

DOUAI ET FLERS-EN-ESCREBIEUX (59)

Opération de renouvellement urbain du quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle

Demande d'instruction au cas par cas

Note explicative



Sommaire

I. Les éléments de contexte	3
II. Les principales caractéristiques du projet	6
II.1 Le projet architectural et son insertion urbaine, paysagère et environnementale	6
II.1.1. Les objectifs poursuivis par Douaisis agglo	6
II.1.2. Les objectifs poursuivis par l'équipe de maîtrise d'œuvre	7
II.1.3. La concertation avec les habitants	7
II.2. Le plan guide de 2020	8
II.4 Le programme d'intervention	10
II.5 Planning et procédures	19
III. Appréciation des enjeux et réponses apportées par le projet	21
III.1 Les espaces naturels	21
III.2 La faune et la flore	22
III.3 Patrimoine arboré	25
III.4 Patrimoine historique et culturel	25
III.5 Ressource en eau et milieux aquatiques	27
III.6 Sous-sol / sol en tant que ressource	30
III.7 Climat / Energie	32
III.8 Mobilités	35
III.9 Risques naturels	39
III.10 Risques technologiques	39
III.11 Pollution des sols	40
III.12 Nuisances sonores	41
III.13 Qualité de l'air	44
III.14 Nuisances lumineuses	47
III.15 Déchets et économie circulaire	47
III.16 Mesures en phase chantier	49
III.17 Synthèse des enjeux	50

Date	Indice	Objet de la modification	Référence
27/02/2026	A	Livraison du document	25924

La présente note, jointe à la demande d'examen au cas par cas destinée à statuer sur la nécessité d'une évaluation environnementale pour l'opération de renouvellement urbain du quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle, 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. Les éléments de contexte

UN TERRITOIRE ENCLAVÉ ET FRAGMENTÉ

L'emprise opérationnelle du projet, d'une surface d'environ 8.3 ha, couvre deux communes : Douai (quartier de Dorignies) et Flers-en-Escrebieux (secteur du Pont-de-la-Deûle). Il est composé de sous-entités urbaines fonctionnant difficilement ensemble malgré des lieux de vie partagés.

Le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle occupe une position stratégique à l'échelle du Douaisis grâce à sa proximité immédiate de plusieurs zones d'emploi industrielles (ZI des Prés Loribes, des Asturies et de Dorignies) et à la présence d'infrastructures de transport structurantes, telles que la gare de Pont-de-la-Deûle sur la ligne Douai-Lille et l'échangeur de l'A21. Ces infrastructures facilitent l'accessibilité régionale, mais constituent également des barrières physiques importantes, en particulier la voie ferrée qui renforce la fragmentation du secteur.

Malgré ces atouts, le secteur demeure en marge des dynamiques urbaines et économiques de l'agglomération. C'est un quartier à la fois coupé du centre-ville de Douai et de celui de Flers-en-Escrebieux ; et isolé des polarités commerciales et résidentielles structurantes (Carrefour Douai-Flers, pôle des Épis et du Raquet). Son organisation spatiale est fragmentée par de vastes emprises techniques et industrielles (zones d'activités, emprises militaires, logistiques, portuaires), accentuant encore son isolement et limitant l'accès aux aménités urbaines.

Les principaux équipements publics (collèges, lycées) ainsi que pôles commerciaux et espaces de loisirs sont situés en dehors du périmètre, ce qui place le secteur dans une situation paradoxale : bien connecté à l'échelle régionale mais faiblement irrigué par les services du quotidien. Il bénéficie toutefois d'équipements de proximité, notamment dans les domaines social et périscolaire, et d'une offre médicale en développement.

UN PARC SOCIAL SURREPRÉSENTÉ ET FRAGILISÉ

Selon l'étude urbaine et sociale réalisée en 2020, le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle présente un parc de logements marqué par la forte présence du logement social (43 % du parc, contre 32 % à Douai et 29 % à Flers-en-Escrebieux).

Plusieurs bailleurs y sont implantés (Norévie, Sia Habitat, Maisons et Cités, Partenord Habitat), avec certaines résidences concentrant des difficultés notables (Vieux Corons, tour Château Delattre).

À cela s'ajoute un parc privé vieillissant (44 % du parc), qui joue de fait un rôle d'accueil de ménages précaires : bâti de qualité moyenne, vacance élevée (17 %, souvent de longue durée), et forte précarité des ménages (taux de pauvreté à 38 % à Dorignies).

Ces fragilités résidentielles se traduisent par des dysfonctionnements socio-urbains : insécurité, trafics et dégradations, concentrés notamment autour des secteurs Jean-Jaurès, Château Delattre et du pôle

gare. La spécialisation de certains équipements et la faible qualité des espaces publics contribuent à une dévalorisation globale du quartier, alimentant un processus de relégation à l'échelle de Douai et du Grand Douaisis.

Depuis plusieurs années, la précarisation du quartier de Dorignies s'accélère, dans un contexte où le parc de logements perd de son attractivité et où la réputation du quartier se dégrade. À Pont-de-la-Deûle, la gare maintient une certaine dynamique d'attractivité, mais le peuplement demeure fragile.

UN PROJET ENGAGÉ DANS LE CADRE DU NPNRU

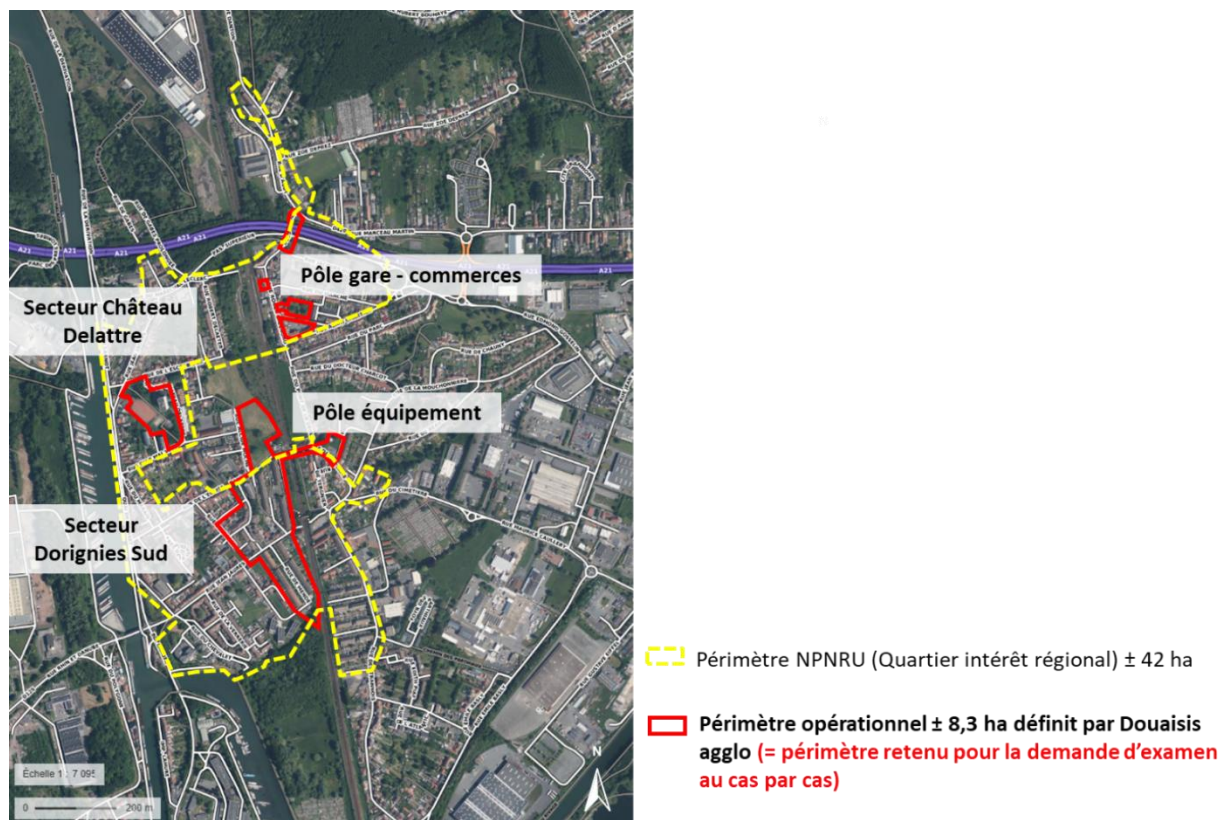
Lancé en 2014, le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires. Les projets retenus par l'ANRU (agence nationale de rénovation urbaine) doivent répondre à un cahier des charges précis.

Dans le cadre de leur compétence obligatoire « politique de la ville », les intercommunalités ont été désignées pour piloter et accompagner les projets « ANRU » de leur territoire. Douaisis Agglo est ainsi en charge des missions d'ingénierie (études diagnostic, définition des orientations stratégiques, enquête sociale...), d'organisation de la concertation, d'animation des rencontres techniques et politiques, et de la réalisation des documents de contractualisation.

Ces missions de Douaisis Agglo se poursuivent sur toute la période de réalisation du programme.

La mise en œuvre opérationnelle du programme est placée sous la maîtrise d'ouvrage des bailleurs sociaux (pour les projets de rénovation de logements) et des communes (pour les projets d'équipement et de réhabilitation de l'espace public).

Deux sites ont ainsi été retenus sur le territoire de Douaisis Agglo ; dont **le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle de 42 ha qui a été retenu au titre de l'intérêt régional (QIR)**. Au sein de ce quartier, **un périmètre opérationnel multi-sites d'environ 8,3 ha** a été défini par Douaisis Agglo.



Une étude urbaine et sociale (2019–2020), pilotée par l’agence JDL Architecture-Urbanisme, a permis l’élaboration d’un premier plan guide.

En octobre 2025, une équipe de maîtrise d’œuvre pluridisciplinaire composée de Tandem + (architecture-urbanisme) / Paysages (Paysage et urbanisme) / ExpliCités (programmation – montages) / OGI (bureau d’études VRD et environnement) été désignée pour actualiser ce plan guide et conduire les études opérationnelles.

UNE PRISE EN COMPTE ANTICIPÉE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Afin d’intégrer au plus tôt les enjeux environnementaux et d’appliquer la séquence Eviter – Réduire – Compenser(ERC), Douais Agglo a engagé dès l’amont un ensemble d’études thématiques

- Inventaire Habitats Faune Flore – Auddicé – octobre 2025, joint en annexe 2 ;
- Recherche et caractérisation de zone humide – Auddicé – octobre 2025, joint en annexe 3;
- Inventaire du patrimoine arboré - Aliwen - avril 2025
- Etude historique, documentaire et de vulnérabilité des milieux - Ixsane - avril 2025
- Etude préalable d’économie circulaire - Ixsane - rapport intermédiaire octobre 2025
- Etude gaz à effet de serre – MA-GEO – octobre 2025 , joint en annexe 4;
- Etude de trafic – RP Ingenierie – novembre 2025, joint en annexe 5 ;
- Etude acoustique – Kietudes – décembre 2025
- Etude air et santé – Airea — décembre 2025

Par ailleurs Douais Agglo, qui assure la maîtrise d’ouvrage du projet, a souhaité recueillir un cadrage préalable sur le degré d’information attendu de l’évaluation environnementale. Cet avis a été formalisé sous le n° 2024-8869 lors de la séance du 8 juillet 2025,et les remarques et réponses apportées ont été prises en compte dans la présente demande de cas par cas.

II. Les principales caractéristiques du projet

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

II.1.1. Les objectifs poursuivis par Douaisis agglo

LA VOCATION DU QUARTIER ET LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES PRIORITAIRES DU PROJET EN COHÉRENCE AVEC LE CONTRAT DE VILLE

Le projet de renouvellement urbain porté par Douaisis Agglo vise à mettre fin au décrochage socio-urbain du quartier en améliorant durablement les conditions de vie et son attractivité. L'ambition est de réintégrer ce quartier dans la dynamique territoriale, de réduire les inégalités et de favoriser une véritable mixité sociale.

Pour répondre à ces enjeux, les interventions prioritaires portent sur la requalification de l'habitat, en particulier du parc social, afin d'offrir des logements de qualité et de soutenir un peuplement équilibré. L'amélioration du cadre de vie, la valorisation des espaces publics, le renforcement des services de proximité et la sécurisation des ambiances urbaines constituent également des leviers majeurs pour renforcer l'attractivité résidentielle.

Le projet s'articule avec les priorités du Contrat de ville, notamment la levée des freins à l'emploi, la réussite éducative, la culture, la médiation, la santé mentale, la lutte contre les discriminations, l'inclusion numérique, la participation citoyenne et le renouvellement urbain. Ces thématiques sont intégrées de manière transversale au projet afin de garantir un accompagnement global des habitants.

Pour le Quartier de Dornignies / Pont-de-la-Deûle les études menées ont mis en avant deux réalités sociales distinctes :

- une séquence continue de dysfonctionnements lourds le long de l'axe majeur et des pôles de vie principaux du quartier (gare, rue Jaurès avec commerces, franchissement voie ferrée, accès autoroute..)
- et d'autre part le secteur des écoles de Dornignies et le secteur Sud Bateliers – Rue de Mende qui présentent des qualités mais sont fragilisées par leur proximité avec des secteurs plus dégradés.

Cet axe structurant constitue la colonne vertébrale du projet et guide la hiérarchisation des interventions sur trois secteurs stratégiques principaux :

- **Dornignies Sud** : Un secteur d'amélioration des lieux qui concentrent les dysfonctionnements socio-urbains les plus importants mobilisant fortement l'ANRU ;
- **Pôle équipements** : Un secteur de déploiement d'une polarité équipements et d'espaces publics de rencontre autour du passage à niveau mobilisant des partenaires publics élargis ;
- **Pôle gare-commerces** : Un secteur de confortement de la polarité gare et commerciale mobilisant un ensemble de partenaires dont l'ANRU sur les problématiques d'habitat ;

LES OBJECTIFS D'EXCELLENCE DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le projet de renouvellement urbain s'inscrit dans une démarche d'excellence portée par Douais Agglo, en lien avec les dynamiques territoriales majeures. La gratuité des transports en commun depuis janvier 2022 constitue un levier essentiel pour améliorer la mobilité des habitants, particulièrement dans les quartiers faiblement motorisés, et renforcer l'attractivité résidentielle.

Douais Agglo s'inscrit également dans la dynamique « Action Cœur de Ville » afin de renforcer les liens entre la centralité de Douai et les quartiers prioritaires, notamment en matière de développement économique, d'habitat et d'équipements publics.

L'ensemble de ces orientations vise à garantir un haut niveau de qualité dans les opérations de construction, de réhabilitation et d'aménagement des espaces publics, avec une attention particulière portée à la performance énergétique, au confort d'usage et à l'intégration environnementale.

