



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement de la « Borne de l'Espoir »
à Villeneuve-d'Ascq et Lezennes (59)**

n°MRAe 2018-2808

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie pour avis le 24 juillet 2018 sur le projet d'aménagement de la « Borne de l'Espoir » sur les communes de Villeneuve-d'Ascq et de Lezennes, dans le département du nord.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 13 août 2018 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 11 septembre 2018, la présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Synthèse de l'avis

Le projet consiste en l'aménagement du site de « la Borne de l'Espoir », en limite des communes de Lezennes et de Villeneuve-d'Ascq, par une opération immobilière mixte (commerces, bureaux et services) sur l'emprise d'un terrain en dent creuse d'une superficie d'environ 10 hectares.

Le terrain est actuellement constitué d'une butte de stockage de déblais de chantier datant de la construction des lignes de métro, d'aménagements liés au stade Pierre Mauroy (aire bétonnée, piste d'atterrissage, plate-forme dédiée au stockage de terres inertes utilisées pour l'événement sportif annuel du motocross, parking dédié au personnel du stade), d'un bassin de récupération d'eaux pluviales et d'une friche enherbée.

Le secteur est concerné par un risque (aléa fort) d'effondrement de carrières souterraines d'exploitation de la craie sénonienne abandonnées. Le projet prévoit de supprimer le risque par effondrement et comblement des cavités. Il conviendra de vérifier le caractère non dangereux des remblais utilisés pour le comblement.

Le site accueille d'autre part une certaine biodiversité, dont des chiroptères qui y transitent pour la chasse. Le projet entend restaurer cette fonction par une renaturation adaptée des espaces libres. Néanmoins, le projet ignore le corridor écologique au nord sur le site voisin de la rue Verte et du chemin Napoléon, qui doit être conforté pour les chiroptères.

La localisation du projet, à proximité de la zone commerciale et du centre-ville de Villeneuve-d'Ascq d'une part, en entrée de ville depuis l'autoroute A27 d'autre part, dans un secteur où des dépassements du seuil recommandé par le code de l'environnement sont constatées pour les particules inhalables de taille inférieure à 2,5 micromètres (PM_{2,5}), principalement issues du trafic routier, nécessite de prendre en compte son impact cumulé avec les autres projets sur la zone, ce qui n'est pas réalisé.

Par ailleurs, des dispositions permettant de réduire la part modale de la voiture et l'autosolisme devraient être prises.

L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

Le projet d'aménagement de « la borne de l'espoir » sur les communes de Villeneuve-d'Ascq et Lezennes est soumis à étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

39° [Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m²],

47° [Autres déboisement en vue de la reconversion des sols portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare]

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

Le présent avis porte sur la version de juin 2018 de l'étude d'impact, figurant dans le dossier de la première demande de permis d'aménager.

I. Le projet d'aménagement de la Borne de l'Espoir

Le projet consiste en l'aménagement du site de « la Borne de l'Espoir » par la réalisation d'une opération immobilière mixte (commerces, bureaux et services) sur l'emprise d'un délaissé dont l'environnement immédiat est composé :

- au nord, du boulevard de Tournai et en extension des zones commerciales Heron Parc et V2 ;
- à l'est, du stade Pierre Mauroy, des commerces et restaurants associés et du parking relai du stade ;
- au sud, de la rue Chanzy, du centre d'examen du permis de conduire et du golf de Lille Métropole ;
- à l'ouest, d'une zone commerciale, d'une zone de bureaux puis d'habitations.

Le site du projet est implanté au cœur d'un réseau routier dense, notamment entre le boulevard de Tournai (route départementale D506), la rue du Virage et la route départementale D146, il est également bordé par la route nationale 227, et les autoroutes A1, A27 et A23.

