



Roubaix

Projet « Campus Vatel »

Demande d’instruction au cas par cas

Notice de présentation et d’évaluation des enjeux

Sommaire

I. Contexte.....	3
II. Le terrain d’assiette du projet	4
III. Les principales caractéristiques du projet	5
III.1 Le projet architectural et son insertion urbaine, paysagère et environnementale	5
III.1.1. Le plan guide à l’échelle du « quartier de la gare » de Roubaix.....	5
III.1.2. Projet du Campus Vatel.....	6
III.2 Le programme.....	11
IV. Appréciation des enjeux et première réponses apportées par le projet	13
IV.1 Artificialisation des sols	13
IV.2 Les espaces naturels, la faune et la flore.....	14
IV.3 Patrimoine historique	15
IV.4 Ressource en eau et milieux aquatiques.....	16
IV.5 Climat, Energie et Résilience au changement climatique.....	17
IV.6 Mobilités.....	19
IV.7 Les risques et pollution des sols	21
IV.8 Les nuisances sonores	23
IV.9 Déchets	26
IV.10 Mesures en phase chantier	26

Date	Indice	Objet de la modification	Référence
24/12/2025	A	Sortie du document	26382

Cette note, jointe à la demande d'examen au cas par cas destinée à statuer sur la nécessité d'une évaluation environnementale pour le projet du « Campus Vatel » à Roubaix, a pour objectif de présenter le projet, d'évaluer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire, et compenser les impacts négatifs pressentis.

I. Contexte

Le site concerné par l'opération d'aménagement est situé au cœur d'un quartier urbanisé, à proximité immédiate du centre-ville de Roubaix, dans le quartier de la gare. Il s'inscrit dans un secteur stratégique en cœur de ville et à proximité des principales aménités et transports.

L'opération constitue la dernière tranche de réhabilitation d'une friche industrielle, dans une logique d'urbanisation raisonnée, en continuité directe des aménagements existants. Le site du campus Vatel s'intègre ainsi dans un projet d'ensemble portant sur le réaménagement du quartier de la gare et des abords de la voie ferrée.

À partir des années 1970, la ville de Roubaix a été fortement affectée par la crise industrielle, entraînant une paupérisation et une dévitalisation progressive de son centre-ville. Ce phénomène s'est accentué dans les années 1990, avec la disparition d'environ 30 000 m² de surfaces commerciales, liée notamment au développement des centres commerciaux en périphérie et dans la ville de Lille.

Face à ces enjeux, la Ville de Roubaix, engagée depuis de nombreuses années dans une politique de renouvellement urbain, de redynamisation économique et écologique, ainsi que de valorisation de son patrimoine urbain et paysager, a initié un vaste projet de requalification du quartier de la gare. Ce projet, porté par la SEM Ville Renouvelée, vise la reconquête commerciale, économique, sociale, culturelle, urbaine et architecturale du cœur de Roubaix, en resserrant géographiquement le centre afin de renforcer sa densité et sa centralité à l'échelle métropolitaine.

L'opération de réaménagement du quartier de la gare de Roubaix a pour objectif de redynamiser un secteur qui était peu qualitatif, malgré une situation privilégiée en cœur de ville et une excellente desserte par les transports en commun.

Le plan directeur d'aménagement du quartier prévoyait une programmation mixte comprenant :

- Des logements diversifiés,
- L'aménagement d'un campus,
- La construction d'un groupe scolaire,
- La création de commerces et de services,
- Ainsi que l'aménagement d'un parc-promenade, en lien avec le corridor écologique longeant la voie ferrée.

Une étude d'impact a été réalisée en 2012 à l'échelle de l'ensemble du quartier.

Bien que les réflexions sur le plan guide du quartier remontent à plus d'une dizaine d'années, le secteur du campus Vatel n'a pas encore été aménagé. Les lots 6 et 7, objets de la présente demande, constituent les dernières emprises à développer au sein de ce secteur et font donc l'objet d'un examen au cas par cas.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi 3) de la Métropole Européenne de Lille, approuvé le 28 juin 2024, et dont la dernière modification a été approuvée le 17 octobre 2025 (entrée en vigueur le 16 décembre 2025), classe le site du campus Vatel en zone UOP4, correspondant à une zone d'opération d'aménagement « Quartier de la gare de Roubaix ».

Le règlement du PLUi 3 définit ce secteur comme une zone urbaine mixte à caractère central, à dominante habitat, pouvant accueillir des commerces, des services, des bureaux, des activités artisanales ainsi que des équipements publics, compatibles avec un environnement urbain dense.

La concession d'aménagement, attribuée en 2011 à la SEM Ville Renouvelée, encadre la mise en œuvre du projet. Pour la réalisation des lots restants du campus Vatel, la SEM a confié la maîtrise d'ouvrage à la SCCV Roubaix Rue de l'Ouest. L'équipe de projet actuellement mobilisée a pour mission de concevoir le projet jusqu'au dépôt du permis de construire.

II. Le terrain d'assiette du projet

Roubaix est une commune d'un peu moins de 100 000 habitants, située en Région Hauts-de-France, elle fait partie de la Métropole Européenne de Lille (MEL) qui regroupe 95 communes. Roubaix se situe au nord-est de Lille, proche de la frontière belge, est la 3^{ème} ville la plus peuplée de cette aire métropolitaine.

La surface foncière du projet est d'environ 4 330 m² et est maîtrisée par la commune et la SEM Ville Renouvelée.

Le terrain d'assiette du projet est situé Rue de l'Ouest à Roubaix, sur une parcelle actuellement libre de toute construction. La végétation spontanée y est aujourd'hui dominante, composée principalement d'herbes hautes.

Le site présente une position stratégique à la jonction de plusieurs entités urbaines :

- Au nord-ouest, il est bordé par la rue de l'Ouest ;
- Au sud-est, la parcelle est longée par une butte végétalisée, par la voie ferrée de la ligne Lille–Courtrai et par une passerelle piétonne qui relie la place Henri Isebaert à la gare ;
- En limite nord, la Place Henri Isebaert forme un espace public identifiable, marqué par la présence d'une ancienne passerelle métallique industrielle, vestige emblématique du passé industriel de Roubaix, dont la conservation et la mise en valeur sont intégrées à la réflexion urbaine du projet ;
- En limite sud, le terrain jouxte un bâtiment récemment livré (résidence étudiante, septembre 2023).

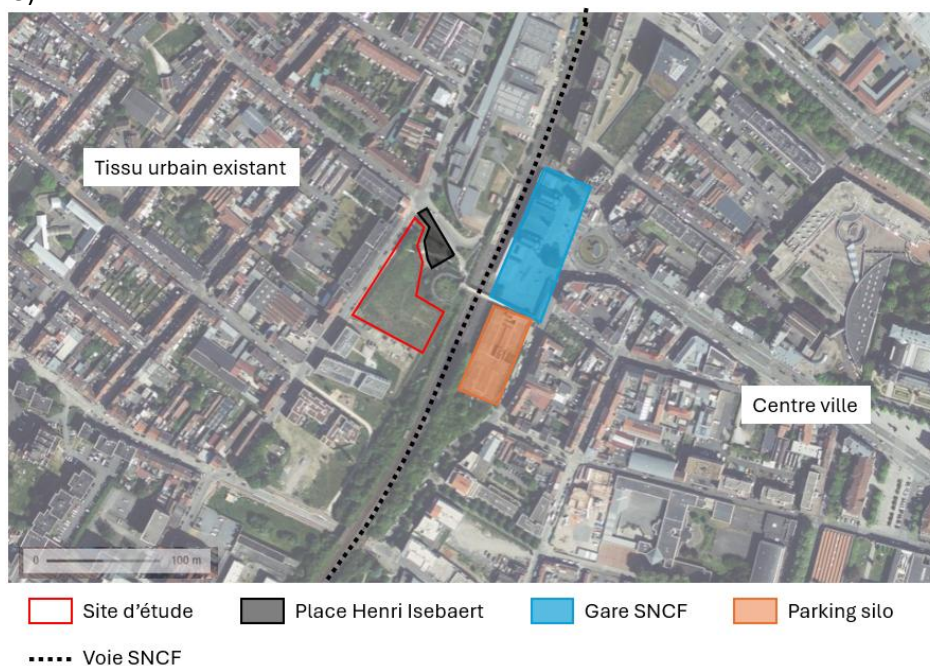


Figure 1: Le site et ses abords

Source : Géoportail, 2025

Ainsi, le terrain s'inscrit dans un contexte urbain de transition, entre le tissu historique roubaisien et les aménagements plus récents du secteur Campus Gare. Il bénéficie par ailleurs d'une proximité immédiate avec le centre-ville de la commune, ainsi qu'avec les principaux pôles d'attractivité et équipements.

Le site est accessible grâce à des cheminements piétons ainsi que par la rue de l'ouest qui longe la limite nord-ouest du périmètre (cf. : [IV.6 Mobilités](#)).

III. Les principales caractéristiques du projet

III.1 Le projet architectural et son insertion urbaine, paysagère et environnementale

III.1.1. Le plan guide à l'échelle du « quartier de la gare » de Roubaix

L'opération d'aménagement du quartier de la gare de Roubaix s'inscrit dans une démarche globale de renouvellement urbain visant à redynamiser un secteur qui était peu qualitatif, malgré sa situation stratégique en cœur de ville et sa très bonne accessibilité par les transports en commun.

Le plan directeur d'aménagement du quartier a fait l'objet d'une étude d'impact réalisée en 2012, il repose sur une programmation mixte, comprenant notamment :

- La création d'environ 850 logements diversifiés, intégrant une mixité sociale (logements libres, accession maîtrisée et logements sociaux) ;
- L'aménagement d'un campus pouvant accueillir jusqu'à 2 500 étudiants ;
- La construction d'un groupe scolaire ;
- Le développement de commerces, services, bureaux et activités.

Le projet du quartier de la gare repose sur plusieurs principes fondateurs, parmi lesquels :

- La création d'une promenade urbaine écologique continue le long de la voie ferrée, constituant l'élément structurant du projet et support de continuités écologiques, paysagères et piétonnes ;
- L'ouverture de cette promenade sur la ville ;
- Le développement d'un quartier dense et compact, adapté à la desserte en transports en commun, limitant l'étalement urbain et l'imperméabilisation des sols ;
- Une organisation rationnelle du stationnement, privilégiant les parkings mutualisés en ouvrage et limitant les stationnements de surface ;
- La conception de façades urbaines qualitatives, y compris le long des infrastructures ferroviaires, considérées comme des façades principales et non comme des arrière-cours.