II.1.2. Les objectifs poursuivis par l'équipe de maîtrise d'œuvre

Le projet de renouvellement urbain porté par Douais Agglo s'inscrit dans les enjeux du Contrat de Ville et du NPNRU. L'équipe de maîtrise d'œuvre mandaté en octobre 2025 poursuit les objectifs engagés en élaborant une stratégie urbaine intégrée, reposant sur une articulation cohérente des interventions :

- requalification de l'habitat ancien et du parc social (secteur sud) ;
- amélioration de la gestion et de la qualité des espaces publics ;
- renforcement du pôle gare et des équipements (secteur nord) via une requalification et un nouveau programme d'habitat ;
- structuration des continuités internes par un axe transversal requalifié.

Les **4 piliers** de l'action du NPNRU Dorignies/ Pont-de-la-Deûle, sont les suivants :

- 01- Contribuer à la résorption des trafics par des actions urbaines spécifiques
- 02- Requalifier l'habitat privé et social dégradé en lien avec les secteurs de projet
- 03 - Structurer le territoire en renforçant la vocation de chaque pôle
- 04- Développer une mixité sociale en s'appuyant sur les secteurs Mouchonnière et Delattre

II.1.3. La concertation avec les habitants

Douais Agglo a organisé une concertation préalable du public du 13 février au 21 mars 2023.

Elle avait pour objectif de :

- Présenter le schéma directeur proposé pour le renouvellement urbain des quartiers de Dorignies et Pont-de-la-Deûle ainsi que les opérations à mener pour le réaliser ;
- Recueillir l'avis des habitants et des personnes concernées ou intéressées par le projet de renouvellement urbain qui sera engagé.

Deux réunions publiques ont été organisées : le 13 mars 2023 à Dorignies, et le 20 mars 2023 à Pont-de-la-Deûle.

Le bilan de la concertation, arrêté le 14 avril 2023, s'établit comme suit :

- Aucune observation ou remarque n'a été consignée dans le registre.

- Concernant les réunions publiques :
 - À Dorignies, la réunion a réuni entre 5 et 10 habitants. Les retours ont été globalement positifs. Les questions ont porté sur :
 - la sécurité, notamment la capacité du projet à résorber certaines difficultés sans en créer de nouvelles ;
 - l'offre de services de proximité, en particulier en lien avec la démolition programmée du Mille Club, les besoins des jeunes et les lieux de pratique sportive ;
 - la circulation et le stationnement.

Ces échanges ont permis de préciser le déroulement du projet et les travaux à poursuivre concernant l'offre de services, la gestion des équipements, leur adaptation aux besoins et l'attractivité du quartier.

- À Pont-de-la-Deûle, un seul habitant s'est présenté. Celui-ci avait déjà participé à la réunion de Dorignies. Faute de participants, la réunion n'a donc pas été tenue.

D'autres temps d'échange seront organisés au fur et à mesure de l'avancement des études de conception du projet.

II.2. Le plan guide de 2020

LA TRANSFORMATION PAR UNE INTERVENTION SUR LA COMPOSITION URBAINE

La trame urbaine du quartier de Dorignies/Pont-de-la-Deûle comporte aujourd'hui un certain nombre de configurations propices aux trafics, aux passages indésirables et insécurisants, une limite public-privé peu lisible entraînant des difficultés de gestion, ainsi que des espaces de délaisés urbains en coeur de quartier qui participent à cette dévalorisation d'ensemble. Les difficultés de fonctionnement socio-urbain se concentrent d'ailleurs dans le secteur Jaurès-14 juillet-Vieux Corons-Rue de Mende qui cumule des organisations urbaines complexes.

Des actions de suppression des passages en arrière des logements et au travers des résidences (rue de Mende et 14 juillet), de démolition partielle et de recreation d'un modèle urbain plus classique avec une rue piétonne et carrossable desservant des logements résidentialisés (14 juillet et Vieux Corons), de fermeture des ilots et d'occupation des friches par des constructions (Vieux Corons, béguinage rue Pecqueur-Jaurès) et par des espaces verts privatifs ou sécurisés (jardins familiaux, squares, parkings) doivent permettre de rendre les espaces publics plus lisibles, sécurisés et de redonner aux habitants un cadre de vie apaisé.

La sécurisation et l'aménagement des circulations piétonnes participeront en outre à cette recomposition urbaine. Le passage à niveau, particulièrement étroit et dangereux, deviendra demain le pivot entre la polarité de la gare et des commerces et celle des équipements par une démolition des bâtiments pour majorité insalubres et par une reconfiguration d'un carrefour accidentogène. L'ensemble des parvis des nouveaux équipements seront réaménagés et des liaisons douces permettront de les relier à pied à distance des flux routiers.

La création d'un parc ludique et paysager à l'ouest des voies ferrées, en coeur de quartier, animé par les équipements scolaires, sociaux et culturels, apportera un espace de rencontre unique pour l'ensemble des habitants des différents sous-quartiers. Ces aménagements paysagers permettront en outre de qualifier les limites avec les friches ferroviaires et de mettre à distance les cheminements des voies ferrées afin de les concentrer sur des itinéraires sécurisés.

LE RENFORCEMENT DES POLARITÉS COMMERCIALES ET D'ÉQUIPEMENT

Deux polarités structureront et participeront de l'équilibre fonctionnel et urbain du quartier en développant une polarité autour des équipements scolaires, sociaux et culturels à Dorignies, et en confortant une polarité commerciale autour de la gare de Pont de la Deûle.

Du côté de Pont-de-la-Deûle, une intervention d'acquisition-réhabilitation des locaux commerciaux vacants autour d'une offre de services complémentaires à ceux déjà présents sur le site sera réalisée par la collectivité. réhabilitation et résidentialisation de la résidence

Maurice Dapvril, point de fixation des trafics et des dégradations sur le secteur, contribuera à achever la revalorisation du secteur.

LA RÉSORPTION DES POCHES D'HABITAT DÉGRADÉ (SOCIAL ET PRIVÉ) ET LA MIXITÉ DE L'HABITAT DANS LE QUARTIER

Le renouvellement urbain de Dorignies/Pont-de-la-Deûle s'appuiera sur une requalification de l'offre résidentielle, sociale sur des résidences du bailleur Norévie, et de l'habitat privé dans des secteurs d'intervention stratégique. L'intervention sur l'habitat s'opérera dans un premier temps sur des lieux particulièrement visibles et porteurs d'un renouvellement d'image à court et moyen terme, puis dans un second temps, sur un site particulièrement attractif pour une diversification à terme de l'offre résidentielle du quartier.

Une première phase permettra dans les trois secteurs stratégiques Jaurès – pôle équipements – pôle gare de corriger les dysfonctionnements les plus importants sur les patrimoines sociaux de Norévie et sur quelques poches d'habitat privé dégradé.

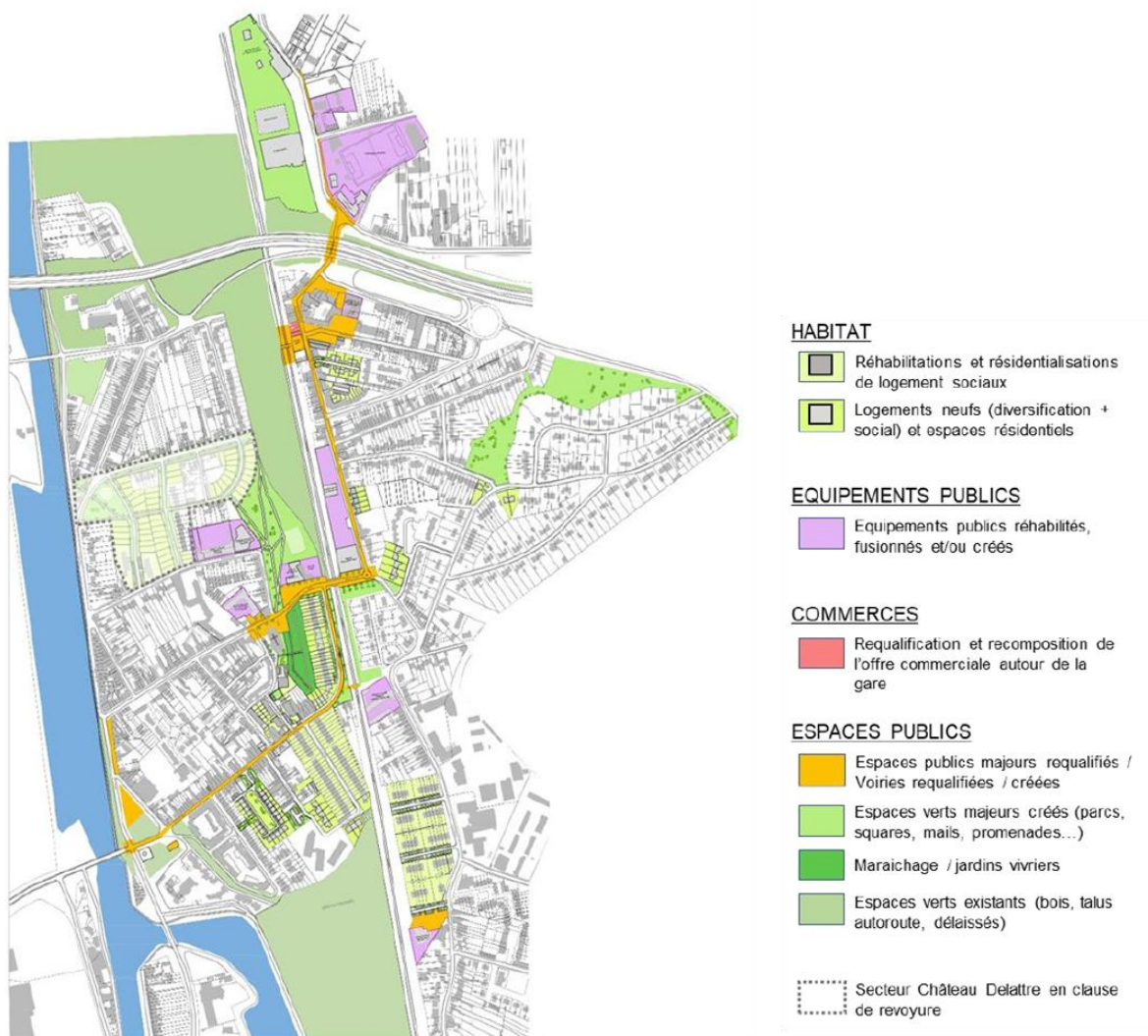


Figure 1: Plan guide à l'échelle du périmètre du NPNRU de 42 ha réalisé par l'agence JDL Architecture-Urbanisme

II.4 Le programme d'intervention

Selon ce plan guide actuel, le programme d'intervention s'organise autour de **trois secteurs opérationnels** qui présentent les **dysfonctionnements les plus importants** :

- Secteur Dorignies Sud (Vieux Corons - 14 juillet – Rue Jean Jaurès - Rue de Mende) qui concentre les dysfonctionnements socio-urbains les plus importants
- Pôle équipements : déploiement d'une polarité d'équipements et d'espaces publics de rencontre autour du passage à niveau
- Pôle gare-commerces: confortement de la polarité gare et commerciale

Sur le secteur Château Delattre, aucune opération n'est stabilisée avec la ville de Douai. A ce stade des réflexions, la réhabilitation du bâtiment par le bailleur Norévie constitue l'option privilégiée.

Plan programme – NPNRU Dorignies / Pont de la Deûle

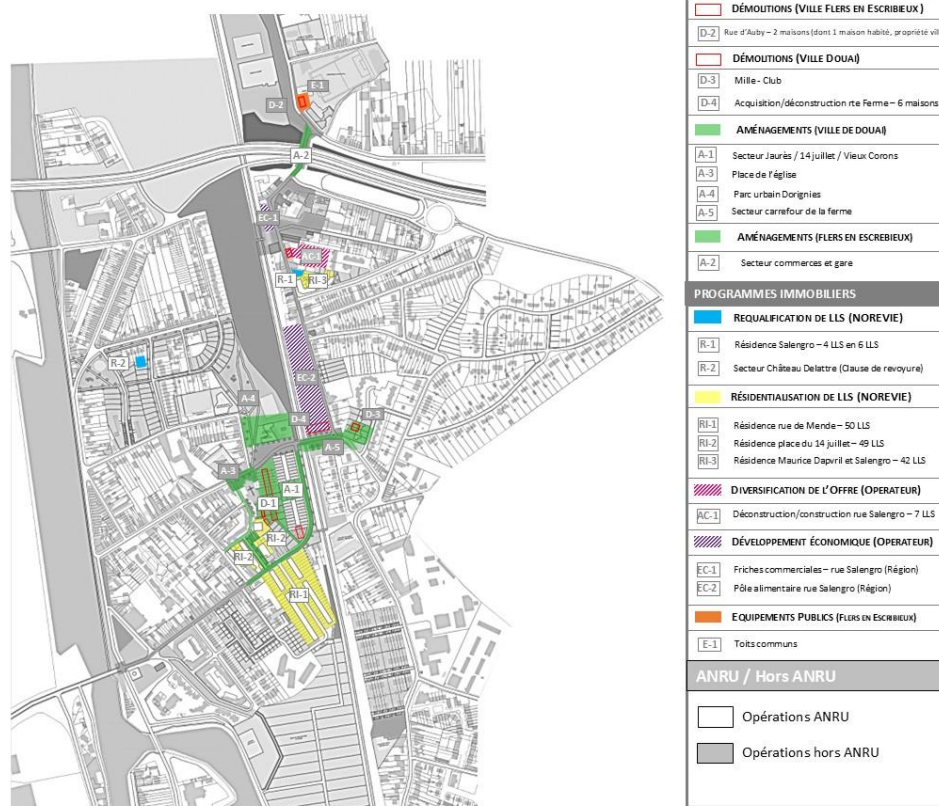


Figure 2: Plan programme Dorignies / Pont-de-la-Deûle - avril 2025

SUR LE PÔLE GARE ET COMMERCE DU QUARTIER PONT-DE-LA-DEÛLE À FLERS-EN-ESCREBIEUX, LE PROGRAMME D'INTERVENTION EST LE SUIVANT :

- **Réhabilitation** de la résidence rue Salengro par la restructuration de 4 logements (2 Type 3 en rez-de-chaussée, 1 Type 3 au 1^{er} étage et 1 Type 3 au 2^{ème} étage). en 6 logements (1T4 en Rez-de-jardin + 1 T2 ; 2 T2 au premier étage, et 2 T2 au deuxième étage). Ces typologies répondent parfaitement aux besoins et demandes fortes en petites typologies du territoire.
- **Résidentialisation** de la résidence Maurice Dapvril de 42 logements pour traiter la configuration des espaces résidentiels communs qui favorise squats et incivilités, notamment par la reprise des cheminements et des places de stationnements, et le repositionnement des poubelles. Le programme portera sur la restructuration du parking existant en cœur d'îlot et des emplacements des locaux poubelles et l'ajout d'un local vélo. Ces interventions seront réalisées en cœur d'îlot sans interface avec les espaces publics (rue Alain Chartier et rue Roger Salengro).



