord des voies SNCF et afin de diminuer le trafic au niveau du carrefour rue de Roubaix et de la rue Grande Campagne engendrant aux heures de pointes une remontée de fil jusqu'au passage à niveau (rue de Roubaix), il est proposé:

A court terme:

- Un accès au parking Nord depuis la rue du riez en empruntera la desserte interne du lotissement du Zecart avec la prolongation d'une voie en impasse actuellement. Dans ce cas le lotissement du Zecart verra sa fréquentation automobile augmenter significativement engendrant des effets temporaires sur la sécurité routière et la santé publique (voir chapitre suivant).

A moyen terme:

- Un accès à ce parking depuis les parcelles agricoles à l'Est (inscrit au PLU comme zone à urbaniser) et emplacement réservé N°17 se qui permettra de supprimer l'accès depuis le lotissement du Zecart et de supprimer totalement les effets sur celui ci.

Dans ces deux cas:

- Les voies de desserte aux parcelles voisines ne seront interrompues du fait du projet, aucune mesure particulière n'est donc prévue.
- Par ailleurs, des efforts seront entrepris pour éviter le recours systématique à l'automobile pour accéder au site depuis le Sud (desserte bus et gestion des déplacements doux)

Déplacement interne au site

Le schéma des voiries internes prévoit une hiérarchisation claire des voiries, avec signalisation adaptée.

- Les principes suivants de voies ont été adaptés aux futurs usages:

- . La rue du zecart, au sein du lotissement du même nom supportera temporairement le trafic d'accès du parking Nord. Dans ce cas une modification du carrefour entre la rue du riez et la rue du zecart est prévue dans le cadre du projet.
- . Aucune autre modification sur le domaine extérieur n'est envisagé dans le cadre du pôle d'échange.

- la capacité de stationnement cumulé, prévue parking Sud et parvis de la gare, permet de répondre aux besoins des utilisateurs (habitant, personnel, visiteurs et autres usages) Ces stationnements pourront être complétés par le parking Nord lors de sa mise en fonction. Cette capacité supplémentaire de 125 véhicules dont 3 réservés aux PMR, permettra d'éviter tout stationnement sur les voies et parkings extérieurs du site.

Déplacement doux et transport en commun

L'accessibilité piétonne et cyclable du projet a fait l'objet d'une attention particulière: Des cheminements doux vis à vis de la circulation non motorisée a été prévue à l'intérieur de l'emprise du projet pour faciliter la sécurité des usagers. Cette trame interne sera reliée aux axes de circulation existants en périphérie dans le but d'assurer la continuité, notamment piétonne et cycliste grâce à la création d'une voie verte au nord du parking.

Servitudes d'utilité publique, obligations diverses

Il existe relativement peu de servitudes ou d'obligations réglementaires dans ce secteur qui remettent en cause le projet.

Elles sont liées pour l'essentiel à l'ancienne voie SNCF (voir page 65 à 66)

Cette contrainte ne s'oppose pas à l'aménagement du projet.

Leur présence devra être prise en compte lors de sa conception.

Site archéologique

Le site d'étude ne fait l'objet d'aucune prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde définies par le code du patrimoine.

Si lors des travaux, des vestiges archéologiques sont mis à jour, ils doivent être signalés immédiatement au service régional de l'archéologie. Ils 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.

Santé publique

De par sa nature, le projet peut potentiellement générer des risques. Ceci concerne en particulier:

- la qualité de la ressource en eau (eaux de surfaces)
- la qualité de l'air (émissions dues au trafic routier de fréquentation du site)
- l'émission de nuisances sonores pouvant être directement ou indirectement générées par la circulation routière

Ressource en eau

La prise en compte des risques hydrauliques du projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau qui permettra de préciser les dispositifs hydrauliques à mettre en place par le maître d'ouvrage.

Ce document apportera les préconisations techniques relatives aux mesures hydrauliques qui seront prises.