Le projet d'aménagement intègre dès l'origine les objectifs du développement durable, en cohérence avec les orientations locales (Plan de Référence Urbain, Agenda 21, Trame Verte communale) et les enjeux environnementaux globaux.

À ce titre, les principes suivants ont guidé la conception du quartier :

- Une gestion alternative des eaux pluviales, favorisant l'infiltration et la désimperméabilisation ;
- La préservation et le renforcement de la biodiversité, notamment par la création et la valorisation du corridor écologique et des continuités végétales ;
- L'optimisation des terrassements et la gestion raisonnée des matériaux, avec une recherche de réemploi et de limitation des évacuations ;
- La promotion d'un urbanisme sobre en énergie, intégrant notamment des principes bioclimatiques ;

- La mise en œuvre d'espaces publics qualitatifs, favorisant les mobilités douces, l'appropriation par les usagers et l'amélioration du cadre de vie.

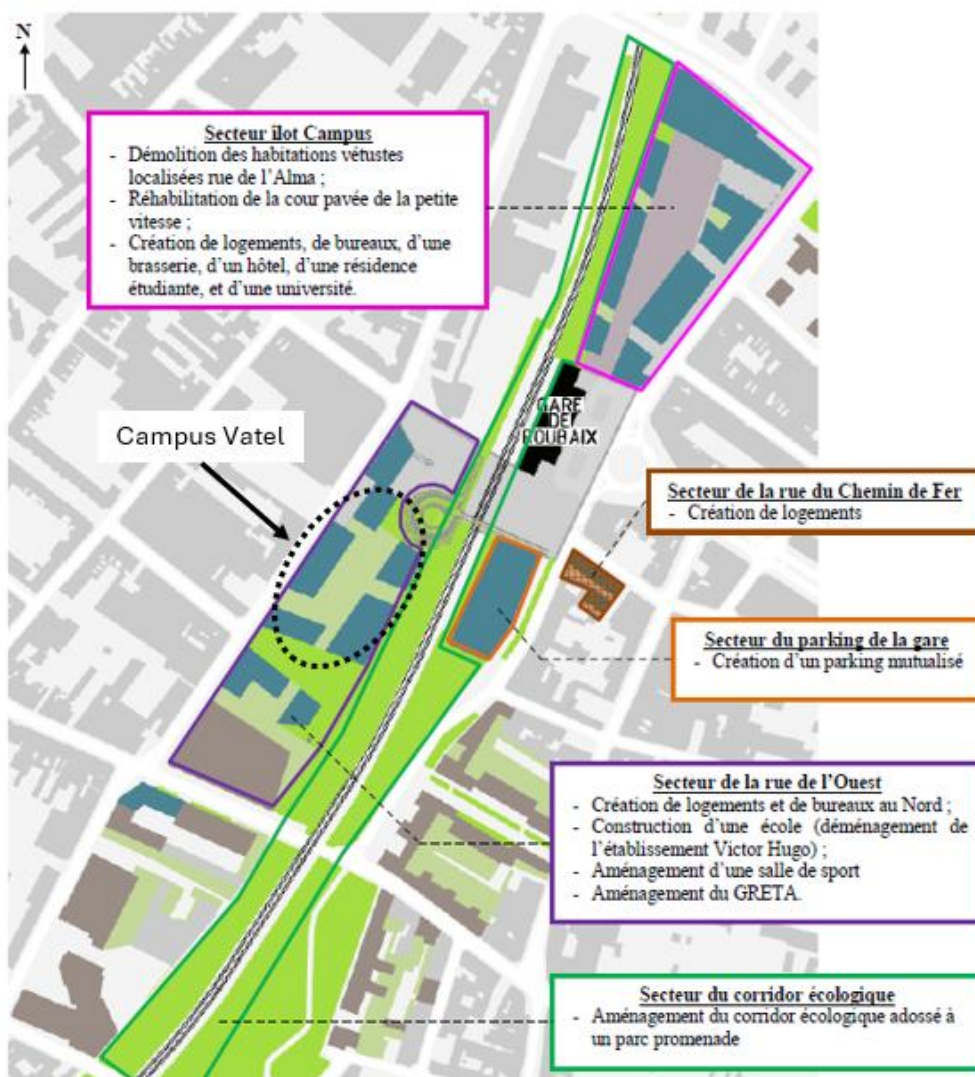


Figure 2: Aménagements prévus à l'échelle du quartier de la gare à Roubaix

Source : Etude d'impact, EACM, 2012

Aujourd'hui la majorité des aménagements prévus ont été réalisés notamment les résidences étudiantes, le parking silo ou encore l'aménagement du corridor écologique. A ce jour, les secteurs prévus non aménagés sont le campus Vatel et le Secteur de la rue du Chemin de fer.

III.1.2. Projet du Campus Vatel

Le projet de réhabilitation du quartier de la gare de Roubaix est aujourd'hui largement abouti. Il subsiste toutefois les lots 6 et 7, situés à l'arrière de la gare, à proximité de la place Henri Isebaert, qui n'ont pas encore fait l'objet d'un aménagement. Dans ce contexte, l'équipe projet a élaboré un plan masse visant à organiser l'aménagement de ces dernières parcelles disponibles. Les principes structurants du projet sont présentés ci-après.

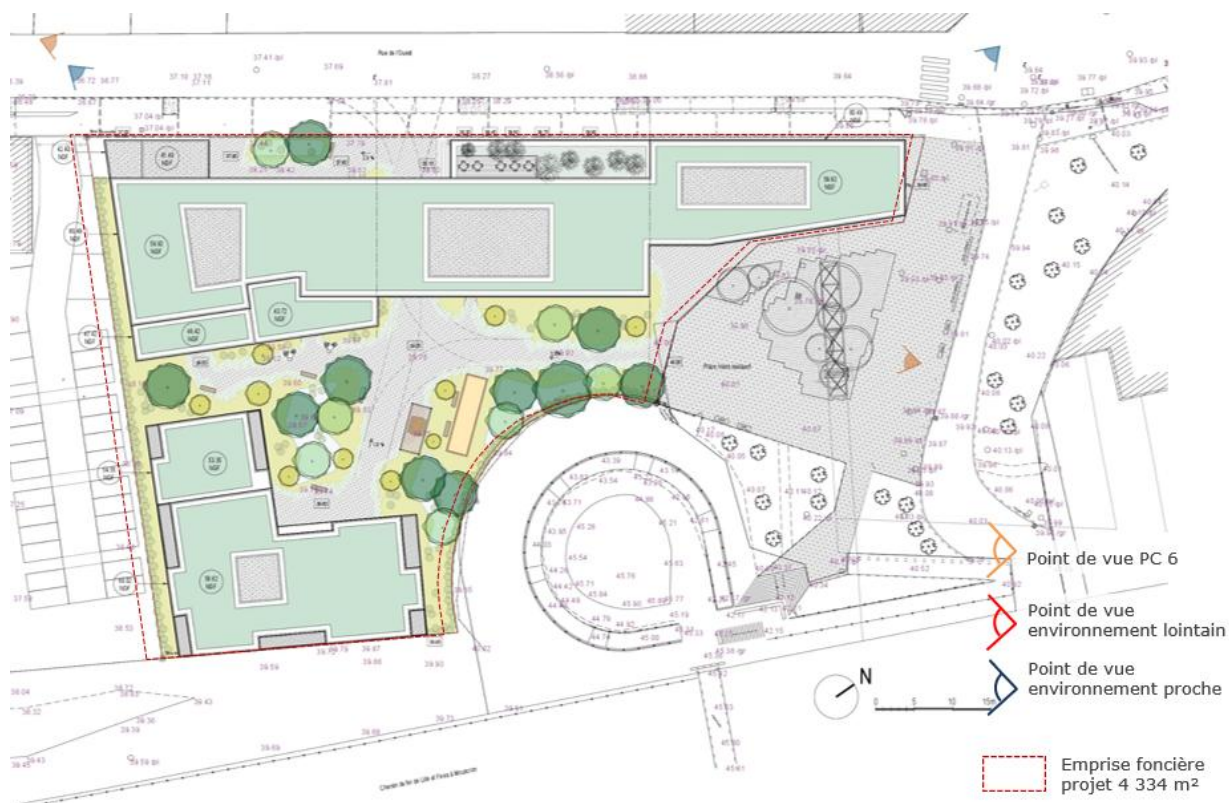


Figure 3: Plan masse du projet Campus Vatel
Source : Equipe projet, 2025



Figure 4: Perspectives du projet Source : Equipe projet, 2025

Implantation, organisation et composition

L'implantation et l'organisation du projet s'inscrivent dans une volonté de structurer les dernières parcelles du quartier de la gare, tout en renforçant les continuités urbaines existantes et la qualité des espaces publics.

Organisation générale et structure du projet

L'organisation du projet repose sur la création d'un espace central traversant, reliant le quartier de la gare à la rue de l'Ouest. Ouvert vers l'ouest, cet espace bénéficie d'un bon ensoleillement naturel et constitue l'élément principal de la composition urbaine.

Le projet se structure autour de deux bâtiments principaux :

- Un bâtiment Vatel, intégrant les espaces d'enseignement, les lieux d'application (restaurant, cuisines) ainsi qu'une résidence étudiante ;
- Un bâtiment autonome de logements locatifs sociaux (LLS).

L'ensemble s'organise autour de l'espace central et de la place Henri Isebaert, assurant un équilibre entre hauteur bâtie et emprise des constructions. Les accès abrités sont créés depuis la rue de l'Ouest afin d'accéder à l'espace central et permettent l'implantation d'une voie d'accès engin pompier. Par ailleurs, le projet intègre les réflexions autour de la conservation de la structure industrielle existante située au centre de l'îlot, inscrivant la démarche dans une logique de valorisation du patrimoine et de reconversion contemporaine.

Implantation urbaine et animation du rez-de-chaussée

Le projet s'aligne principalement sur la rue de l'Ouest, créant un linéaire animé grâce à la disposition des programmes en rez-de-chaussée (restaurant, bar-lobby, hall d'accueil de l'école Vatel, food-court), participant activement à la vitalité de l'espace public.