Figure 3: Illustrations de l'état existant Maurice Dapvril

- **Reprise du passage sous l'A21** sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Flers-en-Escrebieux pour sécuriser le passage piéton et apporter de la qualité à cet espace actuellement très sombre. Le programme prévoit la sécurisation des trottoirs, la reprise des stationnements existants, le maintien des espaces végétalisés situés aux abords et la réalisation d'une fresque street-art.



Figure 4: Illustrations de l'état existant passage sous l'A21

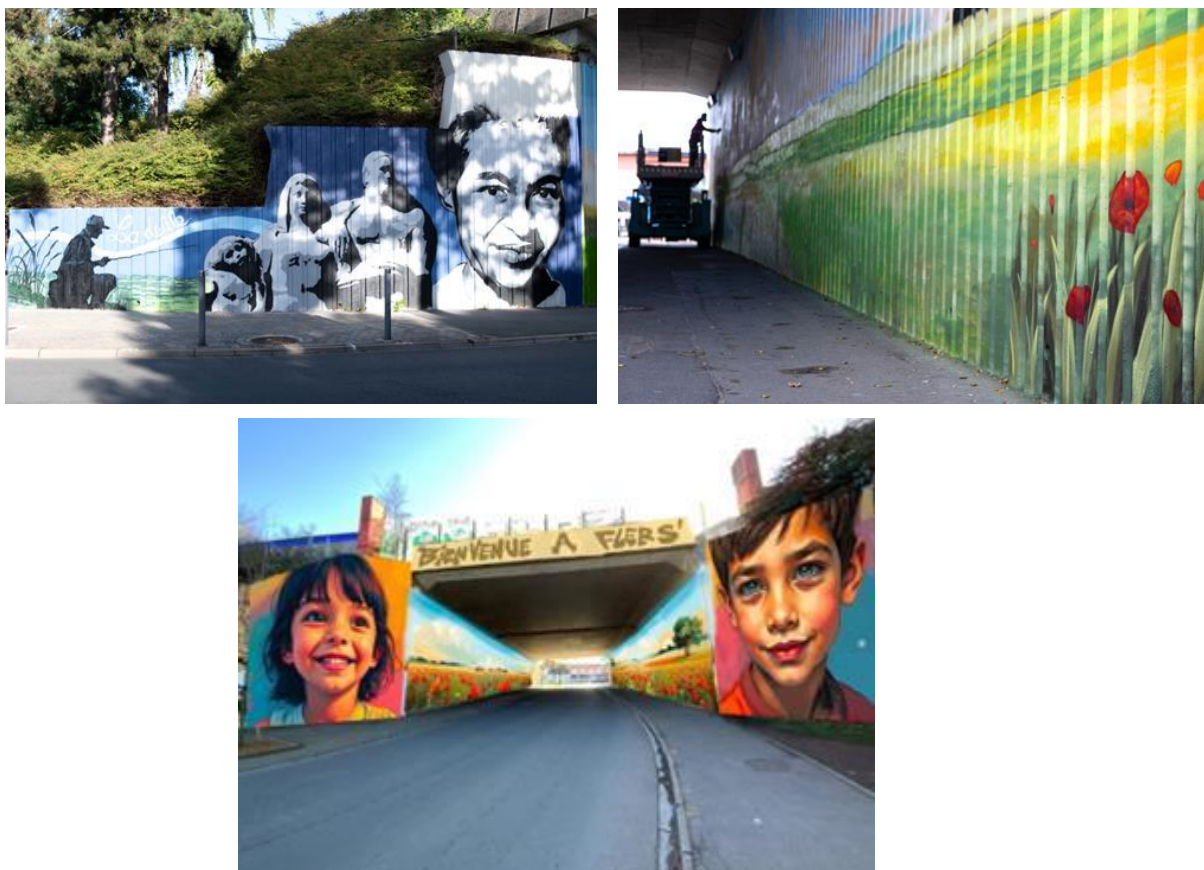


Figure 5: Illustrations de la fresque

- **Construction** de 7 logements sociaux sur la friche Salengro (opérateur non désigné à ce jour).
- **Réhabilitation de 4 cellules commerciales vacantes** par la ville de Flers-en-Escrebieux. Le programme prévoit la reprise des façades, et les espaces intérieurs des cellules commerciales vacantes et situées au niveau du parvis de la gare « Pont de la Deûle » est accessible depuis la rue Roger Salengro.



Figure 6: Illustration de l'état existant



Figure 7: Illustrations du projet de réhabilitation des cellules commerciales



Figure 8: Périmètres opérationnels sur le secteur Pont de la Deûle à Flers en Escrebieux

SUR LE PÔLE ÉQUIPEMENT ET LE SECTEUR DORIGNIES SUD SUR LA COMMUNE DE DOUAI, LE PROGRAMME D'INTERVENTION EST LE SUIVANT :

– **Secteur Vieux Corons/Jaurès :**

- **Démolition de 20 logements** sociaux des Vieux corons et de 10 garages par le bailleur Norévie,
- et : **aménagement des emprises libérées par la démolition** du secteur Jaurès et vieux Corons par la ville de Douai. Le programme est en cours de cadrage dans le cadre des études de MOE (usages avec les riverains, redressement de voirie rue Jean Jaurès, et interventions connexes avec les aménagements proches).



Figure 9: Illustrations de l'existant : vieux corons

Illustrations de l'existant : vieux corons

- **Secteur 14 juillet : Résidentialisation (Norévie) et aménagement de la place du 14 juillet (Ville)** qui concentrent des difficultés de fonctionnement liés à des incivilités en grande partie liés à l'organisation spatiale du secteur, dont l'ilot est traversant par de multiples passages et cours particulièrement sombres. Le programme est en cours de cadrage en lien avec les interventions sur la place (sécurisation des lieux, contrôle des accès, et la suppression des lieux de regroupement).



Figure 10: Illustrations de l'existant : secteur 14 juillet

- **Résidentialisation rue de Mende** de 50 logements individuels, et qualitatifs avec des espaces extérieurs soignés, mais qui est pénalisée par des passages en arrière de jardins et entre des maisons. Ces passages, peu ou non éclairés, sont le lieu de circulations et de squats indésirables. Le projet prévoit la sécurisation des lieux par le bailleur Norévie par la fermeture des venelles entre bandes de logements.
- **Aménagement d'un parc urbain** par l'ajout d'agréats sportifs et de jeux; dans une logique d'amélioration des usages et la création d'espaces aérés.
- **Réaménagement du passage à niveau et** réaménagement de l'espace public par la ville de Douai. Le programme est en cours de cadrage dans le cadre des études de MOE (reprise du parvis existant, usages avec les riverains, interventions connexes avec les aménagements proches).
- **Aménagement de la place de l'église** par la ville de Douai. Le programme est en cours de cadrage dans le cadre des études de MOE (reprise du parvis existant, usages avec les riverains, interventions connexes avec les aménagements proches).



Figure 11: Illustrations de l'existant : parvis de l'église

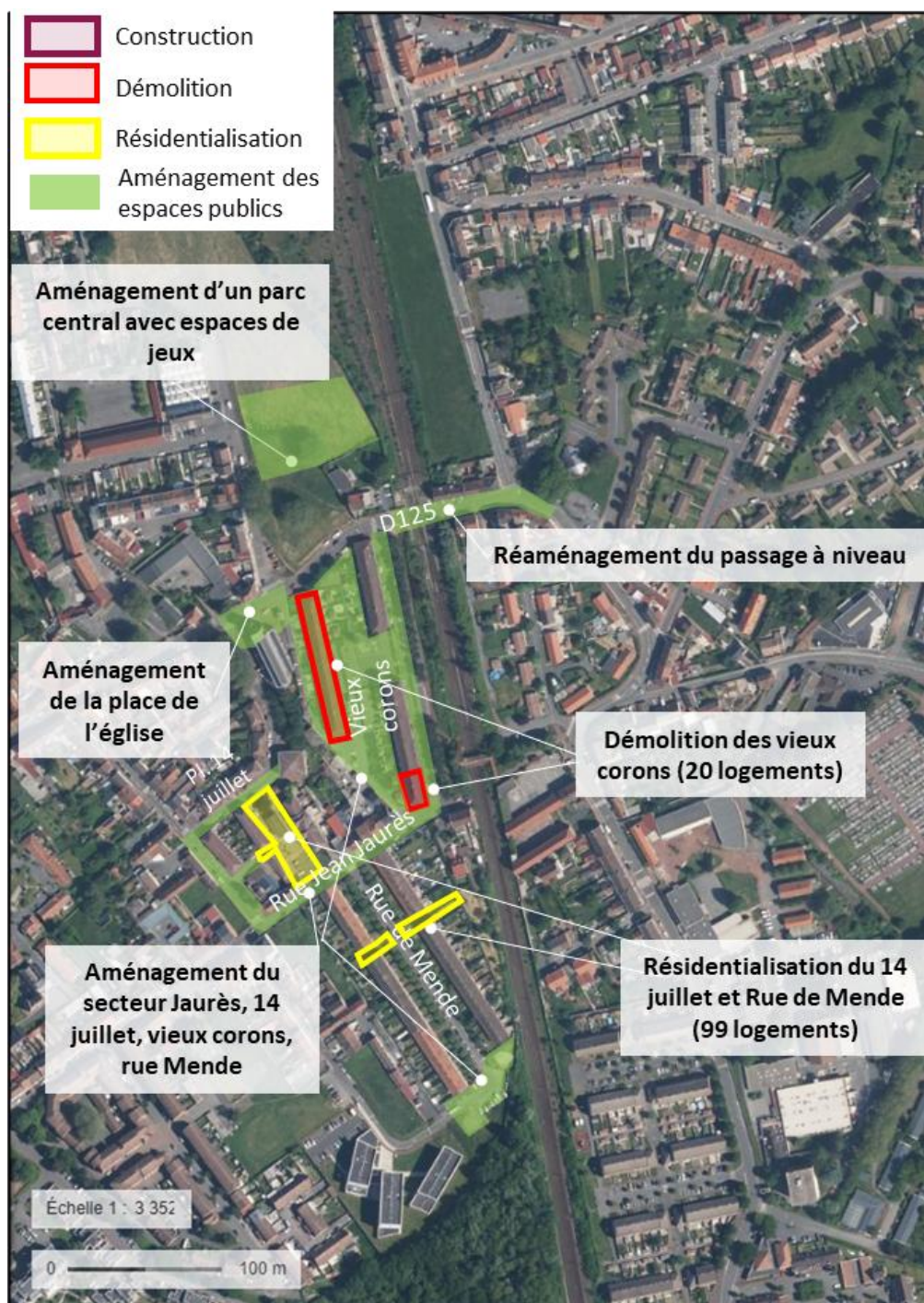


Figure 12: Périmètres opérationnels sur le pôle équipement et le secteur Dorignies sud sur Douai

SUR LE SECTEUR DU CHÂTEAU DELATTRE SUR LA COMMUNE DE DOUAI, LE PROGRAMME D'INTERVENTION EST LE SUIVANT :

Aucune opération stabilisée avec la ville de Douai. A ce stade des réflexions, **la réhabilitation du bâtiment** par le bailleur Norévie constitue l'option privilégiée.



Figure 13: Périmètres opérationnels sur le secteur du château Delattre sur Douai

II.5 Planning et procédures

Le planning prévisionnel :

La mise en œuvre opérationnelle du programme est placée sous la maîtrise d'ouvrage des bailleurs sociaux (pour les projets de rénovation de logements) et des communes pour la réhabilitation de l'espace public.

Le planning des études de conception de espaces publics est la suivant :

- Etudes AVP sous MOA Douaisis Agglo (en lien avec les villes) : objectif de remise de l'AVP en mars 2026 et validation AVP en juin 2026
- Etudes PRO sous maitrise d'ouvrage des villes de Flers-en-Escrebieux et Douai : lancement des études PRO au S2 2026.

Les principales opérations en travaux à l'horizon T1 2026 concernent :

- Les travaux d'aménagement du parc urbain de Dorignies par la Ville de Douai ;
- Travaux de sécurisation des passages piétons sous le pont de l'A21 par la ville de Flers-en-Escrebieux ;
- Les travaux de la réhabilitation de 4 LLS en 6 LLS par Norevie sur la résidence Salengro sont en cours, la fin des travaux est prévue pour décembre 2025/début 2026..
- Les travaux de construction du pôle alimentaire sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Douai (hors périmètres de l'étude cas par cas).

En parallèle, plusieurs opérations sont en études en vue des futures phases de travaux :

- La réhabilitation des 4 cellules commerciales par la ville de Flers-en-Escrebieux : démarrage prévisionnel des travaux au T1 2027;
- La résidentialisation du 14 juillet : la MOE n'a pas été notifiée, un cadrage est en cours en lien avec la MOE des espaces publics et la ville de Douai ;
- La résidentialisation rue de Mende : démarrage prévisionnel des travaux au T4 2026;
- La résidentialisation de la résidence Dapvril : démarrage prévisionnel des travaux au T4 2026;
- Construction de 7 logements sociaux sur la friche Salengro (opérateur non désigné à ce jour – temporalité des travaux non connu);
- Démolition de 20 LLS + 10 garages des Vieux corons par Norevie (démarrage prévisionnel des travaux au T2 2027, en fonction du rythme de relogement et des résultats des études structurelles à mener par la MOE du bailleur en lien avec les logements non démolis par le bailleur Soliha).

Procédures au titre du code de l'urbanisme

Le dépôt d'un permis de démolir par Norevie pour les vieux corons est ciblé au T2 2026. Cette procédure portera l'étude d'impact si elle est requise à l'issue de la demande d'examen au cas par cas.

Un permis de construire sera déposé pour la construction de 7 logements sociaux sur la friche Salengro lorsque qu'un opérateur sera désigné.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet ne nécessitent aucun permis d'aménager.

Procédure au titre du code de l'environnement

Le projet est soumis à minima à déclaration à un dossier loi sur l'eau au titre de la rubrique 2.1.50 (Rejet des eaux pluviales dans un fossé, ou infiltration).

III. Appréciation des enjeux et réponses apportées par le projet

III.1 Les espaces naturels

(voir annexe cartographiques 7)

Douze zones naturelles d'intérêt reconnu (hors Natura 2000) ont été recensées dans un périmètre de 5 kilomètres autour de la zone d'étude, il s'agit de : 8 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1, 2 réserves naturelles régionales (RNR), ainsi que 2 sites du Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN).

Aucune de ces zones naturelles d'intérêt reconnu n'est directement concernée par la zone d'étude.