Afin de préserver la qualité des eaux et d'éliminer tout risque de perturbation des écoulements pluviaux en aval, le projet prévoit les mesures suivantes:

- les eaux pluviales issues des voiries et espace de circulation publiques seront collectées par un réseau de canalisation enterré puis tamponnées dans des bassins prévus à cet effet avec une période de retour de 100 ans. Ces eaux seront ensuite acheminées au sein d'une structure réservoir constituée par la couche de forme des parkings pour tamponnement avant rejet au débit de fuite limité à 1,8 l/s à hauteur du réseau existant de la rue du Zécart. Il n'y a donc pas d'incidence en aval.

Qualité de l'air

Le projet peut potentiellement générer des risques. La principale source de pollution atmosphérique induite par le projet sera liée à la fréquentation du site: elle proviendra des gaz d'échappement issus de la circulation de véhicules sur le site (voitures, bus..). Cet impact doit toutefois être nuancé compte tenu de l'importance du volume de la circulation routière futur sur le site. Il s'agit d'une offre en stationnement complémentaire au parking Sud d'une capacité de 125 places de stationnements. La part du trafic généré par les futurs usagers du projet sera essentiellement aux heures de pointes. Cette solution étant temporaire en vue d'un autre accès, elle induit une faible contribution du projet à la pollution atmosphérique du lotissement par rapport à la globalité du secteur. Par ailleurs, en raison de la configuration urbaine des lieux, la vitesse des véhicules sera réduite à 30km/h, limitant d'autant les émissions d'effluents dans l'atmosphère.

Sécurité, nuisance liées au trafic

En phase de fonctionnement, les personnes qui se rendront sur le site (flux de clientèle, personnel travaillant sur le site, livraisons, transport en commun...) utiliseront de façon normale les voies routières d'accès. Le trafic et ces nuisances au sein du lotissement du Zecart serait nul dans le cas où la réalisation du parking s'effectuerait (à moyen terme) dans le même temps que l'urbanisation de la zone 2AUa (espace agricole à urbaniser). Phasage non défini au jour d'établissement de l'étude.

Dans le cas où le parking s'effectuerait à court terme, une modification du carrefour entre la rue du riez et la rue du zecart est prévue dans le cadre du projet: reprise des îlots directionnels.

Les voies de desserte aux habitations riveraines ne sont pas interrompues du fait du projet: aucune mesure particulière n'est donc à prévoir.

Notons le caractère sensible du parking Nord vis à vis du lotissement du Zecart au droit du projet et qu'un espace tampon constitué d'une frange végétale (dense, opaque et sur une hauteur confortable) sera créé au niveau des fonds de jardin des habitations longeant le projet de parking afin d'éloigner et de créer un filtre vis à vis de ces logements.

Des cheminements piétonniers séparés de la circulation automobile ont été prévus à l'intérieur de l'emprise du projet pour faciliter la sécurité des usagers.

Nuisances sonores

Les niveaux sonores actuellement ressentis sur le secteur sont importants en raison de la présence de la voie ferrée: secteur classe 1 (niveau sonore sup à 81 Db)

Les niveaux sonores générés par la circulation routière à destination ou en provenance du projet seront relativement modestes.

Les niveaux sonores précis générés par le pôle d'échange sont impossibles à déterminer: ils dépendront surtout de la fréquentation du site, inconnue à ce jour. Aucun effet direct majeur ne sera a priori généré par le projet vis à vis des zones habitées extérieures.

On notera un trafic plus chargé au sein du lotissement du Zecart dans la perspective où le parking Nord serait réalisé à court terme. Ces nuisances seraient nulles dans le cas où la réalisation du parking s'effectuerait dans le même temps que l'urbanisation de la zone 2AUa (espace agricole à urbaniser) Phasage non défini au jour d'établissement de l'étude.

En aucune manière, les riverains ne devront ressentir, du fait de la circulation routière générée par les équipements ou les activités qui s'y implanteront, de niveaux sonores supérieurs aux seuils admis par la législation: si nécessaire, des mesures acoustiques seront étudiées afin de respecter ces obligations.