Volumétrie et traitement des hauteurs

Les principes d'implantation se traduisent également dans le traitement des volumes et des hauteurs. Le projet développe une volumétrie simple et lisible le long de la rue de l'Ouest, tout en respectant l'échancrure prescrite par la fiche de lot. La mixité programmatique (enseignement, hébergement, logements) justifie l'importance du volume bâti et répond aux objectifs de densification urbaine du secteur Gare.

Un traitement volumétrique en gradins est mis en œuvre entre le bâtiment de logements sociaux et le bâtiment Vatel / résidence étudiante, afin de renforcer l'ouverture vers l'ouest et d'améliorer l'ensoleillement de l'espace central. Sur la rue de l'Ouest, certains volumes en R+2 dépassant du gabarit principal permettent de signaler les entrées, notamment celle de l'école Vatel, tandis que l'accès à la résidence étudiante est affirmé en cœur d'îlot.



Figure 5: Plan des hauteurs
Source : Equipe projet, 2025

Accès et mobilité

La desserte du site est principalement organisée depuis la rue de l'Ouest et via la place Henri Isebaert pour les modes doux. Un accès sous porche permet de desservir le cœur d'îlot et d'assurer l'accès aux différents services et fonctions du site. Le restaurant bénéficie quant à lui d'un accès direct depuis la rue de l'Ouest, renforçant son ouverture sur l'espace public. Les accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) sont prévus au centre de l'îlot et sont accessibles depuis la place Henri Isebaert.

Le cœur site ne sera pas accessible par les véhicules motorisés, hors véhicules de secours. Les circulations internes du site sont aménagées sous la forme d'un plateau partagé, favorisant l'apaisement des déplacements, la cohabitation des usages et la sécurisation des cheminements piétons. L'axe de circulation ouest-est constitue un élément structurant du projet, assurant la liaison entre le quartier de la gare, le cœur du site et la rue de l'Ouest.

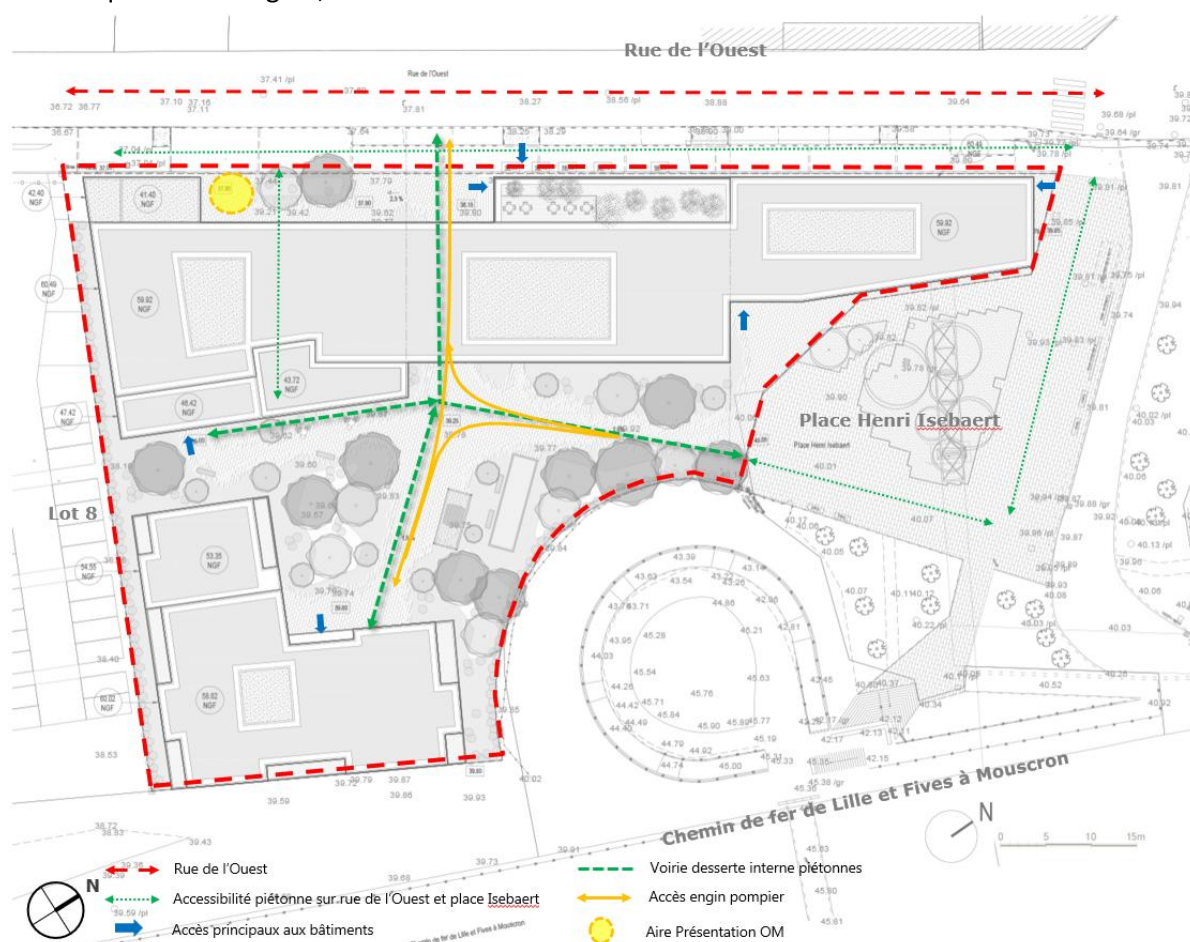


Figure 6: Principe d'accès au site
Source : Equipe projet, 2025

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi 3) de la MEL classe le site en secteur SP5 pour le stationnement et en zone UOP4. Dans ce secteur, aucun minimum réglementaire n'est imposé en matière de stationnement pour les véhicules motorisés, ni pour le stationnement des vélos.

Ainsi, le stationnement des véhicules se fera en dehors de la parcelle dans le parking silo de la gare, des échanges sont en cours avec le gestionnaire.

Dans ce cadre, le projet prévoit néanmoins la création d'un local dédié au stationnement des vélos, intégré au bâtiment de logements sociaux et accessible à tous. Ce local développe une surface d'environ 69 m² et permet l'accueil de 61 places vélos. Il est accessible depuis le rez-de-chaussée des logements locatifs sociaux, avec des accès depuis la rue de l'Ouest et la place Henri Isebaert, favorisant l'usage des mobilités douces et la lisibilité des cheminements.

Organisation paysagère

L'organisation paysagère s'appuie sur :

- L'aménagement d'un cœur d'îlot intégrant de la végétation arbustive et arborée ;
- Sur la végétalisation des toitures.

L'installation du paysage s'appuiera sur les trois typologies de strates : basse, moyenne et haute.

État initial et gestion des arbres existants

Le site du projet est actuellement majoritairement occupé par une friche herbacée et conserve les vestiges d'un ancien alignement d'arbres. Aux alentours de 2005, des chênes pédonculés ont été plantés sur le site. Initialement composé de 21 individus, cet alignement a été en grande partie supprimé lors du réaménagement de la place Henri Isebaert entre 2016 et 2017. À ce jour, huit arbres subsistent sur la parcelle.

Compte tenu des contraintes de la fiche de lot, de la topographie et de l'implantation du projet, la conservation de l'ensemble de ces individus n'est pas possible. Dans ce cadre, trois arbres feront l'objet d'une transplantation, tandis que cinq seront abattus (cf. figure 7). Les arbres transplantés sont ceux dont les conditions d'implantation (fosses de plantation plus restreintes et environnement très minéralisé) permettent une reprise satisfaisante tout en limitant l'impact sur leur système racinaire.

Le projet prévoit la replantation de 14 arbres de haute tige, assurant une compensation largement supérieure aux abattages réalisés.

Espaces paysagers projetés

L'organisation paysagère du site s'articule autour de plusieurs types d'espaces complémentaires :

- **La faille paysagère conviviale** : il s'agit de l'espace entre les 2 bâtiments, les cheminements y sont élargis afin d'accueillir du mobilier favorisant les usages extérieurs et les temps de rencontre, notamment pour les étudiants et les résidents.
- **Des espaces de loisirs de plein air** : Les espaces de rencontre et de jeu en plein air sont intégrés dans l'aménagement, à destination des résidents. Le projet prévoit d'intégrer des jeux en bois pour les enfants, du mobilier d'assise et des jeux à destination des étudiants.
- **Des noues paysagères** : elles assureront le rôle technique de gestion des eaux pluviales, constitueront un habitat complémentaire favorable à la biodiversité et participeront à la réduction des phénomènes d'îlot de chaleur urbain.
- **Une haie vive périphérique**, composée d'essences locales, permettant de structurer les limites du site. Les clôtures associées permettront le passage de la petite faune, favorisant ainsi une certaine continuité écologique à l'échelle du site.

Végétalisation des toitures et dispositifs favorables à la biodiversité

Le projet intègre la réalisation de toitures végétalisées extensive. Ce dispositif sera notamment favorable au développement de la biodiversité sur le site mais également à la gestion de la pluie courante.

Coefficient de biotope

Le coefficient de biotope par surface (CBS) atteint une valeur de 0,61 ce qui est supérieur au CBS de 0,5 imposé par le PLU3 sur cette zone.



Figure 7: Organisation paysagère du site

Source : Equipe projet, 2025

Gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales du site sera réalisée de la manière suivante.

Le projet prévoit la mise en œuvre de dispositifs de gestion alternative, notamment :

- Des noues paysagères, assurant à la fois un rôle hydraulique et paysager ;
- Des revêtements perméables, tels que des pavés drainants, installés ponctuellement sur les espaces extérieurs ;
- Des toitures végétalisées, contribuant à l'infiltration des premières pluies.

Les pluies courantes sont gérées par infiltration à la parcelle.

En raison de contraintes techniques, liées notamment aux risques de pollution et à la faible perméabilité, la gestion de la pluie trentennale, s'appuie sur des ouvrages de stockage (noues) avant rejet à débit limité au réseau. Une demande de rejet au réseau sera faite auprès du gestionnaire.

III.2 Le programme

Le projet du Campus Vatel prévoit la réalisation d'environ 10 925 m² de surface de plancher, répartis comme suit :

- La création de 50 logements locatifs sociaux (LLS), représentant une surface de plancher d'environ 3 249 m² ;
- La réalisation d'une résidence étudiante comprenant 248 logements, pour une surface de plancher d'environ 5 764 m² ;
- L'aménagement d'un foodcourt, développant environ 332 m² de surface de plancher ;

- La création d'un espace de cours « Vatel Cuisines » et d'un restaurant d'application, pour une surface de plancher totale d'environ 1 580 m², incluant 69 m² dédiés à du logement de fonction.