Tableau 1: Zones naturelles d'intérêt reconnu (hors Natura 2000) à moins de 5 km de la zone d'étude (Source : Auddicé)

Type de zone	Intitulé	Distance par rapport à la zone d'étude (en km)
ZNIEFF I	310013764 – Pelouses et bois métalliques d'Auby	0,4
	310013317 – Vallée de l'Escrebieux, marais de Wagnonville et Bois des Anglais	0,4
	310013763 – Terril n°136 dit Lains Ouest et marais de Pont Pinet à Roost-Warendin	1,1
	310013265 – Marais de Roost-Warendin	1,4
	310013260 – Complexe humide entre Roost-Warendin et Raimbeaucourt	2,4
	310013714 – Marais de la Tourberie à Sin-le-Noble	3,8
	310030007 – Parc des Renouvelles, marais de Dechy	4
	310013713 – Bois de Flines-lez-Raches	4,9
RNR	FR9300075 – Marais de Wagnonville	0,4
	FR9300088 – Annelles, Lains et Pont Pinet	1,3
CEN	FR4505966 – Marais de Wagnonville	0,4
	FR4505729 – Domaine de la Chaumière	4,8

Cinq sites Natura 2000 sont présents dans un périmètre de 20 km autour du site d'étude.

Aucun d'entre eux n'est directement concerné par la zone d'étude. Le site le plus proche, la ZSC «Pelouses métalliques de la plaine de la Scarpe» (FR3100504), se trouve néanmoins à seulement 400 mètres au nord du site d'étude.

Tableau 2: Sites Natura 2000 présents dans un périmètre de 20 km autour du site d'étude (Source : Auddicé)

Type de zone	Intitulé	Distance par rapport à la zone d'étude (en km)
ZPS	FR3112002 – Les « Cinq Tailles »	9
	FR3112005 – Vallées de la Scarpe et de l'Escaut	10,3
ZSC	FR3100504 – Pelouses métalliques de la plaine de la Scarpe	0,4
	FR3100506 – Bois de Flines-lez-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux	3,4
	FR3100507 – Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe	10,3

Le projet se situe en dehors des aires d'évaluation spécifiques de plusieurs habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

Compte tenu de la nature du projet (renouvellement urbain) et de la distance qui le sépare des habitats humides d'intérêt communautaire (au minimum 9 km), il peut également être considéré comme situé hors de la zone influençant les conditions hydriques favorables à ces milieux.

Le projet se trouve toutefois dans l'aire d'évaluation spécifique de l'habitat « 6130 – Pelouses calaminaires des *Violetalia calaminariae* », présent localement dans le secteur d'étude. La population caractéristique du site Natura 2000 FR3100504 « Pelouses métalliques de la plaine de la Scarpe » ne sera pas directement impactée, étant localisée à environ 400 mètres du site et séparée de celui-ci par l'autoroute A21.

Les habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des trois sites Natura 2000 (ZSC) situés dans un rayon de 20 km ne sont donc pas susceptibles d'être affectés par le projet. Par ailleurs, les espèces d'intérêt communautaire à l'origine de la désignation de ces sites n'ont pas été observées lors des investigations de terrain, et les habitats présents sur la zone d'étude ne leur sont pas favorables.

Compte tenu de la distance séparant le projet des différents sites et des aires d'évaluation spécifiques associées, aucun impact significatif n'est à prévoir.

Il peut donc être conclu que le projet n'aura pas d'incidence sur les sites du réseau Natura 2000.

III.2 La faune et la flore

(Voir le rapport écologique réalisé par Auddicé en octobre 2025 en annexe 2)

Le site du projet s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé, caractérisé par une forte densité d'habitations. Toutefois, des habitats semi-naturels sont présents sur le site : des espaces verts et aménagements paysagers, des zones de friches prairiales, de friches herbacées mésophiles, des jardins d'agrément, des bandes arbustives à arborées et une pelouse métallicole à Armérie de Haller.

Dans le cadre du projet, un inventaire écologique 4 saisons a été réalisé en 2025 par le bureau d'études Auddicé, dont le rapport complet est joint en annexe 2.

À l'issue des **inventaires floristiques**, il ressort que le site d'étude présente un enjeu relatif à la flore et aux habitats qualifié de fort pour la pelouse métallicole à Armérie de Haller, de modéré pour les stations de Chicorée sauvage et de Tabouret des champs, de faible pour l'ensemble du site à l'exception des habitations et autres bâtiments, des terrains de sport, de la voirie et des parkings où l'enjeu est très faible.

Une grande diversité floristique a été observée au sein de la zone d'étude. Toutefois, les espèces végétales relevées sont en grande majorité très communes. **Deux espèces patrimoniales** déterminantes de ZNIEFF en Hauts-de-France ont été observées : la Chicorée sauvage et le Tabouret des champs. De plus, **une espèce protégée en Nord-Pas-de-Calais** a été inventoriée : l'Armérie de Haller (mais non protégée en France selon l'arrêté du 20 janvier 1982). Cette dernière pousse, avec d'autres plantes caractéristiques, au sein d'une pelouse qui peut être qualifiée de « pelouse métallicole ».

Il a également été recensé **12 espèces exotiques envahissantes**, dont 8 avérées et 4 potentielles en Hauts-de-France.

La zone d'étude accueille **une entomofaune** ubiquiste typique des milieux ouverts en friche. La richesse spécifique est très faible. Cela s'explique par des habitats très peu diversifiés et un

environnement anthropisé. Les espèces observées sont toutes très communes à assez communes et ne sont ni patrimoniales, ni protégées ou menacées.

Aucun amphibien ni reptile n'a été identifié lors des investigations de terrain.

En ce qui concerne l'**avifaune**, la diversité spécifique y est moyenne à faible (27 espèces observées en période de nidification et entre 13 et 20 espèces le reste de l'année), et les espèces recensées sont communes.

Les investigations de terrain ont permis de constater la présence certaine d'une seule espèce de mammifères terrestres : le Rat surmulot. Il s'agit d'une espèce exotique envahissante.

Concernant les **chiroptères**, les inventaires acoustiques se sont concentrés en début de nuit au niveau d'un bâtiment résidentiel afin de vérifier l'absence de chiroptères en prévision de sa démolition. Aucun individu n'a ainsi été observé en gîte dans ce bâtiment. Cette observation a néanmoins permis d'identifier une zone proche avec une forte probabilité de présence d'un gîte de Pipistrelles communes puisque qu'au moins 7 individus ont été observés émergeant de cette zone.

Tableau 3: Synthèse globale des enjeux écologiques (Source : Auddicé)

Habitats identifiés	Niveau d'enjeu écologique global	Justification
Habitats et autres bâtiments – gîtes potentiels de chiroptères	FORT	Chiroptères : gîtes potentiels pour des espèces protégées
Pelouse métallicole à Armérie de Haller	FORT	Flore : habitat d'intérêt communautaire et présence de l'Armérie de Haller (espèce protégée)
Bande arbustive à arborée	MODÉRÉ	Avifaune : nidification possible du Rossignol philomèle (espèce patrimoniale protégée)
Habitats et autres bâtiments - autres	MODÉRÉ	Avifaune : nidification du Moineau domestique (certain) et du Martinet noir (probable), espèces patrimoniales protégées Chiroptères : habitat potentiellement propice au gîte d'espèces protégées
Stations de Chicorée sauvage et de Tabouret des champs	MODÉRÉ	Flore : espèces patrimoniales
Localisation d'un secteur de nidification probable du Chardonneret élégant	MODÉRÉ	Avifaune : nidification probable du Chardonneret élégant (espèce patrimoniale protégée)
Espace vert, aménagement paysager (< 0,5 ha)	FAIBLE	/
Friche herbacée mésophile	FAIBLE	/
Friche prairiale	FAIBLE	/
Jardin d'agrément	FAIBLE	/
Terrains de sport	TRÈS FAIBLE	/
Voirie et parkings	TRÈS FAIBLE	/

Tableau 4: Synthèse des impacts bruts de la phase chantier sur les habitats, la flore et la faune

Niveau d'enjeu lié au milieu naturel : FaibleMesures d'évitement**EN PHASE CHANTIER**

- La pelouse métallicole à Armérie de Haller présentant des enjeux forts sera conservée dans le cadre du projet (mesure E1.1c)
- Balisage préventif des habitats et espèces à enjeux à proximité des travaux (mesure E2.1a)
- Adaptation du positionnement des zones de stockage / base-vie (mesure E2.1b)
- Évitement de stations d'espèces patrimoniales (Une station de Tabouret des champs) et d'un habitat d'intérêt communautaire (Une pelouse métallicole à Armérie de Haller)(mesure E2.1b)

Mesures de réduction**EN PHASE CHANTIER**

- Adaptation de l'emprise des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier (mesure R1.1a)
- Adaptation des installations de chantier (mesure R1.1b)
- Optimiser la gestion des matériaux (déblais et remblais) (mesure R1.1c)
- Balisage préventif des espèces exotiques envahissantes dans l'emprise des travaux et à proximité (mesure R1.1c)
- Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (mesure R2.1f)
- Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeux et/ou limitant leur installation (mesure R2.1i)
- Mise en place de dispositifs de limitation des nuisances envers la faune en phase travaux (mesure R2.1k)
- Vérification, prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens d'espèces – chiroptères (mesure R2.1o)
- Adaptation de la période des travaux sur l'année (mesure R3.1a)
- Adaptation des horaires des travaux (en journalier) (mesure R3.1b)

EN PHASE EXPLOITATION

- Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu (mesure R2.1q)
- Plantations diverses (mesure R2.2k)
- Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet (mesure R2.20)

Mesures de compensation

Aucunes

Mesures d'accompagnement

- Réalisation d'un inventaire avifaunistique et chiroptérologique sur les bâtiments impactés (mesure A4.1b)
- Installation de gîtes ou de nichoirs (mesure A3.a)
- Organisation administrative du chantier : sensibilisation du personnel, suivi du chantier par un ingénieur écologue (mesure A6.1a)
- Adaptation de l'éclairage en faveur de la biodiversité (mesure A9.a)
- Suivi des aménagements à vocation écologique et paysagère (mesure A9.a)

III.3 Patrimoine arboré

Un inventaire dendrologique et une étude phytosanitaire a été réalisé par le bureau d'études Aliwen en avril 2025. Cette étude a porté sur **34 arbres répartis sur 5 sites** : Place du 14 juillet, Eglise de Douai, Rue Alcide Moché, Croisement rue de la Ferme et rue du Pont de la Deûle, Rue du Pont Flers-en-Escrebieux.

En matière de biodiversité, le platane est l'essence majoritaire (35,3 %). Deux autres groupes, constitués respectivement de marronniers communs (*Aesculus hippocastanum*) et de cerisiers (*Prunus* sp.), présentent chacun une représentation équivalente de 14,7 %.

- Cet inventaire détaillé permettra d'orienter la palette végétale des futures plantations tout en favorisant les espèces indigènes et celles adaptées au changement climatique.

Concernant la classe d'âge, 70,6 % des arbres recensés sont relativement âgés (plus de 50 ans), dont plus d'un tiers sont des sujets matures (50 à 75 ans).

Sur le plan phytosanitaire, la majorité des arbres (56 %) nécessitent un simple suivi et entretien courant, témoignant d'un état sanitaire globalement satisfaisant. Des interventions plus spécifiques sont toutefois recommandées pour certains sujets :

- 12 % font l'objet d'un diagnostic approfondi (tomographie à ondes sonores),
- 18 % nécessitent une intervention technique,
- 12 % une taille douce d'entretien,
- et 3 % un suivi sanitaire particulier en raison de symptômes à observer dans le temps.

Ces résultats permettront d'adapter la gestion du patrimoine arboré existant et d'assurer la pérennité écologique et paysagère des arbres identifiés.

Les études de conception prendront en compte la localisation des arbres inventoriés afin d'en préserver un maximum et de limiter les besoins d'abattage. La future implantation des aménagements sera ainsi ajustée autant que possible pour maintenir les sujets en bon état sanitaire et dont la conservation est compatible avec le projet.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement et de réduction

A ce stade du projet aucune mesure n'a été définie

III.4 Patrimoine historique et culturel

Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, dont près d'un quart se situe sur le territoire du SCoT du Grand Douaisis, témoigne de deux siècles d'exploitation charbonnière ayant profondément transformé le paysage. Inscrit au **patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2012** comme « paysage culturel évolutif vivant », il regroupe 353 sites emblématiques tels que terrils, cités minières et chevalements.

À l'échelle du secteur d'étude, ce passé se lit encore à travers les terrils en lisière, les anciennes cités minières et certains équipements collectifs, qui rappellent le rôle central de la commune dans l'histoire

charbonnière du Douaisis. Toutefois, **le site d'étude en lui-même n'est pas directement concerné par un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ni par une zone tampon.**

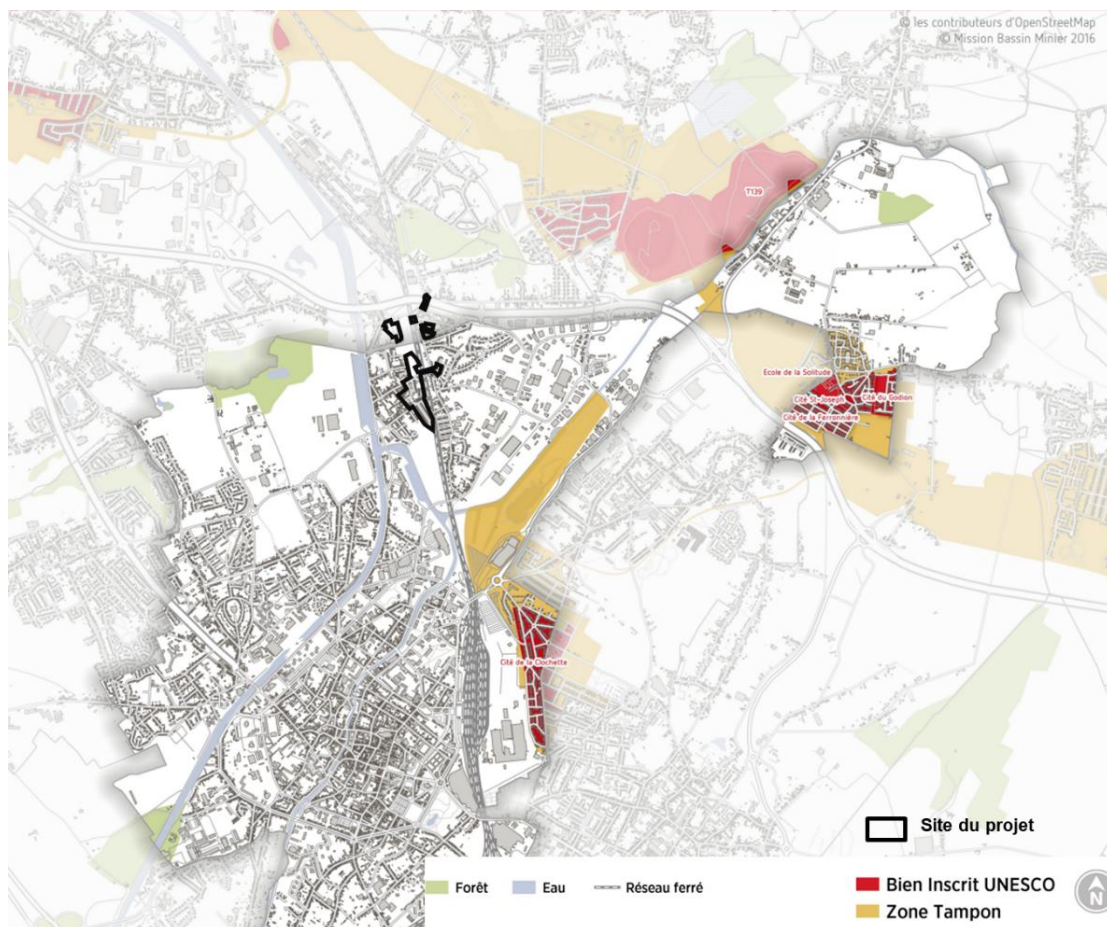


Figure 7 : Localisation des sites classés au patrimoine UNESCO à proximité du site d'étude
(Source : <https://bassinminier-patrimoinemondial.org>)

Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de Flers-en-Escrebieux.