Le projet prévoit dans son schéma d'aménagement les éléments suivants:

- Réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h
- aménagement paysager permettant d'atténuer les niveaux sonores à proximité des habitations voisines: un espace tampon constitué d'une frange végétale (dense, opaque et sur une hauteur confortable) sera créée, au niveau des fonds de jardin des habitations du Zecart longeant le parking Nord, afin d'éloigner et de créer un filtre vis à vis de ces logements.

Autres risques et nuisances

Risque technologique

L'emprise du projet et ses abords proches ne sont pas concernés par les périmètres de risques liés aux plus proches établissements classés au titre de la directive 'seveso'. Aucun site aux sols pollués ou contaminés n'a été détecté dans ce secteur.

Emissions lumineuses et olfactives

Les espaces publics bénéficieront d'une mise en lumière qui permettra la mise en sécurité du site et l'accueil des PMR au niveau des espaces piétonniers. Cet éclairage ne constituera pas de gêne pour les riverains dans la mesure où l'orientation spatiale du projet d'éclairage a été étudiée (étude d'éclairage réalisée dans le cadre du projet). Nota: L'espace tampon constitué de la frange végétale précédemment citée permettra de limiter cet impact vis à vis du lotissement du Zecart.

Les nuisances olfactives sont nulles au vu du projet et de son utilisation.

Milieux biologiques et paysages

Les milieux biologiques

Il existe une frange arbustive le long des anciennes voies SNCF au Nord des voies qui possède un intérêt potentiel de corridor écologique. Le projet veillera à maintenir et ou à reconstituer au maximum cette frange dans le but de maintenir ce corridor relatif à l'ancienne voie SNCF.

L'aménagement du projet induira une disparition partielle de terrains en friche au profit d'un projet urbain et paysager (voirie, stationnement, parvis, espaces plantés, parc paysager...). Cette mutation de réappropriation de l'espace ne semble pas générer d'effets particuliers sur les milieux biologiques de l'emprise du projet et ses abords immédiats:

- le site est isolé des grands milieux biologiques voisins par la présence de zones urbaines continues et d'axe routiers et ferroviaires de grande largeur. La seule connexion envisagée est liée à la présence de cette frange arbustive sauvage le long de voies SNCF en partie Nord qui sera reconstitué.

En raison de l'absence d'impact faunistique et floristique majeur, le projet ne comprend pas de mesure correctrice spécifique mais une mesure de reconstitution d'une frange arbustive le long de l'ancienne voie SNCF partie Nord.

La création d'une trame végétale continue à l'intérieur de l'emprise du projet permettra également de participer au mesure compensatoire. Cette trame arboré dense et continue constituera le support à des véritables «liaisons biologiques» sur le site. Au vue de l'étude de sol, il est prévue l'apport de terre végétale complémentaire, celle ci aura les qualités nécessaires au développement des végétaux plantés.

Le contexte paysager

Inséré sur une frange végétale entre un lotissement et les voies ferrées, le projet de type urbain, générera un nouveau paysage.

Le parti d'aménagement se fixe comme principe essentiel de permettre l'intégration du projet dans son environnement visuel. Le projet d'aménagement présente des éléments paysagers particulier sur le parking Nord :

- La frange végétale - Parking Nord (cf page 102)
- Les alignements d'arbres (cf page 103)

Estimation du coût du parking Nord

Le coût global du projet Parking Nord est évalué à environ 1 573 654,50 euro hors taxes (estimation octobre 2011), hors acquisitions foncières, constructions bâties, projet RFF, études et frais financiers.

Ce chiffre inclus les mesures environnementales suivantes:

- Traitement paysager des espaces publics: 257 378,00 euro HT
- Gestions des eaux de surface: 138 413,00 euro HT

Total des mesures environnementales : 395 791,00 euro HT

Ces estimations seront affinées dans le cadre des études techniques fines qui seront menées ultérieurement.

Déroulement du chantier (Effet temporaire)

Lors de la réalisation des travaux, l'entreprise devra prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de la sécurité, de la propreté du chantier et du respect des zones naturelles sur lequel le projet n'intervient pas.