La résidence étudiante est destinée à accueillir prioritairement les étudiants du Campus Vatel. Ce mode de fonctionnement, déployé sur l'ensemble des campus Vatel, permet aux étudiants en alternance et soumis à des horaires décalés (restauration), de bénéficier d'une proximité immédiate avec leur lieu d'enseignement.

Ce programme permet ainsi le développement d'une programmation mixte, intégrant différentes typologies de logements (environ 38% de T2, 38% de T3 et 24% de T4). Il s'inscrit dans la continuité des aménagements existants du secteur (campus, logements, ...) et contribue à la mixité des populations, notamment par l'association de logements locatifs sociaux et d'une résidence étudiante.

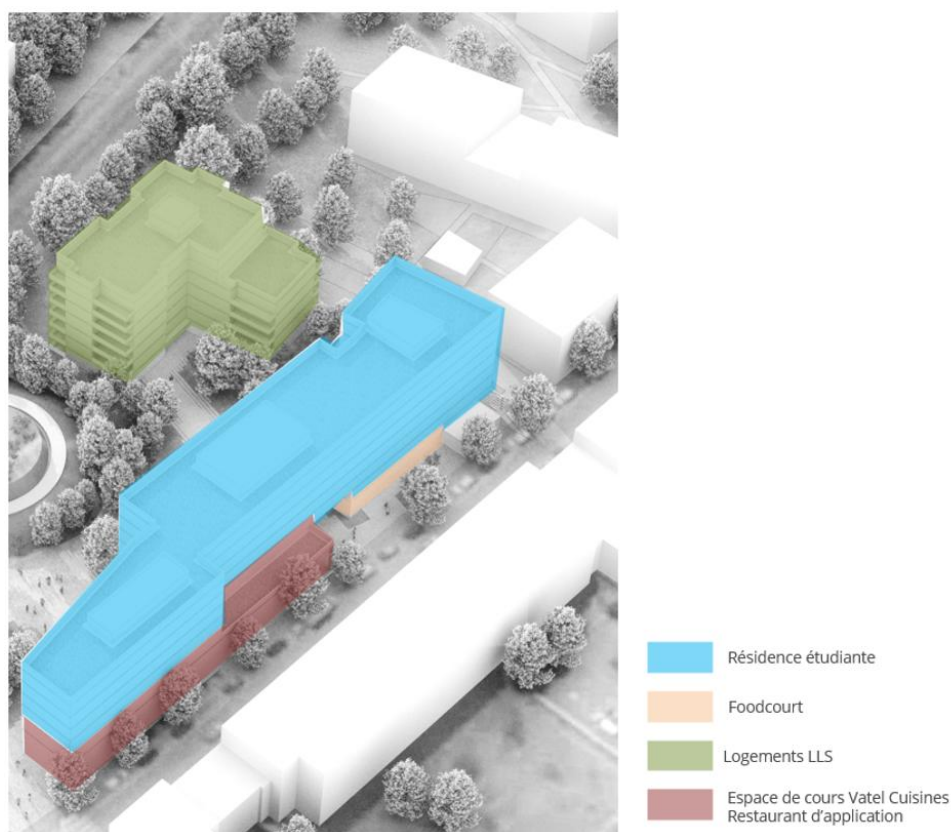


Figure 8: Visualisation 3D du programme de construction

Source : EAI, 2025

IV. Appréciation des enjeux et première réponses apportées par le projet

IV.1 Artificialisation des sols

Le projet du Campus Vatel s'implante sur une friche urbaine issue d'anciens usages industriels aujourd'hui démolis depuis plusieurs années. Le terrain d'assiette est ainsi déjà artificialisé et ne présente plus de fonctions agricoles, naturelles ou forestières.



Le projet s'inscrit donc dans une démarche de requalification et de reconversion en cohérence avec les principes du renouvellement urbain. L'opération contribue à la densification du tissu urbain existant, en cœur de ville, dans un secteur déjà desservi par les réseaux et les transports en commun. À ce titre, le projet permet de répondre aux besoins en logements et en équipements sans reporter la consommation foncière sur des espaces périphériques.

Le projet s'inscrit ainsi dans les objectifs nationaux de lutte contre l'artificialisation des sols, tels que définis par la loi Climat et Résilience et la trajectoire du Zéro Artificialisation Nette (ZAN). En privilégiant l'implantation sur une friche urbaine, l'opération limite la création de nouvelles surfaces artificialisées.

Par ailleurs, le projet repose sur une forme urbaine dense et compacte, avec des bâtiments pouvant atteindre le niveau R+6, permettant une optimisation de l'usage du foncier. Cela favorise une densité de logements élevée tout en limitant l'emprise au sol et l'étalement urbain.

À ce titre, la densité de logements développée sur le site est estimée à environ 688 logements/hectare traduisant une forme urbaine dense et compacte. À titre de comparaison, la densité observée sur un îlot de maisons situé plus au nord, caractéristique du tissu urbain pavillonnaire et composé de constructions en R+1+combles, est d'environ 75,5 logements par hectare.

Niveau d'enjeu : FaibleMesure d'évitement

- Implantation sur une friche

Mesure de réduction

-Densité élevée du programme

IV.2 Les espaces naturels, la faune et la flore

ZNIEFF et Natura 2000 :

Le site d'étude ne se situe pas dans une ZNIEFF ou une zone Natura 2000.

Les Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type I ou II (ZNIEFF) les plus proches sont localisées à plus de 6 km du site :

- Le lac du héron (ZNIEFF de type I) à environ 6 km ;
- La Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem (ZNIEFF de type 2) à environ 6 km.

Plusieurs zones Natura 2000 se situent dans un rayon de 25 km autour du site :

- La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai à environ 15 km du site ;
- La Vallée de la Lys à environ 17 km du site ;
- Les cinq tailles à environ 25 km du site.

Les ZNIEFF et Natura 2000 sont éloignées du site et ne dispose pas de liaisons physiques directes avec ces zones. Les habitats présents sur le site ne font pas partie des habitats caractéristiques des zones protégées.

Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) :

Les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE) ont pour objectif d'identifier et de cartographier les réservoirs de biodiversité, les espaces naturels relais ainsi que les corridors écologiques constituant la trame verte et bleue. Bien que le SRCE du Nord-Pas-de-Calais ait été annulé par décision du 26 janvier 2017 et ne dispose plus de portée réglementaire, il demeure un document de référence permettant d'apprécier le fonctionnement écologique du territoire.

Le site d'étude ne s'inscrit au sein d'aucun des milieux identifiés par le SRCE et ne se situe pas à proximité immédiate de réservoirs de biodiversité ou de corridors écologiques. Selon ce document, le secteur est localisé au cœur d'un environnement fortement urbanisé et artificialisé, marqué par la présence de nombreux éléments fragmentant, ne permettant pas la mise en place de continuités écologiques fonctionnelles.

Trame Verte et Bleue :

D'après le PLUi 3 de la MEL, le site n'est pas concerné par la trame verte et bleue et les enjeux écologiques sont qualifiés de faible.

Faune Flore sur le site d'étude :

Une étude faune-flore a été réalisée en 2012 dans le cadre de l'étude d'impact à l'échelle du quartier, elle n'a pas mis en évidence la présence d'espèces protégées sur le périmètre du projet.

Le périmètre est principalement composé d'un seul habitat de type friche herbacée, associé à la présence d'un nombre restreint d'arbres (environ huit individus). Ces arbres, plantés aux alentours de 2005, correspondent aux vestiges d'un ancien alignement initialement plus important, dont une partie

a été supprimée lors du réaménagement de la place Henri Isebaert. Le site est par ailleurs entouré d'espaces urbanisés et artificialisés, ce qui limite la diversité des habitats présents.

En limite extérieure du périmètre du projet, le site est bordé, au droit de la voie ferrée SNCF, par un talus principalement constitué de haies, les formations arborées se développant davantage dans sa continuité. Cet ensemble végétalisé peut néanmoins constituer un support écologique notamment pour l'avifaune. Ce talus est toutefois situé hors emprise du projet et ne fera l'objet d'aucune intervention dans le cadre de l'opération. Le projet n'affecte donc pas directement cet élément paysager et écologique.

Le site présente par ailleurs peu de continuités écologiques directes avec d'autres milieux naturels susceptibles d'accueillir une biodiversité plus diversifiée, en raison de son insertion dans un environnement urbain dense.

Niveau d'enjeu lié au milieu naturel : Faible

Mesures d'évitement

Aucune

Mesures de réduction

Aucune

Mesures de compensation

-Plantation de 14 arbres de hautes-tiges pour compenser l'abatage de 5 individus

-Transplantation de 3 arbres de hautes tiges au sein du site ;

-Coupe d'arbres hors période sensible pour la faune.

Mesures d'accompagnement

-Mise en place de nichoirs à oiseaux, tas de bois ou mangeoires afin d'offrir des refuges et garde-manger à la faune locale ;

-Mise en place d'hôtel à insectes via des haies de benjes naturels ;

-Mise en place de clôtures permettant le passage de la petite faune ;

-Le projet intègre la création d'espaces paysagers structurés selon plusieurs strates végétales favorables à la biodiversité ;

-Des haies vives seront réalisées en périphérie du site permettant notamment l'accueil de la petite faune.

IV.3 Patrimoine historique

Selon l'état initial du PLU3 de la MEL, le territoire communautaire compte 341 monuments historiques inscrits ou classés, répartis sur 41 communes, dont Roubaix. La majorité de ces édifices est localisée à Lille (environ 60 %), tandis que Roubaix concentre près de 11 % des monuments historiques, ce qui en fait la deuxième commune la plus concernée à l'échelle métropolitaine.

Le périmètre d'étude est concerné par la zone tampon de 2 immeubles inscrits au titre des monuments historiques : ENSAIT et Hôtel Pierre Catteau.

L'École Nationale Supérieure des Arts et Industries Textiles (ENSAIT) fait l'objet d'une inscription partielle depuis le 17 février 1989. Cette protection concerne principalement le corps de bâtiment principal et ses ailes, incluant les façades et toitures, certains éléments décoratifs (bas-reliefs en céramique, halls, galeries, escaliers), ainsi que la bibliothèque, l'amphithéâtre et les jardins associés.