A l'inverse, le centre-ville de Douai bénéficie d'un patrimoine architectural et urbain remarquable ce qui lui vaut d'être concerné par des mesures de conservation du patrimoine. En effet, le **centre ancien et le cours intra-muros de la Scarpe sont classés en site inscrit à l'inventaire des sites pittoresques du Nord**. C'est au sein de cet espace inscrit que se trouve l'essentiel des monuments historiques.

Le site d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection relatif à ces bâtiments.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement et de réduction

Aucunes

III.5 Ressource en eau et milieux aquatiques

(Voir le rapport de caractérisation de zones humides réalisée par Auddicé en octobre 2025 en annexe 3)

✓ Eaux superficielles

Le projet s'inscrit dans le bassin versant de la Scarpe aval, correspondant à la masse d'eau de surface continentale FRAR49 – Scarpe canalisée aval, telle que définie par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE).

Le bassin versant de la Scarpe aval résulte d'une longue transformation anthropique amorcée dès le Xe siècle. Ces aménagements ont principalement visé à développer la navigation et à améliorer le drainage agricole de la plaine alluviale. À partir de 1830, la rivière a été entièrement canalisée, lui conférant une morphologie proche de celle observée aujourd'hui.

La Scarpe canalisée aval est classée comme une masse d'eau fortement modifiée (MEFM). Les objectifs fixés par le SDAGE Artois-Picardie sont les suivants :

- Objectif moins strict, visant une amélioration de la qualité vis-à-vis des pesticides d'ici 2027;
- État chimique : report de l'objectif de bon état à 2033, pour des raisons de faisabilité technique.

La commune de Douai présente un réseau hydrographique dense, structuré autour de deux bras canalisés de la Scarpe traversant le centre-ville. À l'ouest, le canal de déviation de la Scarpe, réalisé entre Corbehem et Flers-en-Escrebieux, assure la liaison à grand gabarit avec le canal Dunkerque–Escout.

Le site d'étude n'est pas directement traversé par ce canal de dérivation. Toutefois, le secteur le plus proche, situé au niveau du château Delattre, se trouve à environ 300 mètres du périmètre du projet.

Sur le territoire de Douais Agglo, coexistent deux types de réseau : celui unitaire qui recueille à la fois des eaux usées et des eaux pluviales ; et celui séparatif qui recueille les eaux usées et les eaux pluviales dans des réseaux séparés. Sur le site d'étude le réseau est quasi-exclusivement de type unitaire. Ces eaux ont pour exutoire la station d'épuration de Douai située à environ 2km.

D'une capacité de 165 000 équivalents habitants, elle traite les effluents d'environ 80 000 habitants et de grosses industries. Sa capacité demeure supérieure à la charge maximale actuellement mesurée en entrée, estimée à 150 480 EH.

En matière de gestion des eaux pluviales, le règlement d'assainissement de Douais Agglo impose que l'infiltration sur l'unité foncière doit être la première solution recherchée. Si l'infiltration est insuffisante, le rejet de l'excédent non infiltrable doit être dirigé de préférence vers le milieu naturel avec l'accord du gestionnaire. L'excédent d'eau pluviale qui n'a pas pu être infiltré ni rejeté vers le milieu naturel est soumis à des limitations avant d'être admis dans le réseau d'assainissement communautaire.

✓ **Eaux souterraines**

Selon le SDAGE Artois-Picardie 2022-2027, le territoire de la Scarpe aval est concerné par la présence de trois masses d'eau souterraines dont les limites dépassent celles du bassin versant :

- FRAG318 – Sables du Landénien d'Orchies;
- FRAG306 – Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée;
- FRAG315 – Calcaire carbonifère de Roubaix–Tourcoing.

Au droit du site d'étude, la principale masse d'eau souterraine correspond à la nappe de la Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée (FRAG306). Cette nappe, libre à semi-captive, constitue le principal aquifère exploité pour l'alimentation en eau potable du Douaisis.

Selon le SDAGE Artois-Picardie, le bon état quantitatif de cette masse d'eau est atteint depuis 2015. Elle ne fait pas l'objet d'un classement en Zone de Répartition des Eaux (ZRE). En revanche, l'atteinte du bon état chimique a fait l'objet d'un report de délai à 2039, en raison de pressions diffuses persistantes, notamment liées aux nitrates et aux produits phytosanitaires.

La nappe de la craie est peu vulnérable vis-à-vis d'une éventuelle pollution des sols compte tenu des terrains imperméables la recouvrant au droit du projet.

✓ **Alimentation en eau potable**

Le Douaisis est alimenté en eau potable exclusivement à partir de la nappe de la craie. Elle dispose de 20 forages, qui sont situées sur les communes d'Esquerchin, de Dechy, de Férin, D'Aubigny-au-Bac, Sin-le-Noble et Flers-en-Escrebieux.

D'après l'Atlas SANDRE Eau, la partie nord de l'emprise du projet est incluse dans un périmètre d'aire d'alimentation de captage (AAC).

Aucune activité nécessitant des prélèvements directs dans le milieu naturel ne sera implantée dans le cadre du projet. Les opérations de construction et de réhabilitation prévues seront raccordées au réseau public d'alimentation en eau potable.

La consommation future en eau découlera principalement des usages domestiques courants (alimentation, hygiène, entretien) et des besoins d'entretien des locaux commerciaux. Compte tenu de la nature et du nombre limité de logements concernés ainsi que du faible gabarit des commerces, les besoins en eau resteront modérés et comparables à ceux d'un quartier résidentiel classique.

Aucune extension significative du réseau n'est prévue, les bâtiments se raccordant sur les infrastructures existantes gérées par le service d'eau potable de la commune. Les travaux de construction / résidentialisation et d'aménagement des espaces publics n'impliqueront qu'une consommation ponctuelle d'eau durant la phase de chantier (nettoyage, arrosage), sans impact notable sur la ressource.

Selon le service Cycle de l'eau de Douaisis Agglo, le territoire dispose globalement d'un système d'alimentation en eau potable performant, avec un rendement moyen annuel supérieur à 90 %, résultat d'une politique active de maîtrise des pertes. L'évolution démographique à l'horizon 2050 reste faible, limitant la pression future sur la ressource.

Toutefois, des enjeux structurels sont identifiés, notamment un besoin de renforcement des capacités de stockage sur l'UDI Nord et un patrimoine vieillissant, en particulier les forages, nécessitant des interventions à court terme. Des actions sont engagées ou programmées, dont la création de nouveaux forages, la réhabilitation du réservoir de Sin-le-Noble et un suivi renforcé de l'état des ouvrages et des réseaux, accompagné d'une réflexion sur le rythme de renouvellement.

La ressource en eau brute est jugée suffisante à l'échelle de l'UDI Nord, mais plus contrainte lors des périodes de pointe sur l'UDI Sud. Elle apparaît globalement peu sensible aux effets du changement climatique à l'échelle de Douaisis Agglo, bien que la qualité de l'eau varie selon les captages, impliquant la mise en place de traitements complémentaires pour répondre aux exigences réglementaires.

✓ Les zones humides

Une étude de caractérisation de zones humides a été menée en 2025 par le bureau d'études Auddicé sur le terrain d'assiette du projet. Le report complet est joint en annexe 3.

Le site d'étude correspond à un environnement urbain et le sol est constitué de remblais limoneux hétérogènes contenant plus ou moins de gravats.

Sur les 6 sondages pédologiques réalisés au sein du site d'étude :

- 5 d'entre eux n'ont pu être réalisés que jusque 40 cm de profondeur du fait des gravats (refus de sondage à la tarière manuelle). Ces sondages ne présentent aucun horizon rédoxique ou réductique jusqu'à 40 cm de profondeur. Vu le contexte, absence d'horizon réductique jusqu'à 1,2 m de profondeur.
- 1 d'entre eux ne présente aucun horizon rédoxique ou réductique jusque 1,2 m de profondeur.

Le critère pédologique est peu adapté pour les sols remaniés / remblayés car les horizons rédoxiques rencontrés sont souvent liés aux remblais et ne représentent pas des conditions naturelles (cas des anthroposols).

Cependant, dans le cas présent, aucun horizon rédoxique n'a été observé sur les différents sondages et aucun d'entre eux ne se rapporte à une classe de sol caractéristique de zone humide.

D'un point de vue pédologique, le site d'étude n'est pas une zone humide au sens de l'Arrêté du 24 juin 2008 modifié.

Le site d'étude est occupé par des zones anthropisées, ainsi que des espaces verts, des friches prairiales, et des friches herbacées mésophiles. D'après l'Annexe II de l'Arrêté du 24 juin 2008, les zones anthropisées et les espaces verts ne sont pas considérés comme caractéristiques de zone humide. En revanche, les zones de friches sont considérées comme « pour partie » caractéristiques de zone humide.

Une espèce indicatrice de zone humide a été inventoriée (la Consoude officinale (*Symphytum officinale*)) mais elle reste peu représentée au sein des deux habitats concernés (friche prairiale et friche herbacée mésophile) et ne fait pas partie des espèces dominantes.

D'un point de vue flore/habitats, le site d'étude n'est pas une zone humide au sens de l'Arrêté du 24 juin 2008 modifié.

Niveau d'enjeu : FaibleMesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction

-Le projet réduira la collecte des eaux en tuyau en favorisant une gestion des eaux pluviales de surface par infiltration dès que possible. En cas d'impossibilité, les eaux seront rejetées au réseau à débit limité, ce qui permettra de soulager les réseaux et le milieu naturel à l'aval.

- Quand cela est possible, le réseau d'assainissement unitaire sera remplacé par un réseau séparatif. Cela permettra également de soulager les réseaux à l'aval. La mise en place d'un réseau séparatif, ainsi que la gestion des eaux pluviales dans des ouvrages permet également d'abattre les pollutions chroniques de l'eau à l'aval.

- En ce qui concerne la consommation en eau potable, des recommandations sont indiquées dans le CPAUPE pour réduire les besoins et l'utilisation de l'eau potable.

-Les aménagements extérieurs intégreront, dans la mesure du possible, des plantations peu consommatrices en eau;

-Le projet mettra en œuvre des mesures en phase chantier, avec l'application de la charte chantier faibles nuisances qui prévoit notamment des actions de sensibilisation des entreprises intervenantes et la limitation des consommations aux seuls besoins.

III.6 Sous-sol / sol en tant que ressourceEtudes géotechniques

A ce stade du projet les études géotechniques n'ont pas encore été lancées, elles sont prévues début 2026.

L'analyse des cartes géologiques de « Douai » et de « Carvin » au 1/50 000ème indique que la géologie du secteur se caractérise par la présence des alluvions modernes au Nord, ainsi que par les limons de lavage (ou limons quaternaires sur sables de Grandglise) au Sud, d'après le site InfoTerre du BRGM.

Le projet prendra en compte les caractéristiques du sous-sol pour la conception des bâtiments, et des espaces extérieurs.

S'agissant d'un projet en renouvellement urbain, il n'aura que peu d'effet négatifs sur la nature des sols qui sont déjà très fortement artificialisés et compactés. Au contraire, l'opération vise à réduire les surfaces imperméabilisées. Cette démarche aura un impact positif non seulement sur l'infiltration des eaux mais aussi sur la biodiversité et l'écosystème lié au sous-sol.

La réalisation du projet nécessitera d'évacuer des matériaux, pour réaliser les fondations et le sous-sol. La stratégie d'utilisation des terres et matériaux excédentaires n'a pas encore été définie avec à ce stade d'avancement du projet.

Artificialisation des sols

Le site, d'une superficie d'environ 8,3 ha, est majoritairement constitué d'espaces artificialisés (bâtiments, sols imperméabilisés, etc.). Seuls 9 000 m² environ correspondent à un espace non artificialisé, composé principalement d'une friche prairiale.

La loi climat & résilience du 22 août 2021 acte le principe d'atteindre le «Zéro Artificialisation Nette» (ZAN) d'ici 2050, avec une étape intermédiaire qui est de diviser par 2 le rythme d'artificialisation d'ici 2030.

Elle fixe un certain nombre d'objectifs et de moyens, qui visent à réduire progressivement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et ses corollaires (disparition de la biodiversité, augmentation des ruissellements, besoins en infrastructures, ...), tout en répondant aux besoins de la population (besoins en logements, en équipements, mais aussi qualité de vie) et des activités économiques.

De par sa nature et son emplacement, le projet qui constitue un projet de rénovation urbaine dans le, peut être perçu comme une mesure d'évitement de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF).

La densification de la ville, est également un moyen d'action pour répondre à l'objectif du ZAN. Cependant, s'agissant d'un quartier marqué par une fragilité économique et sociale, cela passe par une stratégie urbaine intégrée, nécessitant une articulation des interventions qui permet de changer l'image du quartier, et d'améliorer le cadre de vie (offre diversifiée de logement, maillage de l'espace public en faveur des modes doux, projet paysager en faveur de la nature en ville..), mais qui n'augmente pas la densité.

Le plan guide, ainsi que le CPAUPE qui sera imposé aux constructeurs, s'attacheront à proposer des typologies urbaines et architecturales en adéquation avec ce secteur

Le maillage viaire et les formes bâties (hauteur, implantation, ...) seront directement inspirées de ce qui existe au pourtour. Les emprises des espaces publics seront réduites au minimum nécessaire pour assurer l'ensemble des fonctions qu'on y trouve (desserte routière, passage des bus, collecte des ordures ménagères), tout en prenant en compte les nouveaux besoins aujourd'hui identifiés dans les villes : sécurisation des mobilités actives, végétalisation pour diminuer les effets d'ilots de chaleur et faire venir la nature en ville, gestion alternative des eaux pluviales.