Afin de limiter les impacts sur les eaux superficielles et souterraines, les mesures suivantes devront être mises en place :

- Respect des écoulements existants en évitant dans la mesure du possible le lessivage des sols en place
- Réalisation de zones de dépôts étanches pour le stockage des matériaux et le stationnement des véhicules
- Réalisation des opérations d'entretien (engins...) sur les zones étanches prévues
- Limiter dans la mesure du possible la circulation des engins sur les zones d'infiltration afin d'éviter le compactage des terres et réduire ainsi les capacités d'infiltration
- Utilisation d'engins adaptés et conformes à la réglementation en vigueur
- Nettoyage régulier du chantier
- Eviter les risques de pollution accidentelle en utilisant le moins possible de produits pouvant avoir un impact sur l'environnement
- Remise en état et végétalisation rapide du terrain suite aux travaux afin de limiter les risques d'érosion

Lors des travaux de terrassement et de la construction de la voirie, des émissions de poussières, sont notamment possibles. En fonction des conditions météorologiques, les nuisances pour les riverains pourraient être non négligeables, notamment par temps sec. Mais pour ce type d'aménagement, la nature des substances émises ne générerait pas de pollution particulière de l'atmosphère.

Les engins utilisés représenteront une source de bruit. Toutes les précautions nécessaires seront prises afin de n'accepter sur le chantier que des engins conformes à la réglementation en vigueur. Les entreprises devront se soumettre aux décrets ministériels n°69 380 du 18 avril 1969 et n°88 523 du 5 mai 1988 et à l'arrêté du 2 janvier 1986, fixant les seuils acceptables des bruits des engins de chantier.

Une attention particulière sera apportée vis à vis des habitations du lotissement du Zecart.

Des poussières pourront être émises lors des travaux de terrassement, en fonction des conditions météorologiques (par temps sec)

- mais pour ce type d'aménagement, la nature des substances émises ne générera pas de pollution particulière de l'atmosphère
- le chargement des engins et camions sera surveillé afin d'éviter la dispersion de matériaux et de limiter la propagation des boues et des matériaux divers en dehors du chantier.
- en cas de nécessité (périodes sèches), il sera procédé à des aspersion d'eau lorsque le chantier d'aménagement se situera à proximité des habitations et des voies routières, afin de réduire les émissions de poussières

Le déroulement des travaux n'aura lieu que pendant les heures normales et aucun travail et circulation d'engins ne se déroulera entre 22h et 6h. Mise à part les livraisons de matériaux sur le chantier, la circulation des engins de chantier se fera dans l'emprise du projet, en dehors des voies publiques de circulation.

Par ailleurs, les matériaux apportés sur l'emprise du projet et ceux qui seront exportés seront inertes. Ils n'induiront pas de risques de contamination des sols, de la ressource locale en eau des milieux ou ils seront déposés. Les matériaux nouveaux nécessaires aux travaux proviendront des carrières et centrales régulièrement autorisées et de préférence proches du site afin de limiter leur transport.

Nota: Une partie des produits issus de la démolition du bâtiment «Florimond Desprez» seront réutilisés en matériaux de fond de forme pour le pôle d'échange.

Si nécessaire, les mesures suivantes seront prises, conformément aux normes actuellement en vigueur. Dès la consultation, les entrepreneurs devront tenir compte des précautions à prendre pour éviter odeurs, fumées et poussières (évacuation en décharge publique, arrosage, nettoyage régulier et fréquent des lieux et accès...)

Notice hygiène et sécurité

Mission CSPPS

Mesure de sécurité imposées

6. Analyse des méthodes d'évaluation

6.1 Introduction

Conformément à la réglementation (article R122-3 du code de l'environnement), l'étude d'impact est complétée d'une analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet, ce qui fait l'objet de cette partie.

Elle recense l'ensemble des méthodologies employées pour réaliser l'étude d'impact et notamment pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.