L'Hôtel Pierre Catteau, aujourd'hui Palais de Justice, est également partiellement inscrit depuis le 12 août 1998. La protection porte sur les façades, toitures et le parc. Construit à la fin du XIX^e siècle pour

l'industriel roubaisien Pierre Catteau, cet hôtel particulier constitue un exemple représentatif de l'architecture des demeures d'industriels de l'époque, associant une composition architecturale soignée et un aménagement paysager de qualité.

Le site du projet Campus Vatel est situé en limite de la zone tampon des deux monuments historiques identifiés. Compte tenu de cet éloignement, ces édifices ne sont pas visibles depuis le site du projet. Par ailleurs, le secteur s'inscrit dans un environnement urbain déjà constitué, caractérisé par la présence de bâtiments atteignant jusqu'à R+5 au sud de la gare. Dans ce contexte, bien que le projet prévoie des volumes bâtis relativement importants, il ne devrait pas générer d'enjeux significatifs de covisibilité avec les monuments protégés.

Conformément à la réglementation en vigueur, un Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera consulté afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec les enjeux patrimoniaux du secteur.

Le site du projet est situé au sein du Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Roubaix, dont l'objectif est de définir un périmètre de protection destiné à préserver et valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager de la commune. Créé en 2001 sous l'appellation de Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), ce dispositif couvre une large partie du territoire communal et témoigne du riche héritage industriel de Roubaix, marqué par une forte cohérence architecturale.

Le SPR vise ainsi à conserver et mettre en valeur l'identité bâtie roubaisienne, tout en accompagnant les projets contemporains. Il est en cours de révision ; selon les informations communiquées par la Ville de Roubaix, une phase de concertation est prévue fin 2025.

Dans ce contexte, le projet respectera les prescriptions réglementaires applicables au SPR, notamment en matière de matériaux et de traitement des façades, et fera l'objet des consultations requises.

Conformément aux dispositions du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille, la saisine du préfet en vue de la réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive est requise lorsque la surface du terrain d'assiette est supérieure à 5 000 m². Le site du projet présentant une superficie d'environ 4 330 m², il n'entre pas dans le champ de cette obligation.

Niveau d'enjeu : Modéré

Mesures d'évitement

- *Le projet respectera la réglementation liée au SPR*

Mesures de réduction

- *Aucune à ce stade*

IV.4 Ressource en eau et milieux aquatiques

La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un enjeu fort à l'échelle nationale.

✓ **Eaux superficielles**

S'inscrivant dans le bassin versant de l'Escaut, le réseau hydrographique de la MEL est composé de cours d'eau faiblement encaissés qui s'écoulent lentement vers la Belgique. Les principaux sont :

- La Lys canalisée ;
- La Deûle ;
- La Marque ;
- Le canal de Roubaix (artificiel et nécessitant une alimentation).

Le canal de Roubaix est le cours d'eau le plus proche du site à environ 800 m au nord-ouest. Prolongé en Belgique par celui de l'Espierre et en France par la marque Urbaine, il relie les

bassins de la Deûle et l'Escaut. Long de 28 kms, ce cours d'eau, tantôt urbain, tantôt rural, offre un patrimoine historique et naturel riche.

Les dernières données de qualité des eaux superficielles datent de 2019. L'état écologique du canal de Roubaix était qualifié de médiocre et l'état chimique était non atteint.

Tous les cours d'eau étant considérés comme fortement modifiés ou artificiels, aucun n'est concerné par un objectif de bon état, mais seulement de bon potentiel. Le SDAGE 2022-2027 prévoit un report de l'échéance d'atteinte des objectifs de bon potentiel écologique pour tous les cours d'eau pour lesquels des objectifs sont définis (Lys, Deûle, Marque, canal de Roubaix).

✓ **Eaux souterraines**

Des études de sol a été réalisé en 2020. Les résultats montrent que la nappe se situe à 3,5 m de profondeur au plus haut. La perméabilité des sols est de 1.6×10^{-6} m/s.

Globalement, le territoire communal est situé sur 2 masses d'eau souterraines (source : PLU3 MEL) :

- Les Sables du Landénien des Flandres en bon état chimique et quantitatif.
- Le Calcaire Carbonifère de Roubaix-Tourcoing en bon état chimique et en état quantitatif médiocre.

La masse d'eau du Calcaire Carbonifère a été fortement exploité par les Belges et les Français par le passé afin de couvrir les besoins en eau (besoins industriels et en eau potable). Depuis 2004, elle est classée en Zone de Répartitions des Eaux.

✓ **Alimentation en eau potable**

Les bâtiments seront alimentés en eau à partir du réseau d'eau potable, pour des usages classiques (sanitaires, alimentation, arrosage).

Le réseau de distribution d'eau potable est alimenté principalement les eaux souterraines.

✓ **Les zones humides**

Le site n'a pas fait l'objet d'une étude caractérisation zone humide. Cependant, le site est une ancienne friche et a été urbanisé et imperméabilisé pendant de nombreuses années avant que le bâtiment occupant les parcelles ne soit démoli. Il apparaît ainsi peu probable qu'une zone humide soit présente sur le périmètre.

✓ **Protection des captages**

Le site d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection d'un captage.

Niveau d'enjeu : Moyen

Mesures d'évitement

Aucune

Mesures de réduction

- *L'augmentation des surfaces d'espaces vert favorisera une utilisation naturelle des eaux pluviales (infiltration des petites pluies, évapotranspiration, ...) ;*
- *Le projet s'assurera de mettre en place les mesures nécessaires à la préservation quantitative et qualitative de la ressource en eau, tant en phase de chantier que dans son fonctionnement (mesures pour prévenir la pollution des eaux, systèmes économiseurs d'eau potable...).*

IV.5 Climat, Energie et Résilience au changement climatique

La problématique du changement climatique est en enjeu fort à l'échelle planétaire et locale.

L'Observatoire du Climat des Hauts de France a réalisé une étude de son territoire en 2017 « Tour Horizon Climat-Energie ». Cette étude a permis de montrer que la région est fortement contributrice à l'effet de serre avec des émissions directes de GES s'élevant à 67.8 Mt éq. CO₂ en 2014 soit 14.8% des émissions nationales. Le secteur le plus émetteur de la région est l'industrie qui représente 47% des émissions, suivis par les transports et par l'agriculture et la sylviculture.

Le principal effet des émissions de GES est l'augmentation des températures moyennes. Selon la Trajectoire de Réchauffement de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC), les températures pourraient atteindre +2°C d'ici 2030 et jusqu'à +4°C d'ici 2100 par rapport à la période préindustrielle.

Le nombre de jours anormalement chauds et extrêmement chauds (dépassant les 25°C) pourrait augmenter jusqu'à atteindre 41 à 56 jours par ans d'ici 2100.

Les sécheresses seront plus intenses et plus longues, avec des tensions importantes sur la ressource en eau potable, et une pression forte sur la biodiversité et les milieux aquatiques.

Pour rappel, le site n'est pas concerné par les risques naturels qui auraient pu être amplifiés à la suite du réchauffement climatique.

L'urbanisation implique de fait une augmentation des GES responsables du changement climatique, liées à la fois aux phases de chantiers (*consommation de matériaux, mise en œuvre, transport, ...*) et de fonctionnement (*chauffage, déplacements motorisés, consommation d'énergie*).

De plus, lorsqu'il est imperméabilisé, le sol ne peut plus jouer son rôle de séquestration du carbone du carbone, qui dépend de l'activité biologique des sols.

Le projet s'implante sur une friche industrielle située en milieu urbain, ce qui limite ses incidences par rapport à un projet réalisé en extension urbaine. En effet, il concerne des sols qui ont déjà été artificialisés et dont la capacité de stockage du carbone est plus faible que celle de milieux naturels (forêts, zones humides...).

Par ailleurs, son implantation au sein d'un tissu urbain dense contribue à réduire les impacts en phase d'exploitation, notamment grâce à la proximité des services, des équipements et des différentes offres de transports, limitant ainsi les besoins en déplacements motorisés.

Le projet prévoit la végétalisation du cœur d'îlot, favorisant la création de zones d'ombre. Associée à la présence de noues paysagères dédiées à la gestion des eaux pluviales, cette organisation contribue à atténuer les effets d'îlot de chaleur urbain.

Enfin, le choix de matériaux de façade aux teintes relativement claires participe également à la limitation de l'accumulation de chaleur et au confort thermique du site.

Les futurs respecteront la réglementation énergétique en vigueur, RE2020 pour les logements et RT2012 pour le foodcourt). L'ensemble des bâtiments seront alimentés par de l'électricité.

Niveau d'enjeu : Moyen

Mesures d'évitement

- *Le projet prend place sur une friche industrielle et utilise des terres artificiels.*

Mesures de réduction

- *La mise en place d'espaces verts en cœur d'îlot, de toitures végétalisées et la gestion des eaux pluviales dans des ouvrages superficiels, qui permettront d'atténuer les effets d'îlot de Chaleur Urbain*
- *Le choix des matériaux de teintes plus claires permet de diminuer l'effet de chaleur urbain ;*
- *Les bâtiments respecteront la réglementation en vigueur, notamment pour l'isolation thermique, permettant d'assurer le confort d'été et d'hiver dans les logements ;*
- *Les dispositions prises par rapport à la diminution de l'usage de la voiture (cf. [IV.6 Mobilités](#))*

IV.6 Mobilités

La programmation du projet prévoit la réalisation de surfaces de plancher principalement dédiées à l'habitat (résidence étudiante et des logements locatifs sociaux), ainsi que des usages complémentaires tels qu'un foodcourt et des espaces de cours « Vatel Cuisines » accompagnés d'un restaurant d'application.

Ces aménagements sont implantés au cœur du quartier de la gare de Roubaix, secteur faisant l'objet d'un processus de redynamisation depuis plusieurs années, et bénéficiant d'une proximité immédiate avec de nombreuses aménités et équipements (commerces, restauration, pharmacie, établissements scolaires, services médicaux, commerces de proximité, gare ferroviaire, ...).

✓ Accessibilité par les modes actifs :

Le périmètre d'étude bénéficie d'une accessibilité caractéristique d'un site en cœur urbain. Il est desservi principalement par la rue de l'Ouest, qui longe la limite nord-ouest du site, ainsi que par la place Henri Isebaert, située en limite nord-est.

La rue de l'Ouest est aménagée avec des trottoirs de part et d'autre, de largeur variable, permettant des cheminements piétons plus ou moins sécurisés. En revanche, aucun aménagement cyclable spécifique n'y est actuellement présent.