Sur l'espace non artificialisé, les aménagements prévus sur la partie nord porteront sur la création d'un parc paysager intégrant des aires de jeux. Les études de conception sont en cours, avec une attention particulière portée à la préservation des sols, à la biodiversité locale et à l'amélioration du cadre de vie, afin d'assurer une intégration cohérente des enjeux environnementaux dans le projet.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement :

- Par sa nature et sa localisation, (projet de renouvellement urbain en centre-ville), le projet s'inscrit dans une démarche d'évitement de consommation des ENAF.

Mesures de réduction :

-Le projet visera à optimiser les surfaces imperméabilisées notamment par l'usage de matériaux perméables pour les voiries et parkings ;

-Maintenance et valorisation des arbres existants et plantation de nouvelles essences adaptées au contexte urbain

- Mise en place d'une stratégie de gestion globale des déblais et remblais à l'échelle de l'ensemble de l'opération pour limiter les transports et l'exportation des terres.

- Intégration de solutions de gestion alternative des eaux pluviales (infiltration, noues végétalisées, toitures végétalisées) contribuant à la restauration de fonctionnalités écologiques des sols.

III.7 Climat / Energie

(Voir l'étude GES réalisée par MA-GEO en octobre 2025 en annexe 4)

La lutte contre le changement climatique constitue un enjeu majeur à l'échelle mondiale.

Selon les données du DRIAS, reprises sans le ScoT du Grand Douaisis, à l'horizon 2090, la température moyenne sur le Grand Douaisis pourrait augmenter de +2.72° C , et jusqu'à 3.11°C en été.

Toute nouvelle construction doit ainsi viser à limiter son empreinte carbone tout en améliorant la résilience des usagers face aux évolutions climatiques.

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).

Cependant, les caractéristiques du projet d'aménagement du fait de son mode conceptif et de sa localisation (densité, proximité du transport en commun, ...) contribueront à limiter ces émissions.

Le Grand Douaisis porte des ambitions fortes pour le climat notamment à travers son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) adopté en décembre 2020. L'objectif annoncé est d'accélérer la transition énergétique pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Cette trajectoire se décline en 3 étapes :

1. Engager une véritable démarche de sobriété dans tous les domaines en réinterrogeant et en changeant progressivement les pratiques et modes de consommation
2. Devenir un territoire à énergie positive (en 2046) en réduisant fortement les consommations d'énergie par des actions importantes notamment en termes de sobriété et en accélérant la production d'énergies renouvelables
3. Tendre vers la neutralité carbone en soutenant la séquestration carbone puis la compensation carbone pour les émissions résiduelles de GES

Depuis 2015, le Grand Douaisis s'est engagé dans une trajectoire de transition énergétique visant à réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2026 et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Cette démarche associe réduction des consommations énergétiques, valorisation des puits de carbone naturels et projets de compensation locale. Malgré les progrès réalisés, la trajectoire actuelle reste en deçà des objectifs du PCAET, nécessitant une mobilisation collective renforcée. Tout projet d'aménagement doit ainsi s'inscrire dans cette dynamique territoriale de sobriété énergétique et de lutte contre le changement climatique.

Le projet respectera les exigences de la Réglementation Environnementale RE2025, qui renforce les objectifs de la RE2020 en matière de performance énergétique, de réduction de l'empreinte carbone et de confort d'usage face aux évolutions climatiques. Cette nouvelle réglementation impose des seuils plus ambitieux sur le cycle de vie des bâtiments, encourageant l'usage de matériaux bas carbone et l'optimisation des consommations d'énergie.

Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du site a été réalisée par MA-GEO en octobre 2025, sur la base de l'état actuel et du projet futur. Cette étude a été menée à partir du logiciel UrbanPrint, développé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) et le consortium

Efficacity. UrbanPrint s'appuie sur les données et la méthodologie issues de la démarche « Quartier Énergie Carbone », qui vise à évaluer de manière globale l'empreinte carbone d'un projet urbain. L'outil permet d'estimer les émissions de GES sur l'ensemble du cycle de vie du quartier, en prenant en compte cinq grands postes : la mobilité, la construction, l'énergie, la gestion de l'eau et les déchets.

Ce bilan carbone a été réalisé sur la base des hypothèses retenues au stade du plan guide. Il servira de base de réflexion pour intégrer, dès l'AVP, des leviers de réduction de l'empreinte carbone du projet. Nous en re prenons ci-dessous quelques extraits.

Au stade du plan guide, la comparaison des émissions de GES entre la situation existante et le scénario projeté met en évidence une amélioration globale du bilan carbone du site. Les émissions totales passent de 1 950 teq CO₂/an dans l'état actuel à 1 800 teq CO₂/an dans le cadre du projet, soit une réduction d'environ 7,6 %.

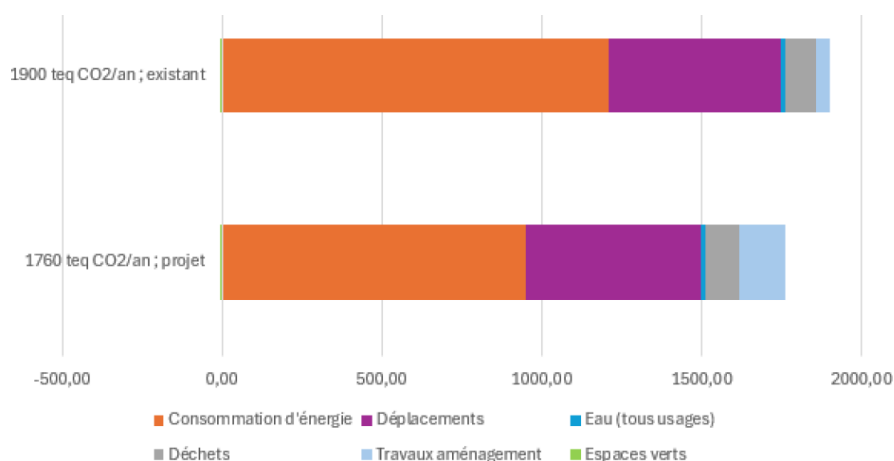


Figure 14: Comparaison des émissions de GES entre l'existant et le projet (Source : MA-GEO)

La consommation d'énergie constitue le poste le plus émetteur dans les deux scénarios, représentant plus de la moitié des émissions totales. Le poste énergétique apparaît ainsi comme le levier principal de réduction des émissions sur l'ensemble du périmètre étudié. Les émissions associées passent d'environ 1 200 teq CO₂/an pour l'existant à 950 teq CO₂/an dans le projet, soit une réduction d'environ 250 teq CO₂/an (-21 %). Cette amélioration notable résulte en grande partie du programme de réhabilitation prévu pour une partie du parc existant.

Les émissions liées **aux déplacements** demeurent quasiment identiques entre les deux scénarios, à hauteur d'environ 550 teq CO₂/an, en effet, le nombre d'habitants restera inchangé avec le projet. Néanmoins, l'amélioration de certains espaces publics contribuera à redynamiser le quartier et à renforcer son attractivité locale.

Cette requalification favorisera les commerces de proximité et, à terme, encouragera le recours aux modes de déplacement doux pour les trajets du quotidien, même en l'absence de nouveaux aménagements spécifiquement dédiés.

Les émissions associées à **la consommation et au traitement de l'eau** sont quasiment identiques dans les deux scénarios, avec des valeurs proches de zéro.

Ce résultat s'explique par le faible impact carbone des services liés à l'eau à l'échelle du site. De plus, le nombre d'habitants ne devraient pas augmenter avec ce projet donc cela ne devrait pas engendrer de surconsommation en eau.

Les émissions liées à la **gestion des déchets** augmentent dans le scénario projet, passant d'environ 100 à 110 teq CO₂/an. Cette évolution s'explique principalement par les travaux de rénovation et de démolition prévus dans le cadre du projet, qui génèrent une quantité supplémentaire de déchets de chantier et de matériaux à traiter. A cet effet une étude préalable d'économie circulaire est menée par le bureau d'études Ixsane. Cette mission vise à réaliser une pré-analyse à l'échelle macro des gisements de matériaux mobilisables sur site, à identifier les fonciers susceptibles d'accueillir des dispositifs de tri et de valorisation, et à établir des correspondances entre les matériaux disponibles et les besoins futurs des projets de construction et d'aménagement.

Les travaux d'aménagement voient leurs émissions augmenter grandement, passant d'environ 40 à 140 teq CO₂/an. Cette hausse est attribuable aux émissions ponctuelles liées à la phase de construction ou de réhabilitation (production de matériaux, transport, engins de chantier, terrassements). Ce poste constitue un invariant du projet, difficilement compressible, mais il demeure marginal au regard des autres sources d'émissions. Par ailleurs, ces travaux contribuent indirectement à la réduction des émissions des secteurs les plus énergivores, en améliorant la performance énergétique des bâtiments et le fonctionnement global du quartier.

Les espaces verts jouent un rôle positif en contribuant à compenser une partie des émissions de gaz à effet de serre grâce à la séquestration du carbone par la végétation et les sols. Cette fonction de puits de carbone, bien que d'ampleur limitée à l'échelle du site, participe néanmoins à réduire le bilan global des émissions.

Niveau d'enjeu : Fort

Mesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction :

- Si les choix énergétiques n'ont pas encore été définis à ce stade du projet, les constructions seront tenues de respecter à minima la réglementation environnementale en vigueur, avec un encouragement à dépasser les seuils réglementaires via le CPAUPE (matériaux bas carbone, conception bioclimatique, optimisation énergétique).
- Le projet vise à la préservation de la végétation arborée pour participer à la régulation thermique naturelle du projet et lutter contre l'effet Ilot de Chaleur Urbain
- Le projet vise à favoriser les mobilités actives par la requalification des espaces publics et l'amélioration du maillage piéton/cyclable.
- En phase chantier, application de la charte "chantier à faibles nuisances", incluant la maîtrise des consommations énergétiques, l'optimisation des engins et équipements de chantier, ainsi que la réduction des transports de matériaux.
- Intégration d'une démarche d'économie circulaire (tri, réemploi, valorisation des matériaux) pour limiter le carbone lié aux déchets et au transport

III.8 Mobilités

(Voir le rapport l'étude de circulation réalisée par RP Ingénierie en novembre 2025 en annexe 5)

Le quartier bénéficie d'un positionnement stratégique dans le réseau routier, grâce à la proximité immédiate de l'échangeur de l'A21, qui le relie rapidement à l'A1 en direction de Lille et aux grands axes régionaux. Il est également desservi par un maillage départemental dense, ce qui l'inscrit pleinement dans les mobilités à l'échelle du Grand Douaisis et de la métropole lilloise.

Cependant, cette bonne accessibilité régionale contraste avec un enclavement persistant à l'échelle locale. Malgré la présence de plusieurs zones d'activités majeures à proximité et d'infrastructures structurantes comme la gare de Pont-de-la-Deûle, le quartier reste en marge des flux du quotidien.

Ce relatif isolement s'explique par plusieurs facteurs :

- Une coupure nette avec les centres-villes de Douai et de Flers-en-Escrebieux ;
- Une fragmentation importante liée aux infrastructures routières qui bordent et traversent le secteur ;
- Un environnement immédiat dominé par les activités industrielles, logistiques ou militaires, peu propice à la connexion urbaine ;
- Un éloignement des grands équipements scolaires, des pôles commerciaux structurants et des espaces de loisirs (Jacques Vernie, ...), dont l'accessibilité reste limitée.

Ainsi, bien que le quartier soit bien inséré dans les mobilités régionales, il demeure faiblement connecté aux polarités locales et souffre d'un enclavement notable dans son fonctionnement urbain quotidien.

✓ **Accessibilité par les modes actifs :**

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) a élaboré un Schéma Directeur Modes Doux (SDMD), véritable feuille de route pour le développement des aménagements cyclables à horizon 2035. Ce schéma vise à renforcer l'usage des mobilités alternatives à l'automobile en définissant un réseau cyclable sûr, continu et cohérent à l'échelle du Grand Douaisis, tout en comblant les discontinuités existantes.

Dans cette perspective, deux grands types de liaisons structurent le futur réseau :

- Liaisons traversantes : itinéraires permettant de traverser le département dans de bonnes conditions de sécurité et d'agrément, connectés aux territoires voisins. Ces liaisons s'appuient principalement sur les véloroutes et les itinéraires cyclo-touristiques existants ou à créer.
- Liaisons irrigantes de niveau 1 : axes structurants à l'échelle du Grand Douaisis, reliant notamment les pôles urbains, les équipements majeurs (collèges, gares...) et assurant la connexion avec les liaisons traversantes.

À l'horizon 2035, 207 km de réseau cyclable structurant sont programmés sur le territoire, dont 116 km déjà réalisés.

A l'échelle du quartier Dorignies/Pont-de-la-Deûle, l'offre cyclable repose principalement sur des voiries à trafic apaisé, permettant une circulation relativement confortable à vélo. Quelques rues disposent de pistes ou bandes cyclables dédiées, mais l'ensemble demeure discontinu, ce qui limite la lisibilité et la continuité des itinéraires.

Les cheminements piétons sont, dans l'ensemble, larges et de bonne qualité, avec la présence de trottoirs bilatéraux sur la majorité des voies. Toutefois, certaines sections sont ponctuellement encombrées par le stationnement de véhicules.

✓ **Desserte par les transports en commun :**

Le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle bénéficie d'une **desserte en bus** assurée principalement par le réseau Évéole, exploité pour le compte du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD). Le réseau comprend une ligne en site propre (ligne A), 17 lignes régulières, 22 services de transport à la demande (Tad'Évéole) et la navette urbaine Binbin. L'ensemble du réseau est entièrement gratuit

Douai constitue l'un des pôles structurants du réseau, offrant des correspondances vers la gare ferroviaire ainsi que vers les communes voisines. Flers-en-Escrebieux est également bien desservie, notamment par les lignes régulières 6 (Esquerchin – Cuincy – Roost-Warendin – Flers-en-Escrebieux) et 5 (Dechy – Douai – Flers-en-Escrebieux), auxquelles s'ajoute la ligne 101 (Auby Jaurès – Auby Asturies) du service Tad'Évéole.

De plus, la commune bénéficie d'une desserte interurbaine via la ligne 853 du réseau départemental Arc-en-Ciel (Douai – Auby – Libercourt), assurant une connexion supplémentaire vers les pôles d'emploi et les communes du versant nord du Douaisis.

À l'échelle du site de projet, la ligne 5 circule le long de la RD125, tandis que la ligne 6 dessert la partie ouest du quartier, notamment via la rue Jean-Jaurès et la rue de l'Église. Ces lignes disposent d'arrêts régulièrement espacés, assurant une accessibilité satisfaisante aux transports collectifs.

Les amplitudes horaires en période scolaire sont les suivantes :

- Ligne 5 : du lundi au samedi, de 6 h 10 à 20 h 00, avec une fréquence de 45 à 60 minutes.
- Ligne 6 : du lundi au samedi, de 5 h 45 à 20 h 35, avec une fréquence de 25 à 40 minutes.