La démarche employée pour l'évaluation des impacts du projet est:

- diagnostic de l'état initial et dégagement des contraintes
- choix de l'aménagement
- évaluation des impacts du projet
- préconisation de mesures compensatoires et évaluation des impacts résiduels

6.2 Etat initial

L'établissement de l'état initial et l'examen des critères pertinents permettant d'évaluer les conséquences de la solution retenue sur l'environnement se sont appuyés sur:

- la collecte des données: étude des documents et base de données existants, mission de terrain et consultation des services compétents
- l'application des méthodes classiques qui permettent de proposer les mesures adaptées pour réduire ou supprimer les impacts du projet sur l'environnement.

L'état initial est basé sur l'analyse de grands thèmes regroupés en trois ensembles :

- milieu physique
- milieu naturel
- milieu humain

La grande majorité des données documentaires ont été obtenues auprès des divers services publics dont les administrations déconcentrées de l'Etat, des administrations régionales ou départementales, d'organismes publics et privés ou d'associations et en provenance d'études préalables réalisées dans le cadre du projet, de recherches internet... Ces données ont permis de définir un état des lieux dans un champ géographique relativement large.

La liste suivant recense les principales sources d'informations consultées :

- Carte géologique du BRGM
- Etude de sol réalisé par Alpine energie Mission G11 en date du 07/072011
- Carte IGN
- Prim.net
- Inventaire BASOL: sol pollués
- Inventaires BASIAS: anciens sites industriel, sols potentiellement pollués
- Données Météo France
- Atmo Nord Pas de Calais pour la qualité de l'atmosphère
- Données de l'Agence de l'eau Artois Picardie: ressource en eau
- DIREN Milieux biologiques: inventaire ZNIEFF et milieux protégés
- DRIRE
- DREAL
- Ministère de l'écologie et du développement durable
- INSEE données sur la population et l'économies
- UNEDIC: emploi
- Communauté de Commune du Pévèle
- Conseil Général
- Conseil Régional
- Etude transports et déplacements sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Pévèle (TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH)
- Relevé de terrain par nos agences

Analyse de la méthode:

La collecte d'information auprès de ces organismes présente l'avantage d'être une source fiable de données. Ces informations obtenues par l'intermédiaire de ces organismes et reprises des études antérieures sont vérifiées par les observations réalisées sur le terrain.

Des reconnaissances de terrain ont été réalisées afin de compléter et de vérifier les données documentaires recueillies et d'établir un diagnostic paysager et des inventaires.

Deux zones d'étude ont été utilisées pour l'analyse de l'état initial:

- Une zone d'étude élargie au contexte local qui permet l'étude des thèmes globaux liés au projet (économie, activités, espace naturels proches...).

- Une zone d'étude rapprochée formée de la parcelle à aménager et des franges. Cette zone permet l'étude des thèmes ponctuels ou directement soumis à l'influence du projet d'aménagement du village d'artisans du Saubois.

Certains thèmes présentent des échelles et des aires d'étude qui leur sont propres: liaisons biologiques, données INSEE...

L'analyse des données de l'état initial a été réalisée par thèmes puis par grand groupes de thèmes.

Cette analyse a donné lieu à une cartographie des données qui vient illustrer le projet. La cartographie comprend des cartes thématiques et des cartes de synthèse.

La présentation cartographique constitue un appui au texte de l'étude d'impact en permettant au lecteur de se représenter les données dans l'espace.

6.3 Choix du projet

La commune de Templeuve ainsi que la Communauté de Communes du Pays de Pévele (CCPP), ont l'intention de restructurer les abords de la gare de Templeuve. Afin de répondre au développement croissant des transports en commun et au dynamisme socio-économique du territoire, la municipalité et la CCPP souhaitent réaliser un projet urbain et paysager de pôle d'échange multimodale de Templeuve.

Le périmètre de ce pôle d'échange, couvre un peu plus de 2 hectares et doit permettre la réalisation d'un projet urbain et paysager cohérent en bordure des voies SNCF, et en relation avec le centre de la commune de Templeuve.

Le site choisi se trouve donc dans un environnement urbain et se localise en partie sur un ancien site industriel qui constitue une réserve foncière importante sur la commune.

La maîtrise d'ouvrage a donc choisi de réaliser l'aménagement de ce secteur sous forme d'un pôle d'échange. L'objectif de ce pôle d'échange est de créer :

Le projet intègre des parvis devant la gare et l'espace médiathèque afin de les valoriser.