Figure 10: Rue de l'ouest au droit du site

Source : Google maps, 2025

La place Henri Isebaert constitue un espace partagé dédié aux modes actifs. Elle est directement connectée à une passerelle piétonne franchissant les voies SNCF, offrant un lien direct avec la gare et renforçant ainsi la connexion du site aux pôles de transports en commun et aux centralités urbaines.



Figure 11: Place Henri Isebaert

Source : Google maps, 2024

En phase fonctionnement, la desserte du site s'organisera depuis la rue de l'ouest. Un accès principal sous porche desservira le centre du site et permettra l'accès aux différents services. L'axe ouest-est permettra de relier le quartier de la gare avec le site et la rue de l'Ouest. Le site ne sera accessible que par les modes actifs et véhicules de secours.

La localisation du projet en milieu urbain permettra aux futurs habitants d'accéder aux différentes aménités de la commune comme les commerces (supérette, boulangerie, pharmacie...), les écoles (maternelle et primaire), les services médicaux... en moins de 10

minutes à pied. Dans la continuité des objectifs du projet, le cœur d'îlot est conçu comme un espace prioritairement dédié aux modes actifs, en lien direct avec la rue de l'Ouest et la place Henri Isebaert. Cette organisation permet de renforcer et de structurer les continuités piétonnes avec les cheminements existants.

L'usage du vélo permet d'atteindre une large partie de la commune de Roubaix, notamment le centre-ville, ainsi que plusieurs communes limitrophes telles que Mouvaux, Tourcoing, Wattrelos, Croix et Marcq-en-Barœul, dans un rayon d'environ 15 minutes. Cette accessibilité cyclable place les futurs usagers du site à proximité immédiate de nombreux équipements, services et pôles d'emploi. Cette pratique sera par ailleurs encouragée par la création d'un stationnement dédié, comprenant 61 places implantées au rez-de-chaussée du bâtiment de logements sociaux, offrant une solution de stationnement pratique et sécurisée. Des stationnements supplémentaires pourront être aménagés dans le parking silo de la gare.

D'après google maps, une station de trottinette électrique libre-service se situe sur la place Henri Isebaert.

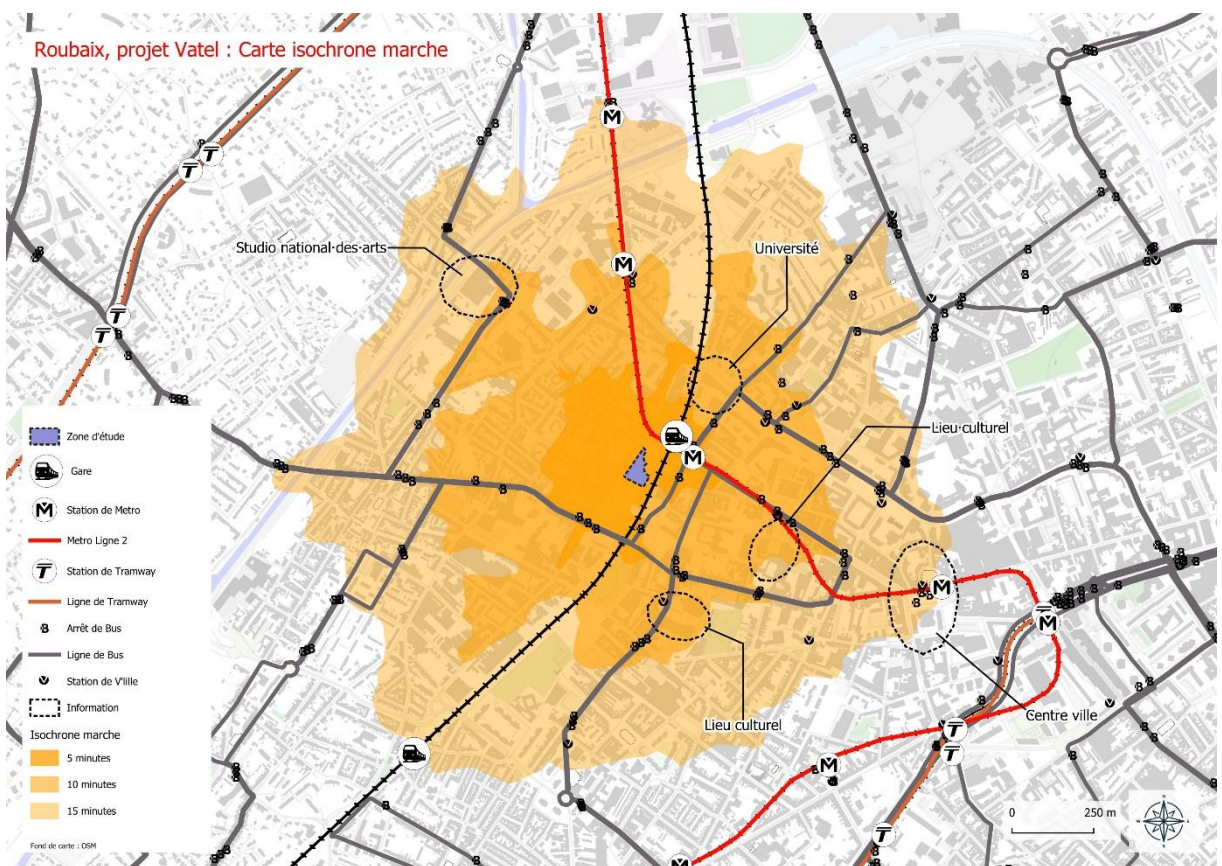


Figure 12: Plan de situation du projet par rapport aux aménités de la commune

Source : MA-GEO, 2025

✓ Desserte par les transports en commun :

La commune de Roubaix bénéficie d'une offre de transports en commun particulièrement développée, assurée par le réseau Ilévia, qui comprend 133 lignes de bus, 12 Lianes (lignes à haut niveau de service), deux lignes de métro et deux lignes de tramway. Dans ce contexte, le site du projet dispose d'une desserte en transports collectifs de très bon niveau.

Plusieurs arrêts de bus sont accessibles à moins de 10 minutes à pied depuis la rue de l'Ouest. Ils desservent notamment :

- La ligne 30 (Tourcoing Centre – Wasquehal),
- La ligne 33 (Leers Nord Belgique / Leers Cœur de Ville – Tourcoing Einstein),

- La ligne CIT5 (Wattrelos Centre – Roubaix Manufacture Fraternité). Ces lignes offrent une fréquence régulière, avec un passage environ toutes les 20 minutes en période scolaire.

Le site est également situé à proximité de la ligne 2 du métro, accessible en environ 6 minutes à pied, reliant Saint-Philibert à C.H. Dron (Tourcoing). Ce mode de transport assure une desserte rapide et fréquente à l'échelle métropolitaine.

Enfin, le projet se situe à 350 m de la gare de Roubaix, offrant un accès direct aux lignes TER, notamment la liaison Lille – Courtrai. Cette connexion permet de rejoindre rapidement la gare de Lille-Flandres, pôle ferroviaire régional majeur, assurant également des correspondances TGV, notamment vers Paris.

✓ **Accessibilité routière :**

La commune de Roubaix est desservie par un axe majeur, la route M656, qui constitue un maillon important du réseau routier autour de Lille et de ses communes voisines. Cet axe permet notamment de rejoindre l'autoroute A22, reliant Lille au sud-ouest de Roubaix à Gand, en Belgique, au nord-est.

Le site du Campus Vatel est directement accessible depuis la rue de l'Ouest, qui longe la limite nord-ouest du périmètre.

À terme, le site du projet ne sera pas accessible pour la circulation automobile. Le stationnement des véhicules se fera dans un parking silo extérieur au site, en l'occurrence celui de la gare, situé à environ 300 mètres du projet.

L'augmentation du trafic routier induite par l'aménagement du site devrait rester limitée. En effet, le projet est implanté en hypercentre, dans un secteur bien desservi par les transports en commun et les modes actifs. Par ailleurs, la programmation, majoritairement composée de logements étudiants en lien direct avec les espaces d'enseignement Vatel Cuisines, est de nature à réduire les déplacements motorisés et, par conséquent, les hausses potentielles de trafic.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement

Aucune

Mesures de réduction

- *Le projet prévoit un aménagement sans circulation automobile favorisant ainsi l'usage des transports en commun ;*
- *Un local pour les vélos sécurisé et facile d'accès sera réalisé en rez-de-chaussée d'un des bâtiment permettant de favoriser l'usage de ce mode de déplacement ;*
- *Le stationnement pour les véhicules sera éloigné des logements et réalisé dans un parking silo. Ce choix permet de laisser plus de place au mode actif au sein de la parcelle mais également de dissuader à l'usage de la voiture en faveur des modes doux ;*
- *Les aménagements piétons et cyclables réalisés seront sécurisés et connectés aux infrastructures existantes assurant ainsi le confort des usagers.*

IV.7 Les risques et pollution des sols

Selon le portail internet Géorisques, les risques naturels sur le site sont faibles :

Le site du projet est concerné par les contraintes physiques de sol suivantes :

- Zone d'aléa moyen pour le retrait et gonflement des argiles ;
- Zone potentiellement sujette aux débordements de nappe ou aux inondations de cave avec une fiabilité moyenne ;

- Zone d'aléa faible pour le potentiel radon (catégorie 1) ;
- Zone de sismicité faible.

Etant donné l'historique du site, le périmètre rapproché du projet présente des risques technologiques. Selon Géorisques, l'environnement proche du site est concerné par la présence de sites pollués ou potentiellement pollués, d'anciens sites industriels et d'activités de service, de secteurs d'information sur les sols (SIS), ainsi que par une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) non soumise à la directive SEVESO.

Une étude pollution a été réalisée à l'échelle du périmètre élargi en juillet 2012 par EACM, celle-ci montre les pollutions suivantes sur le site d'étude :

- Les métaux (Cadmium, Chrome, Cuivre, Zinc, Mercure, Plomb) ;
- Les composés organiques halogénés volatils.