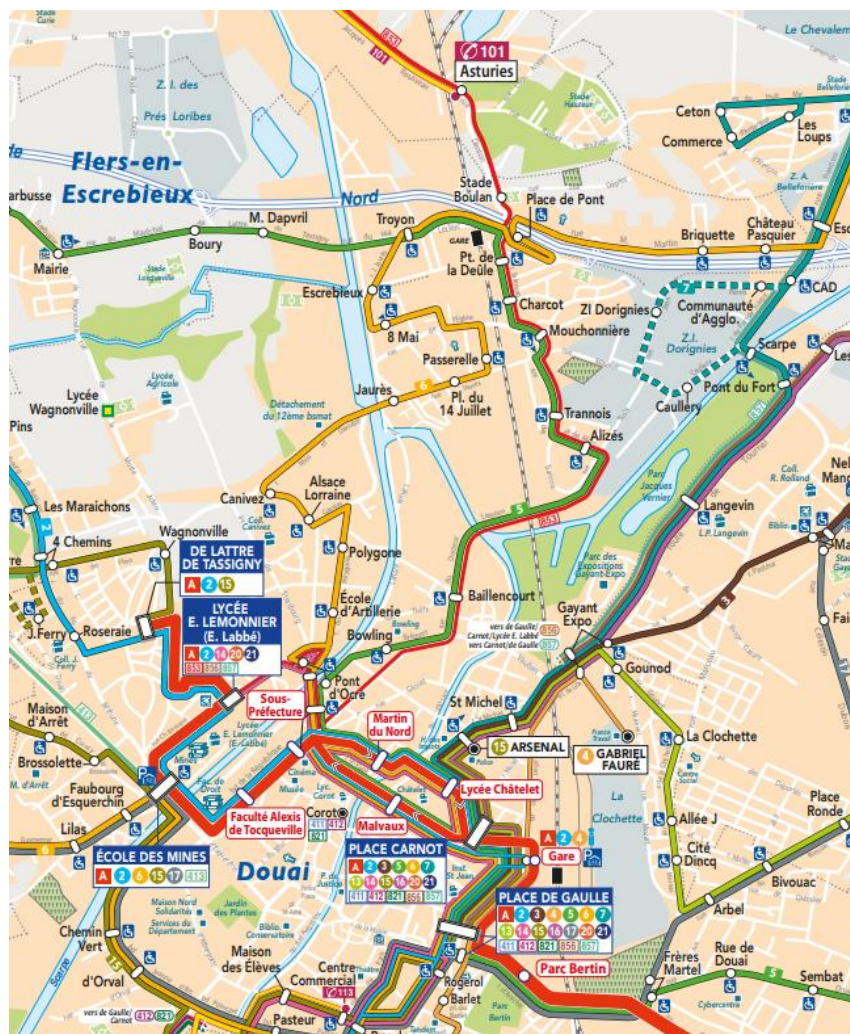


Figure 15: Plan du réseau de bus Eveole aux abords du projet (Source : www.eveole.com)

Le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle, bénéficie de la présence de **la halte ferroviaire Pont-de-la-Deûle** située sur la commune de Flers-en-Escrebieux. Elle est desservie par des trains TER Hauts-de-France qui effectuent des missions entre les gares : de Douai (env. 5 minutes), d'Arras (env. 25 à 55 minutes), et de Lille-Flandres (env. 35 minutes).

✓ Accessibilité routière :

Le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle bénéficie d'un positionnement stratégique dans le réseau routier, grâce à la proximité immédiate de l'échangeur de l'A21, offrant un accès rapide à l'A1 en direction de Lille ainsi qu'aux principaux axes de desserte régionaux. La RD 125 traverse le secteur et constitue l'artère principale desservant le périmètre du projet.

Une étude de circulation a été réalisée par le bureau d'études RP Ingénierie. Le rapport complet est joint en annexe 5, nous reprenons ci-dessous quelques extraits.

Situation actuelle :

Globalement, le territoire présente une mobilité fortement orientée vers l'usage de la voiture individuelle, une faible part modale des mobilités actives, et des flux domicile-travail majoritairement internes au bassin douaisien. Plus précisément, 67 % des habitants du secteur d'étude utilisent leur

voiture pour se rendre au travail, tandis que 82 % des actifs venant travailler dans le secteur y accèdent également en voiture.

Des comptages routiers ont été réalisés du 25 septembre au 1er octobre 2025 sur quatre postes, complétés par des comptages directionnels effectués le jeudi 25 septembre sur neuf carrefours. Les Trafic Moyen Journalier Ouvrable (TMJO) les plus élevés ont été relevés :

- poste P2 (quai de Boisset vers le sud - sens unique) avec 2519 véhicules / jours ;
- poste P3 (rue du pont - double sens) avec 4945 véhicules /jours,

Ces niveaux de trafic restent relativement faibles au regard du type de voirie concerné. Les pourcentages de poids lourds sont également limités : ils atteignent au maximum 2,89 % du trafic au poste P1 (rue Jean-Jaurès) et demeurent inférieurs à 1 % sur les autres points de comptage. Ces valeurs n'induisent pas de gêne notable pour les riverains.

Le diagnostic ne met pas en évidence de dysfonctionnement majeur. Les circulations apparaissent principalement contraintes par les coupures urbaines constituées par les canaux et les voies ferrées, qui limitent les possibilités de maillage fin et de report de flux.

Situation projet :

L'aménagement du site impliquera des évolutions de trafic des voies internes et adjacentes au projet.

Les évolutions de trafic sont les suivants :

N°	Brin routier	Etat initial	Futur avec projet
		TMJA	TMJA
P1	Rue Jean Jaurès (Douai)	1 994	2 203
P2	Quai de Boisset	2 179	2 408
P3	Rue du Pont de la Deûle	4 807	5 312
P4	Rue de l'Eglise	3 609	3 988

Les nouveaux trafics sont induits par la construction et résidentialisation de certains ilots sont limités à 100 voitures sortant du quartier à l'heure de pointe du matin pour 20 y entrant, ce qui représenterait une faible augmentation des flux journaliers sur le quartier de 1 200 véh./j/2 sens se diluant sur toutes les directions soit au maximum :

- 350 véh./j/2 sens confondus sur la zone industrielle de Douai-Dorignies;
- 230 véh./j/2 sens confondus sur l'A21 vers l'A1.

De fait, les ajouts de flux journaliers ne vont que peu changer les trafics journaliers globaux observés sur chacune des rues et routes du quartier.

En conclusion, **le projet est pleinement compatible avec les infrastructures actuelles qui ne nécessiteront aucune préconisation d'aménagement.**

Niveau d'enjeu : **Faibles**

Mesures d'évitement et de réduction

Aucunes

III.9 Risques naturels

D'après les données disponibles sur le portail internet Géorisques, le terrain du projet est exposé aux aléas suivants :

- Retrait-gonflement des argiles : zone d'aléa faible à moyen ;
- Sismicité : zone de sismicité faible (zone 2) ;
- Potentiel radon : zone d'aléa modéré (catégorie 2) ;
- Inondation : la commune de Douai est incluse dans le Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) de Douai, toutefois aucune zone de crue identifiée ne concerne le périmètre du projet ;
- Remontées de nappe: le terrain est localisé en secteur potentiellement concerné par des remontées de nappe et inondation de cave ;
- Cavités souterraines et anciens puits de mine : aucune cavité ou ouvrage minier n'est recensé sur ou à proximité immédiate du site.

Niveau d'enjeu : **Faible**

Mesures d'évitement et de réduction

Aucunes

III.10 Risques technologiques

Selon le portail Georisques ainsi que l'étude historique, documentaire et de vulnérabilité des milieux réalisée par le bureau d'études Ixsane en avril 2025, aucune ICPE, soumise à enregistrement ou autorisation, n'a été référencée au droit du site d'étude.

Toutefois 6 autres établissements classés ICPE, non SEVESO, sont recensés dans un rayon de 1 km autour de la zone d'étude.

Tableau 1: Caractéristiques des établissements ICPE localisés à proximité de la zone d'étude (Source : IXSANE)

Numéro d'établissement	Régime	Nom	Activité principale	État	Statut SEVESO
0007000758	Autorisation	PROMERAC	Traitement et revêtement des métaux	En exploitation avec titre	Non SEVESO
0007003256	Enregistrement	MONDIAL VIANDE SERVICE	Industries alimentaires	En exploitation avec titre	Non SEVESO
0007000890	Enregistrement	SALAISONS DU DOUESY	Industries alimentaires	En exploitation avec titre	Non SEVESO
0007000516	Autorisation	DOUAISIENNE D'ABATTAGE	Industries alimentaires	En exploitation avec titre	Non SEVESO
0003800422	Enregistrement	DUJOURNAU LOGISTIQUE	Industrie du papier et du carton	En exploitation avec titre	Non SEVESO
0007003151	Enregistrement	FREMARC	Supermarchés	En fin d'exploitation	Non SEVESO

Le nord du site d'étude, sur la commune de Flers-en-Escrebieux, est traversé par une canalisation de transport de gaz naturel. **Cet ouvrage est grevé d'une servitude d'utilité publique (SUP) relative au transport de gaz**, impliquant le respect de contraintes techniques et réglementaires spécifiques.

Une vigilance particulière sera apportée à la présence de cette canalisation : le gestionnaire du réseau sera consulté en amont des travaux afin de définir les mesures de protection et les conditions d'intervention.

Les aménagements projetés seront réalisés dans le strict respect des prescriptions associées à cette servitude

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement et de réduction

Aucunes

III.11 Pollution des sols

Une étude historique, documentaire et de vulnérabilité des milieux a été réalisée par le bureau d'études Ixsane en avril 2025.

Deux sites CASIAS sont recensés au droit ou à proximité immédiate de l'emprise opérationnelle :

- l'établissement J. FLODROPS (n°SSP3962276) ;
- la société SACDCHAR (n°SSP3962436, en dehors du périmètre opérationnel).

Par ailleurs, six autres sites CASIAS sont localisés dans un rayon de 500 m autour de la zone d'étude. Compte tenu de leur distance et de leur localisation, ces sites ne sont pas considérés comme susceptibles de présenter un risque de pollution pour la zone étudiée.

Aucun site BASOL ou SIS n'est recensé au droit du périmètre opérationnel. Toutefois, quatre sites BASOL/SIS sont présents dans un rayon d'1 km.

Le site le plus proche, correspond aux anciennes usines du Pont de la Deûle (SSP0003051). Aucun enjeu sanitaire majeur n'est attendu, les aménagements prévus à proximité dans le cadre du projet se limitant au réaménagement d'espaces publics.

De par sa nature, le projet ne créera pas de pollution des sols, autres que celles liées au ruissellement des eaux sur les voiries. Toutefois, ces eaux de ruissellement seront gérées par des ouvrages de gestion des eaux pluviales qui permettront de retenir une grande partie des pollutions présentes dans les eaux de ruissellement, et d'éviter leur diffusion au milieu naturel.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction

Le projet mettra également en œuvre des mesures en phase chantier, avec l'application de la charte chantier faibles nuisances qui prévoit des mesures de prévention et un plan d'action en cas de pollution accidentelle.

III.12 Nuisances sonores

Le quartier Dorignies / Pont-de-la-Deûle se situe dans un environnement marqué par un bruit de fond urbain, principalement lié à la circulation routière.

Selon la cartographie du bruit routier disponible sur le portail <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=cdbb49de-11f5-4389-b17f-decc5d14339c>, le projet s'inscrit dans deux bandes de nuisances sonores réglementaires :

- une bande de catégorie 3 (100 m) liée à la RD125, qui couvre une grande partie du site d'étude;
- une bande de catégorie 1 (300 m) liée à l'A21, qui concerne le secteur nord.

Dans ces périmètres, la réglementation impose la mise en œuvre d'un isolement acoustique minimal pour toute construction nouvelle à usage d'habitation ou d'hôtellerie. Ces prescriptions, fixées par arrêté, relèvent de la responsabilité du constructeur et visent à garantir un niveau de confort acoustique satisfaisant à l'intérieur des logements, notamment fenêtres fermées.

Dans le cadre du projet une campagne de mesure a été réalisée en avril 2025 par le bureau d'étude Kietudes. Nous reprenons ci-dessous quelques extraits du rapport de décembre 2025.

Résultats de la campagne de mesure de l'état actuel:

Les modélisations ci-dessous permettent de visualiser les ambiances sonores sur la zone d'étude et son environnement proche. On y distingue donc les zones à plus de 65 dB(A) de jour et plus de 60 dB(A) la nuit (ambiance non modérée) qui se concentrent à proximité de l'autoroute A21 et en bordure de la rue du Pont de la Deûle, de la rue de l'Eglise, de la rue Jean Jaurès et du quai de Boisset. Les logements en front de rue de ces voies sont en zone d'ambiance non modérée.

Dès que l'on se retrouve un peu plus à l'écart de ces axes, les niveaux sonores sont bien en deçà de ces limites et on se retrouve en zone d'ambiance modérée.