- 1 parvis comprenant les espaces piétonniers, un jardin paysager, des stationnements courte durée (zone bleue, dépose minute) et une aire de circulation et de stationnement réservés au bus.

- 1 aire de stationnement longue durée (parking aérien) au Sud de la voie SNCF: Parking Sud en lien directe avec le parvis

- 1 voie verte longeant les voies SNCF au Sud

Au moment de l'établissement de cette étude, une extension du projet est envisagée au delà de sa configuration initiale. Celle-ci dépend des études menées par RFF vis-à-vis de l'accessibilité aux quais de la gare de Templeuve. Leur étude porte sur l'accessibilité pour tous (PMR) aux quais mais également sur un hypothétique accès aux quais depuis le Nord des voies. A l'heure d'aujourd'hui et au vu de l'avancement des études RFF, il est impossible de déterminer un planning opérationnel.

L'objectif opérationnel minimum annoncé par RFF est de 2013 pour le côté Sud et 2015 pour le côté Nord. Si le projet d'accessibilité par le Nord des voies se concrétise, l'aménagement d'un parking complémentaire pour le pôle d'échange de la gare est envisagé. L'ouverture de la gare et de l'accès aux quais vers le Nord permettrait de limiter les traversées de passage à niveau (rue de Roubaix) pour tous les modes en raccourcissant les distances pour une partie des usagers de la gare.

Cette partie Nord ne fait pas partie du programme d'aménagement.

L'analyse du projet au regard des critères environnementaux, paysagers, a permis de privilégier des aménagements qui s'inscrivent au plus près de la démarche de développement durable tout en tenant compte des contraintes administratives et financières du projet. Il permet le respect de l'environnement naturel et de la population locale (cadre de vie et sécurité) et minimise les nuisances.

Le projet intègre un certain nombre de mesures répondant au Grenelle de l'environnement et garantissant l'insertion paysagère de la zone. Le traitement des limites de la zone et l'aménagement paysager de tous les espaces communs (voiries, parkings, parvis, voie verte ...) vont ainsi participer à la qualité de la zone, et à préserver la qualité du paysage existant. Les entités paysagères majeures et leurs perceptions visuelles sont préservées.

6.4 Methodologies pour le détermination des différents effets sur l'environnement

Sur la base de ces données d'état initial, l'analyse des caractéristiques techniques du projet a permis une détermination précise des impacts du projet pour chacun des thèmes considérés. L'évaluation des impacts du projet et la préconisation des mesures compensatoires correspondantes ont été effectuées à partir des caractéristiques du projet présenté par le maître d'ouvrage. Les impacts du projet ont été estimés en phase fonctionnelle, mais également pendant la phase de travaux.

Sur la base de l'identification des impacts négatifs du projet, des mesures de suppression, de réduction et de compensation ont été préconisées.

6.5 Définition des mesures de suppression, réduction, compensation des impacts

Les méthodes de définition des mesures visent en un premier lieu à inscrire le projet en conformité avec les textes réglementaires en vigueur, puis dans un second temps à optimiser l'insertion du projet dans le respect des spécificités de la zone d'étude tant sur le plan physique, naturel et humain.

6.6 Difficultés rencontrées.

Le projet retenu a fait l'objet d'une étude suffisamment détaillée pour en évaluer ses impacts. Les seules difficultés sont liées au manque, voire absence de données récentes disponibles dans quelques domaines ponctuels:

- absence d'inventaires floristiques et faunistiques portant sur de longues périodes d'où la difficulté de l'estimation du potentiel d'évolution des espèces. Compte tenu du caractère nettement anthropique des lieux (ancienne zone industrielle) on peut considérer le potentiel floristique et faunistique comme étant très réduit dans l'emprise du projet.

Ces lacunes ne remettent pas en cause la validité de l'analyse du site et aucune difficulté particulière n'est apparue dans la collecte et le traitement des autres informations nécessaires à la réalisation de cette intervention.

Annexes