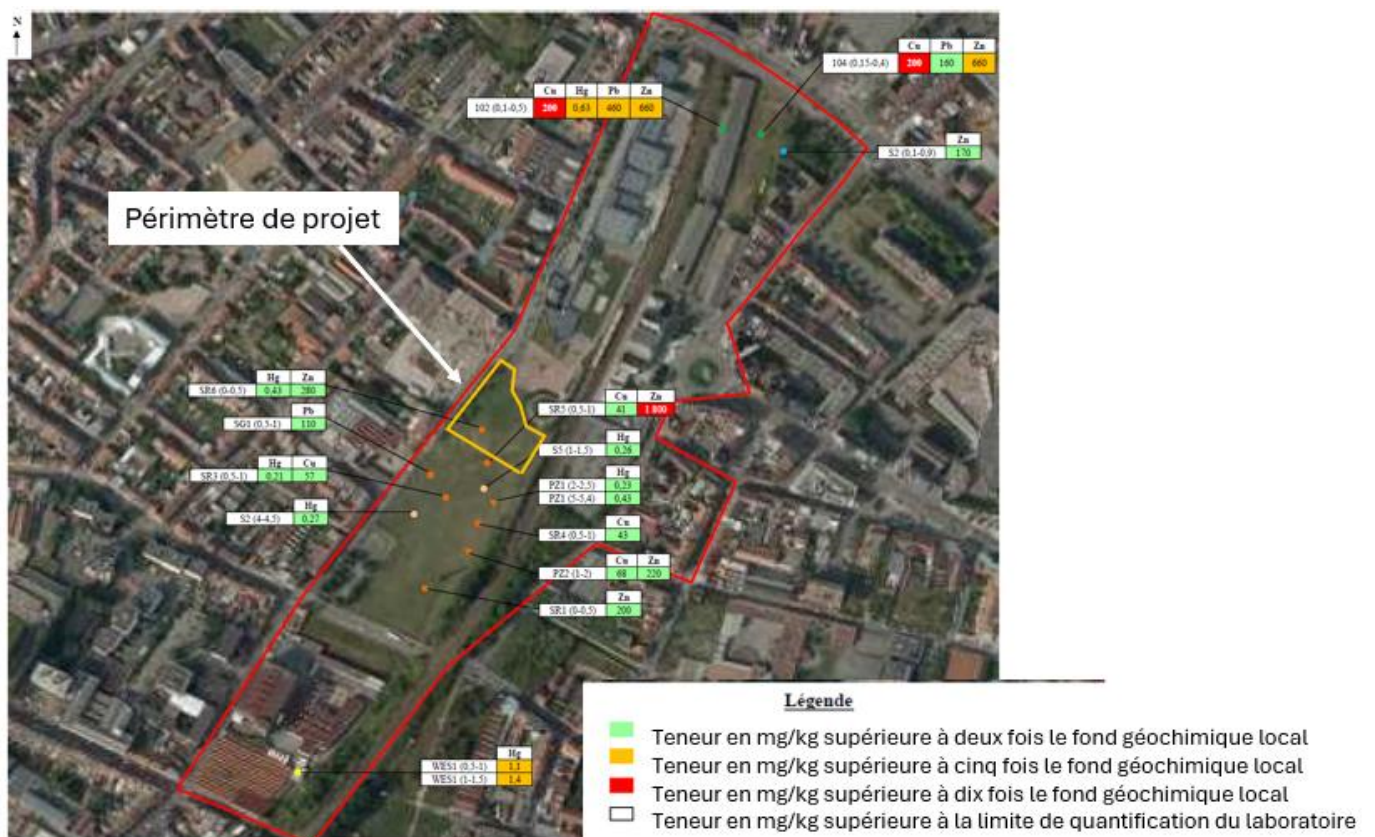


Figure 13: Cartographie de la pollution par les métaux
Source : Etude pollution, juillet 2012

L'étude de pollution réalisée en 2012 a permis d'évaluer l'exposition aux polluants rencontrés dans les sols et eux souterraines. Dans le secteur de la rue de l'ouest, les résultats sont les suivants :

Scénarii d'exposition

L'analyse des risques pour le secteur rue de l'Ouest a été effectuée sur 3 scenarii correspondant à :

- Un usage du site en lycée ;
- Un usage du site en résidences avec jardins ;
- Un usage du site en jardin public.

Les voies de transfert retenues pour l'évaluation des risques ont été :

- Le dégazage de substances depuis les sols et les eaux souterraines vers l'intérieur et l'extérieur des bâtiments ;
- L'envol de poussières ;
- Le transfert par diffusion des substances depuis les sols vers les canalisations d'acheminement d'eau potable en PEHD ;
- La volatilisation des substances présentes dans l'eau du réseau vers l'air lors de la douche ;
- La lixiviation des substances depuis les sols vers la nappe ;
- La bioconcentration des substances présentes dans les sols de surface et dans l'eau d'arrosage dans les végétaux cultivés dans les jardins potagers.

L'ensemble des substances organiques détectées lors des différentes campagnes a été retenu pour l'évaluation des risques. Concernant les métaux, seuls les métaux dont les teneurs étaient supérieures aux teneurs naturelles ont été considérés.

Résultats de l'évaluation quantitative des risques

En considérant le scénario d'aménagement en résidence avec jardin ou en jardin public, aucun risque supérieur aux valeurs de références n'apparaît dans la mesure où 30 cm de terres saines sont mises en place.

Une étude complémentaire relative à la pollution des sols est en cours. Elle permettra notamment de réaliser des investigations supplémentaires sur le site du Campus Vatel, à travers un nombre supérieurs de points de sondage. À l'issue de cette étude, des recommandations seront formulées concernant l'aménagement des espaces publics, la conception des bâtiments ainsi que la gestion des eaux pluviales, et un plan de gestion sera établi.

Niveau d'enjeu : Fort

Mesures d'évitement

-Hormis la pluie courante, les eaux de pluie seront stockées puis rejetée au réseau séparatif de la rue de l'ouest évitant ainsi toute pollution de la nappe.

Mesures de réduction

-Définition des mesures de réduction à l'issue de l'étude pollution

IV.8 Les nuisances sonores

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un outil d'action pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores liées à certaines routes, autoroutes, infrastructures ferroviaires ou constatées dans certaines agglomérations.

À l'issue de la phase de consultation du public qui s'est déroulée du 16 novembre 2020 au 17 janvier 2021, le PPBE de la MEL a été adopté à l'unanimité par le conseil métropolitain ce vendredi 29 avril 2022. Il répond aux exigences de la 3ème échéance de la directive européenne, pour les grandes infrastructures routières dont la MEL est gestionnaire, et pour les communes de l'agglomération de Lille.

Selon le diagnostic acoustique du territoire, près de 50 % des situations de dépassement des seuils réglementaires se concentrent sur les quatre principales communes de la Métropole, à savoir Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq. À Roubaix, la principale source de nuisance sonore est le trafic routier, qui représente également la majorité des dépassements recensés. Sur la commune, on note plusieurs zones classées par le PPBE par zone à enjeu modéré et une à enjeu fort lié au Boulevard de Metz et de Strasbourg. La zone à enjeu la plus proche du site est liée à l'Avenue des nations unies.

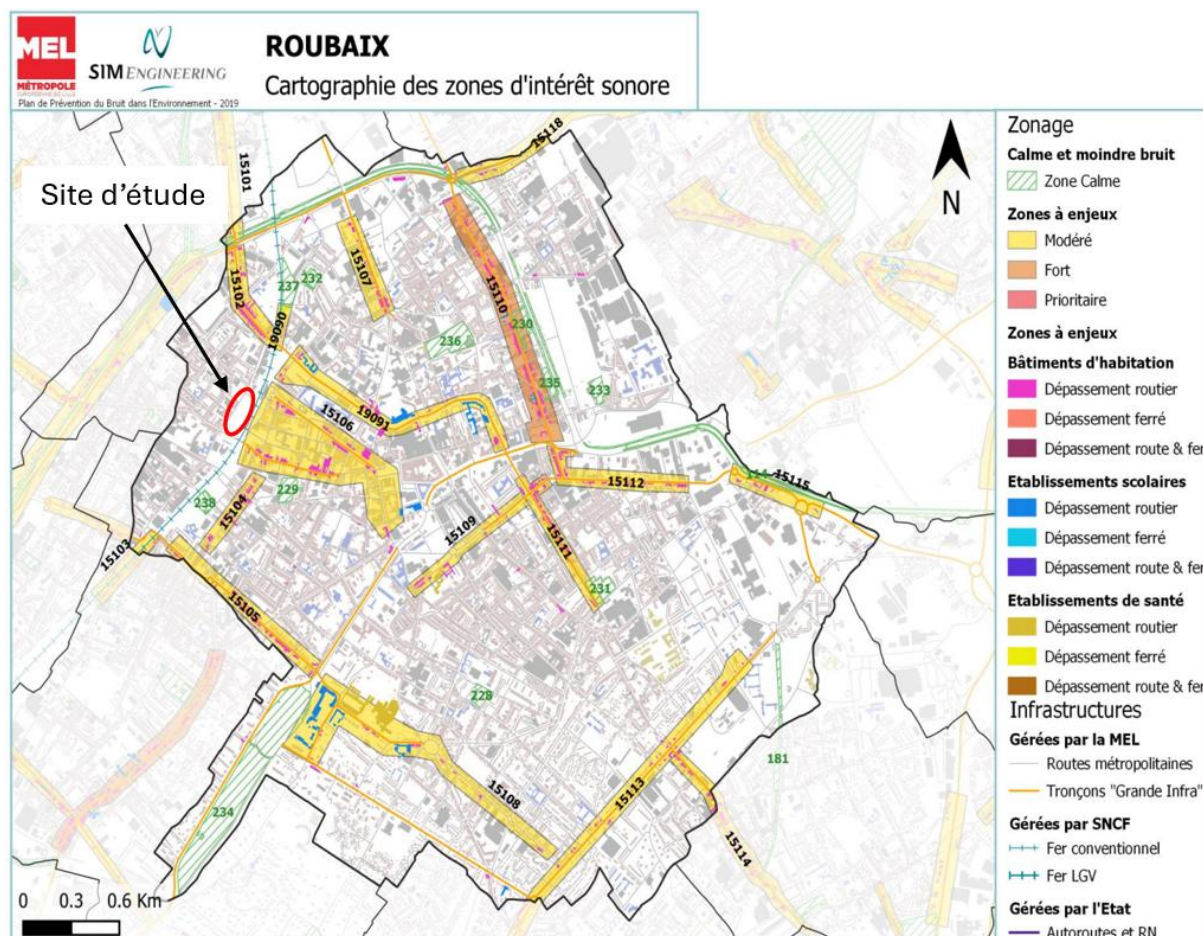


Figure 14: Cartographie des zones d'intérêt sonore
Source : PPBE MEL

Le site d'étude est longé par les voies SNCF permettant de desservir la ligne Lille – Courtrai. D'après le PPBE de la MEL, les infrastructures ferroviaires sont la 2^{de} source de nuisance à l'échelle du territoire. 1% de la population est soumis à des dépassements de seuil en période nocturne. 75% de la population est exposée un niveau sonore inférieur à 55 dB(A).