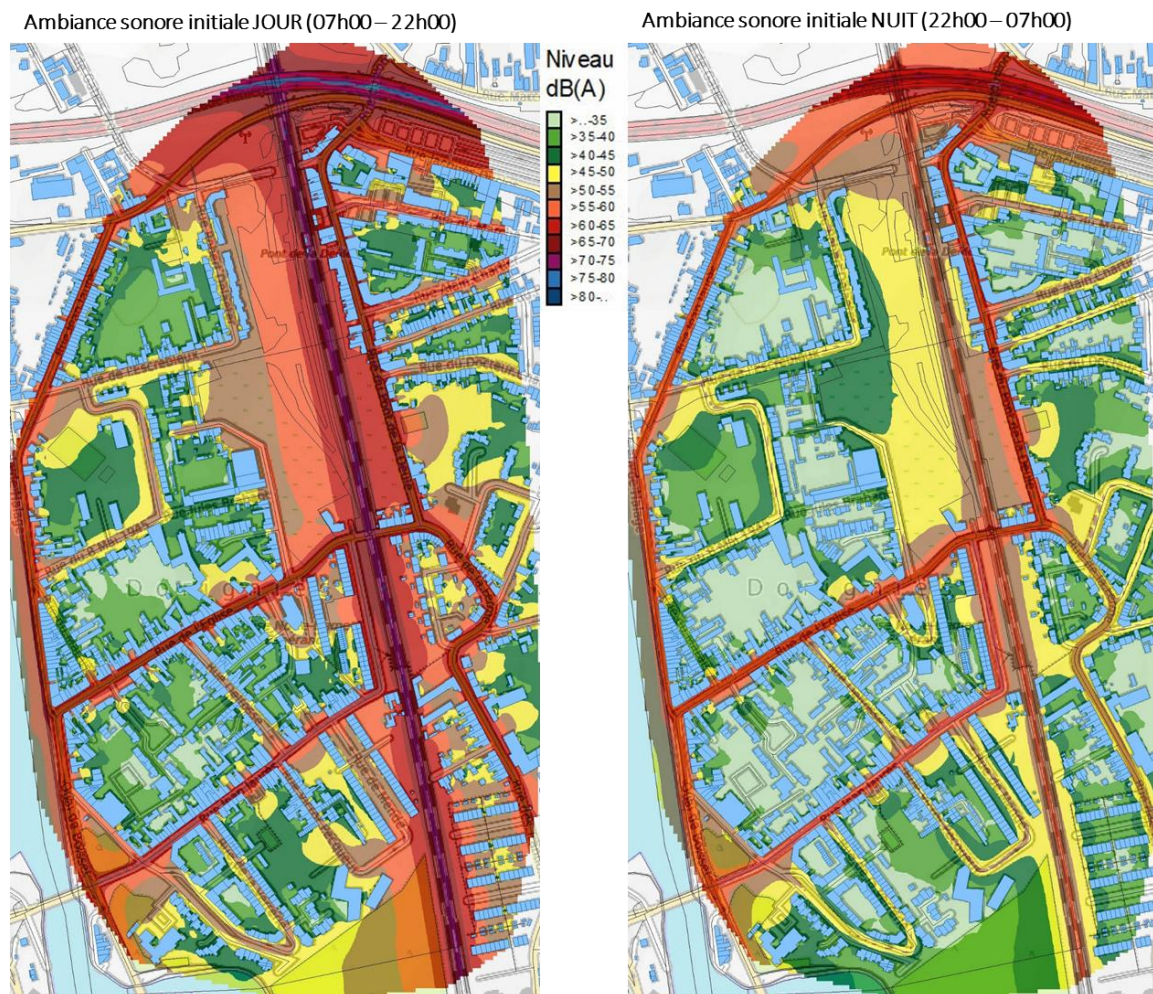


Figure 16: Ambiance sonore initiale (Source :Kietudes)

L'estimation des effets du projet

L'aménagement du site impliquera des évolutions de trafic des voies internes et adjacentes au projet. L'étude de trafic conclut sur l'absence d'évolution significative du trafic sur les voies du quartier.

Les surplus de bruit engendrés par le projet seront les suivants :

N°	Brin routier	Augmentation	Augmentation sonore	Conclusion
P1	Rue Jean Jaurès (Douai)	10.5%	0,4 dB	RAS
P2	Quai de Boisset	10.5%	0,4 dB	RAS
P3	Rue du Pont de la Deûle	10.5%	0,4 dB	RAS
P4	Rue de l'Eglise	10.5%	0,4 dB	RAS

Selon l'article 2 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, la modification d'une voie existante est jugée significative si la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives

de la gêne des riverains était supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation.

Aucune voie ne sera donc significativement modifiée. On considère alors que la modification par le projet des voies existantes ne génère pas d'impact sonore. Ainsi aucune prescription n'est applicable.

De plus, le projet urbain ne prévoit aucune création de voie nouvelle



Figure 17: Ambiance sonore à terme (Source :Kietudes)

Lors de la phase travaux, les engins de chantiers 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.

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement :

Aucune activité économique génératrice de bruit n'est prévue au sein du projet.

Mesures de réduction :

- Les études de conception actuellement en cours intègrent la prise en compte des nuisances sonores afin de limiter les émissions en phase de fonctionnement. Le projet vise notamment à favoriser les mobilités actives par la requalification des espaces publics.
- En phase chantier, la mise en œuvre de la charte « chantier faibles nuisances » permettra d'encadrer l'usage des engins et des équipements de la base vie, de limiter les émissions sonores et de réduire la gêne pour les riverains.

III.13 Qualité de l'air

Bien que les émissions de polluants proviennent de sources diverses (rejet des installations techniques de chauffage et de climatisation, activité agricole...), les polluants rejetés dans le secteur urbain du projet proviennent essentiellement de la circulation routière.

Dans le cadre du projet, le bureau d'études Airea a été missionné pour la mesure de la qualité de l'air (NO₂, Benzène et particules PM10) à l'échelle du site, afin d'établir un état initial. Ensuite des modélisations ont été réalisées à partir de l'étude de trafic afin d'estimer les émissions polluantes du projet et une évaluation de l'exposition de la population. Nous reprenons ci-dessous quelques extraits du rapport de décembre 2025.

Deux types de points de mesure ont été mis en place : trafic (T), proches des axes routiers à fort passage, et fond (F), éloignés des sources directes de pollution.

L'échantillonnage retenu comprend 13 mesures de NO₂, 2 mesures de benzène et 2 mesures de PM10, en cohérence avec la taille et les enjeux du projet. La campagne de mesure s'est déroulée sur une période de quatorze jours, du 5 au 19 mars 2025.

Résultats de la campagne de mesure de l'état actuel:

Les concentrations en NO₂ sur la zone d'étude sont modérées, avec des valeurs comprises entre 20 et 30 µg/m³. (seul un point de mesure présente une valeur supérieure à 30 µg/m³). Le point de trafic P11 présente la concentration en NO₂ la plus élevée du fait de sa proximité avec l'autoroute A21. Les points de trafic P9 (proximité RD125) et de fond P4 (proximité école maternelle Jean de La Fontaine) présentent des valeurs proches de 30 µg/m³. Les valeurs les plus basses sont localisées au niveau des points de fond P5 (23,4 µg/m³) et P12 (23,7 µg/m³), situés en périphérie.

Les concentrations en PM10 sont relativement importantes (entre 26 et 35 µg/m³).

Les concentrations en benzène mesurées sont faibles et homogènes (< 1 µg/m³).



Figure 18: Cartographie des résultats (Source : Aireq)

Comparaison à la réglementation et aux valeurs OMS:

Aucun dépassement potentiel de la valeur limite actuelle pour le NO_2 , les PM_{10} et le benzène n'est attendu, aussi bien en bordure des voies que sur les points représentatifs de l'exposition chronique de la population à la pollution atmosphérique.

Actuellement les concentrations mesurées en NO_2 sont supérieures à la recommandation OMS et à la future valeur réglementaire 2030 en ce qui concerne les points de trafic P11 et P9, mais d'ores et déjà inférieures à la future réglementation sur les autres points de trafic P7 et P8 et sur les points de fond. Les concentrations en particules PM_{10} sont quant à elles supérieures à la recommandation OMS mais inférieures à la future réglementation.

L'estimation des effets du projet par calcul des émissions polluantes indique les résultats suivants :

- Les données de trafic ne présentant pas d'évolution à l'horizon 2028, le projet n'entraîne aucune variation des émissions entre le scénario avec projet et le scénario sans projet. En revanche, en considérant les NOX comme polluant traceur des polluants à effets sanitaires (PES), une diminution de 23 % des émissions est observée entre l'horizon actuel et l'horizon futur, ce qui s'explique par la mise en circulation de véhicules moins polluants entre 2023 et 2028.
- Les émissions les plus importantes sont constatées au niveau des rues du Pont/Roger Salengro et de l'Eglise. Cependant, les valeurs d'émissions restent faibles (< 3 g/j/m) sur ces axes.

La modélisation des concentrations de NO_2 en air ambiant met en évidence les points suivants :

- En lien avec les émissions de polluants, aucune variation de concentration n'est entraînée par le projet. En revanche, une légère diminution des concentrations en moyenne dans la bande d'étude est observée entre les scénarios actuel et futurs (-1,9 %).
- En cohérence avec cette baisse des concentrations, une diminution de l'indice pollution-population (IPP) d'environ 1,4 % est observée entre les états actuel et futurs.



Figure 19: Concentration moyenne journalière en NO₂ – scénario actuel (Source : Airea)



Figure 20: Concentration moyenne journalière en NO₂ – scénario futur avec projet (Source : Airea)

Niveau d'enjeu : Faible

Mesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction

- Les études de conception en cours intègrent la prise en compte de la qualité de l'air afin de limiter les émissions en phase de fonctionnement. Le projet vise notamment à encourager les mobilités actives et l'usage des transports en commun, contribuant ainsi à réduire les émissions liées aux déplacements motorisés. -

- *En phase chantier, la mise en œuvre de la charte « chantier propres et responsables » permettra d'encadrer l'usage des engins et des équipements, de limiter les émissions de poussières et de polluants atmosphériques, et de réduire la gêne pour les riverains.*

III.14 Nuisances lumineuses

La pollution lumineuse est importante dans la région Hauts-de-France, et particulièrement dans les grandes agglomérations. Le projet se situe en bordure d'un environnement très urbain, et en grande partie le long de voies existantes équipées d'éclairage public de type routier qui fonctionne toute la nuit.

À Douai et Flers-en-Escrebieux, l'éclairage public fonctionne selon un horaire crépusculaire ou permet d'adapter l'intensité selon les besoins. Après une période d'extinction partielle, ces villes ont accéléré la transition vers des luminaires LED, plus économiques et modulables, contribuant à réduire la consommation d'énergie et la pollution lumineuse.

Au sein du projet, sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairement et conçu de manière à concentrer les flux lumineux vers le sol, et vers les zones minérales. Dans la mesure du possible, les zones végétales, et spécialement les grands arbres, ne seront pas éclairés.

Niveau d'enjeu : **Faible**

Mesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction

- *Le projet sera conçu de façon à limiter l'impact pour les riverains et la biodiversité. L'éclairage public sera étudié de façon à assurer les niveaux d'éclairement nécessaires, justes, et confortables, aussi bien sur la voirie que sur les trottoirs, sur l'ensemble de l'aménagement. tout en respectant les obligations réglementaires en matière de sécurité publique.*
- *En phase chantier, la mise en œuvre de la charte « chantier propres et responsables » permettra d'encadrer l'usage des éclairages et de limiter les nuisances pour la biodiversité et de réduire la gêne pour les riverains.*

III.15 Déchets et économie circulaire

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 ceux des travaux de démolition et 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 qui seront générés par les futurs habitants et les usagers du projet.

Dans le cadre de ses projets de transformation urbaine, Douais Agglomération s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire appliquée au secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP). L'objectif est de favoriser, autant que possible, le réemploi, la réutilisation et la valorisation des

matériaux issus des opérations de déconstruction et de réaménagement, en vue de limiter l'impact environnemental des projets, d'optimiser les ressources disponibles et de réduire les coûts liés à l'évacuation et à l'approvisionnement en matériaux.

Dans le cadre des travaux de démolition prévus pour la réalisation du projet, le bureau d'études IXSANE a été mandaté pour conduire une mission d'**étude préalable d'économie circulaire**. Cette mission vise à conduire un travail de pré-analyse pour produire une connaissance au niveau macro des gisements de matériaux mobilisables sur site, à identifier les fonciers pouvant accueillir des dispositifs de tri/valorisation, et à établir une correspondance entre les matériaux disponibles et les besoins futurs des projets de construction et d'aménagement.

L'analyse de la répartition globale des volumes de matériaux générés par la démolition des différents bâtiments met clairement en évidence que les gisements majeurs sur le secteur sont:

- Les briques (ordre de grandeur de 1000 à 2000m³, soit environ 54 % à 60 % du volume total.)
- Les déchets bois (ordre de grandeur entre 500 et 1000m³, soit environ 22 % à 29 % du volume total.)
- et les déchets plâtres (autour de 100m³, soit environ 11 % à 14 % du volume total.)

Les autres matériaux représentent des gisements d'importance relative secondaire.

Selon les scénarios de valorisation proposées, plus ambitieux que la moyenne nationale prise en référence, mais construits comme des scénarios prudents et réalistes, les taux de valorisation proposés sont les suivants.

Matériau	Taux de valorisation	
	Cible DORIGNIES	Moyenne nationale
Bétons	90%	76,5%
Briques	80%	
Tuiles	95%	
Bois	80%	45,5%
Verres	80%	
Plâtres	60%	
Plastiques	70%	

Exemple de valorisation possible pour les bétons: Granulats pour remblais et sous-couches routières (70%), Granulats pour bétons non structuraux (15%), Remblaiement et aménagement paysager (5%).

Exemple de valorisation possible pour les briques: Réemploi en maçonnerie et aménagement (20%), Remblaiement et aménagement paysager (5%), Granulats céramiques (60%).

En ce qui concerne les déchets ménagers en phase d'exploitation du projet, la collecte sera assurée comme actuellement en porte à porte par Douais Agglo qui a confié le traitement et la valorisation des déchets au SYMEVAD (Syndicat Mixte d'Élimination et de Valorisation des Déchets)

Niveau d'enjeu : Fort

Mesures d'évitement

Aucunes

Mesures de réduction

- Déployer une stratégie de réemploi, de réutilisation et de valorisation des matériaux issus des opérations de déconstruction, conformément aux préconisations de l'étude d'économie circulaire menée par IXSANE. Cette démarche permettra de réduire les volumes évacués, de limiter l'empreinte carbone et d'optimiser les ressources disponibles.
- Pour ce qui concerne les déchets ménagers, le projet visera à inciter et faciliter la réduction des déchets ménagers et le tri des déchets à la source.
- En phase chantier, application de la charte chantier faibles nuisances, qui prévoit de réduire au maximum la production de déchets, trier et faire le tri sélectif des déchets qui seront acheminés vers les filières de recyclage ou valorisation appropriées.

III.16 Mesures en phase chantier

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

Afin d'encadrer ces aspects, une « charte chantier vert » sera imposé à l'ensemble des entreprises intervenantes sur le chantier.

Ce document aura pour objectif principal de réduire les nuisances pour le voisinage et de limiter les incidences environnementales, tout en maintenant un niveau d'exigence compatible avec les pratiques du secteur du BTP.

Cette charte précisera les mesures d'information et de concertation avec les riverains (diffusion d'une newsletter, organisation d'une réunion de présentation avant travaux, communication d'un planning prévisionnel et des coordonnées d'un interlocuteur référent). Elle encadrera également la prise en compte des remarques ou plaintes formulées pendant les travaux.

D'un point de vue environnemental, la charte définira les procédures internes à suivre (maîtrise des émissions de poussières, gestion des eaux de chantier, contrôle des engins et de la base vie, suivi des consommations, etc.) en cohérence avec la politique Sécurité – Qualité – Environnement du maître d'ouvrage et des entreprises.

III.17 Synthèse des enjeux

Le tableau de synthèse ci-dessous présente la hiérarchisation des enjeux par thématique.

Thématique		Niveau d'enjeu
III.2	La faune et la flore	Faible
III.3	Patrimoine arboré	Faible
III.4	Patrimoine historique et culturel	Faible
III.5	Ressource en eau et milieux aquatiques	Faible
III.6	Sous-sol / sol en tant que ressource	Faible
III.7	Climat / Energie	Fort
III.8	Mobilités	Faible
III.9	Risques naturels	Faible
III.10	Risques technologiques	Faible
III.11	Pollution des sols	Faible
III.12	Nuisances sonores	Faible
III.13	Qualité de l'air	Faible
III.14	Nuisances lumineuses	Faible
III.15	Déchets et économie circulaire	Fort