D'après la cartographie des niveaux sonores de la commune de Roubaix, la ligne ferroviaire génère des émissions sonores comprises entre 50 et 55 dB(A) en indicateur Lden. Ces niveaux restent toutefois moins pénalisants pour les usagers que ceux liés aux principaux axes routiers, et le secteur est identifié comme ne présentant pas de risque sonore immédiat.

Par ailleurs, selon la SNCF et la DDTM du Nord, cette infrastructure ferroviaire est classée en secteur sonore de catégorie 4, avec un périmètre affecté par le bruit d'une largeur de 30 mètres de part et d'autre de la voie.

Les constructions situées au sein de ce périmètre (logements sociaux) sont soumises à des prescriptions acoustiques spécifiques, visant notamment à garantir un isolement renforcé des bâtiments afin de limiter l'exposition des occupants aux nuisances sonores.

Dans ce cadre, le projet veillera au respect des niveaux d'isolement acoustique réglementaires pour l'ensemble des façades concernées.

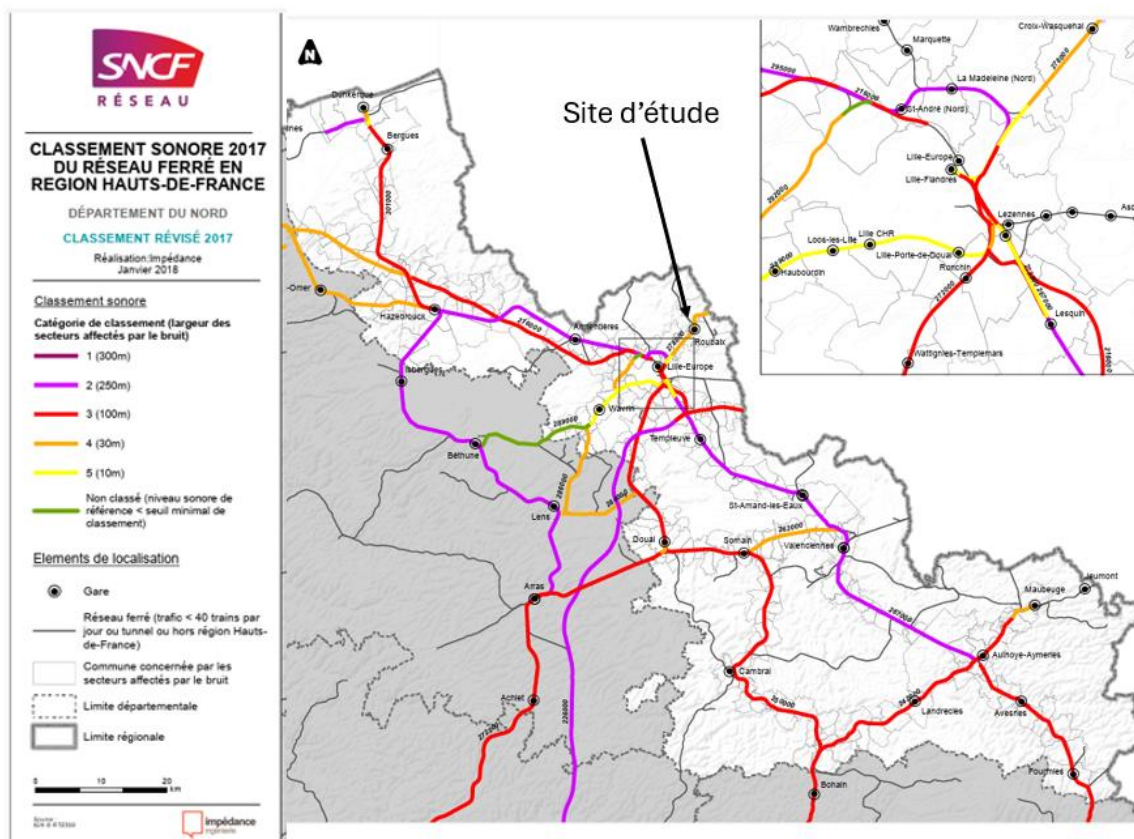


Figure 15: Carte de classement des voies ferroviaires
Source : SNCF

En dehors de la phase chantier, les principales nuisances sonores générées par le projet à la vie des habitants qui restera cependant compatible avec l'environnement urbain.

Lors de la phase travaux, les engins de chantiers et les travaux de terrassement seront une source de bruit pour les riverains. Toutefois, ne seront en activité sur les chantiers que les engins homologués, respectant les normes d'émissions sonores. De plus, l'exposition des populations au bruit ne sera que temporaire au niveau des zones en chantier.

Les logements seront conçus dans le respect de la réglementation environnementale en vigueur, contribuant à un bon confort thermique et limitant le recours à l'ouverture des fenêtres en période chaude. Par ailleurs, la majorité des logements bénéficiera d'une double orientation, favorisant la ventilation naturelle et le confort d'usage.

Une étude acoustique est en cours afin de vérifier la compatibilité du projet avec l'environnement sonore existant et de définir, le cas échéant, les mesures adaptées.

Niveau d'enjeu : Fort

Mesures d'évitement

- Aucune

Mesures de réduction

- Les mesures prises par le projet pour réduire la part de la voiture (cf. [IV.6 Mobilités](#))
- Le projet prévoit la majorité des constructions en front de rue éloignant ainsi les habitats de la ligne SNCF ;
- La butte arborée longeant la voie SNCF permettra de diminuer les bruits liés à la voie SNCF en cœur d'ilot.

IV.9 Déchets

La problématique de la gestion des déchets est une question environnementale éminemment transversale. En effet, les déchets, qu'ils proviennent des ménages ou des activités économiques, sont des sources potentielles de pollution pour les milieux et les ressources naturelles (*eau, air, sols*), et de risques sanitaires pour la population.

Les déchets générés par le projet sont d'une part ceux du chantier de réalisation qui feront l'objet d'un tri et d'une évacuation vers les filières de valorisation appropriées, et d'autre part par les déchets de type ménager qui seront générés par les futurs habitants.

Le projet visera, autant que possible, à valoriser les déblais et remblais in situ, afin de limiter les évacuations et les apports extérieurs.

En phase fonctionnement, la collecte des déchets sera réalisée grâce à 4 espaces de stockage des déchets lié à chaque activité (résidence étudiante, logements, foodcourt et restaurant). Une aire de présentation des déchets sera implantée avec accès direct depuis la rue de l'ouest pour la résidence étudiante et les logements. Concernant le Food court et le restaurant école Vatel, les locaux déchet seront suffisamment dimensionnés avec des bacs (bacs alimentaires et bac emballage papier carton) par ailleurs les locaux seront réfrigérés.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement

Aucune

Mesures de réduction

Aucune

IV.10 Mesures en phase chantier

Les phases chantier sont susceptibles d'induire des nuisances pour les riverains (trafic routier, bruit, poussières...) et des impacts sur l'environnement (pollution de l'eau...).

Le maître d'ouvrage veillera à ce que les nuisances générées en phase chantier soient réduites autant que possible, en particulier vis-à-vis des riverains. Les mesures précises mises en place seront définies dans les phases ultérieures.

Conformément aux mesures définies par l'étude d'impact à l'échelle du quartier de 2012, une charte chantier propre sera mise en place. Les principaux objectifs définis dans la charte sont :

- Une bonne organisation du chantier (propreté du site et de ses abords, gestion rationnelle des flux, ...) ;
- Le contrôle et le suivi de la démarche (désignation d'une responsable chantier propre, respect du schéma d'organisation des déchets, suivi de la qualité environnementale, ...) ;
- la limitation des nuisances sur les riverains (respect de la réglementation en vigueur sur les niveaux sonores en limite de chantier, définition des créneaux horaires d'activités et de livraisons bruyantes en préparation de chantier, contrôle systématique de la propreté des véhicules avant leur départ de chantier afin de limiter les émissions de poussières, bâchage des bennes contenant des matériaux susceptibles de s'envoler, définition en phase préparation de chantier des horaires de pointes afin de limiter les mouvements de véhicules lourds liés à l'approvisionnement du chantier durant ces horaires...) ;
- La limitation des nuisances sur le personnel (les niveaux sonores des engins et outils utilisés sur le chantier seront inférieurs à 80 dB(A) à 10 m de l'engin ou de l'outil, mise à disposition de protection auditives adaptées pour le personnel, ...) ;

- La gestion et le suivi des déchets (limitation des volumes et quantité, organisation des aires de stockage, ...) ;
- La limitation des pollutions (utilisation de matériaux à faible impact environnemental, maîtrise des effluents avant leur rejet au réseau, limiter les émissions de poussières et composés organiques volatils, ...) ;
- La mise en œuvre de dispositifs de gestion commune.

De plus, il est prévu de porter une attention particulière à la gestion des nuisances (bruit, gêne ponctuelle...), notamment par la mise en place de dispositifs d'information et de communication à destination des riverains, tels que des boîtes aux lettres de quartier ou une adresse de contact dédiée permettant le signalement d'éventuelles difficultés.

Concernant l'accessibilité et la circulation, le Plan d'Installation de Chantier (PIC) sera établi avec la ville de Roubaix afin de limiter les impacts sur le trafic des voies aux alentours et de garantir le maintien des accès aux riverains. La base vie sera implantée à l'intérieur du périmètre du projet, ce qui contribuera à réduire l'occupation et les perturbations de l'espace public.

S'agissant des risques de pollution liés à d'éventuels déversements accidentels, les entreprises intervenantes seront tenues de respecter la réglementation en vigueur, permettant ainsi de limiter ces risques. Par ailleurs, le talus boisé longeant les voies SNCF, situé hors du périmètre du projet et constituant un support potentiel pour la biodiversité, ne sera pas impacté par les travaux.

Enfin, les nuisances associées au chantier sont temporaires et limitées dans le temps. Les travaux devraient être réalisés en une seule tranche, pour une durée prévisionnelle d'environ 30 mois.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement

Strict respect de la réglementation

Mesures de réduction

Mise en place d'une charte chantier propre