Le site actuellement en friche et propriété de la Métropole européenne lilloise occupe une superficie de 10,1 hectares. Le projet prévoit 3 macros-lots :

- ➔ macro-lot A sur 5,4 hectares :
 - relocalisation du magasin Leroy Merlin, d'une surface de plancher de 28 500 m², avec création de 560 places de stationnements ;
 - programme tertiaire, d'une surface de plancher de 26 000 m², avec création de 500 places de stationnement.
- ➔ macro-lot B1 sur 3 hectares : programme de bureaux et commerces pour une surface de plancher de 31 000 m².

➔ Macro-lot B2 sur 1 hectare : projet économique diversifié (bureaux et commerces) pour une surface de plancher de 8 500 m².

Le nombre de places de stationnement pour les macro-lots B1 et B2 n'est pas indiqué.

Localisation du projet (source étude d'impact de juin 2018):



Plan de masse du projet (source étude d'impact de juin 2018) :



II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs aux risques naturels, à la biodiversité, à la mobilité et à la pollution des sols.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 (et l'article R512-8) du code de l'environnement. Elle est de bonne qualité.

II.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'articulation du projet avec les plans et programmes est analysée à partir de la page 150 de l'étude d'impact. Elle mérite une mise à jour, le projet ayant fait l'objet d'une déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme communautaire en 2016¹.

En ce qui concerne les effets cumulés avec les autres projets connus, l'étude d'impact répertorie une liste de projets à proximité du site du projet (page 131) et conclut à une absence d'impacts notables susceptibles de se cumuler à ceux du projet d'aménagement de « la Borne de l'Espoir ».

Le trafic cumulé engendré par le projet et par les implantations tertiaires de taille importante prévues à proximité (siège du groupe de distribution Kiabi et annexes du Grand Stade) est cependant susceptible d'avoir des incidences sur la qualité de l'air. L'étude d'impact indique à ce sujet que les poussières inhalables de taille inférieure à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$), principalement issues du trafic routier, dépassent régulièrement le seuil recommandé par le code de l'environnement (10 microgrammes par mètre cube) tout en restant en moyenne inférieures à ce seuil (7,76 microgrammes par mètre cube).

Sachant que les salariés autant que les clients (de l'enseigne de distribution Leroy Merlin) fréquentent ces sites aux moments les plus critiques (aux heures de pointe plutôt que la nuit), il paraît indispensable de vérifier que le trafic cumulé induit par ces projets n'aggrave pas la situation sanitaire liée à la qualité de l'air aux heures de grande affluence.

L'autorité environnementale recommande de prendre en considération les effets cumulés avec l'implantation du siège social de l'enseigne Kiabi et des annexes du Grand Stade sur le plan des émissions de particules $PM_{2,5}$.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Le projet étant avant tout motivé par la reconstruction de l'actuel magasin Leroy Merlin (localisé à proximité immédiate), l'étude d'impact ne mentionne pas, parmi les critères qui ont présidé à la recherche d'un nouveau site, les critères environnementaux.

Elle ne mentionne pas non plus le devenir du site du magasin actuel, ni les caractéristiques du

¹http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmceu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/EP01_sept2016_%20LILLE/2016_1omm_RPDPVMC_Multilom.pdf

magasin futur en termes de performance énergétique et environnementale en dehors de la question de la gestion des eaux pluviales.

La réponse aux enjeux de l'état initial de l'environnement est de deux types :

- la prise en compte des enjeux les plus contraignants (gestion des risques naturels, gestion des eaux, gestion des terres polluées) suit les prescriptions de la réglementation locale en vigueur, et par conséquent, ne fait pas l'objet de scénarios ;
- la prise en compte des enjeux moins contraignants (biodiversité, qualité de l'air, mobilité) est basée sur les scénarios alternatifs « absence du projet » / « présence du projet », principalement du fait de l'absence d'information sur le détail des aménagements des macro-lots. Il en ressort que les réponses à ces enjeux restent approximatives, ce qui est particulièrement problématique pour les enjeux liés à la biodiversité.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en précisant le devenir du site actuel du magasin Leroy Merlin et le niveau de performance énergétique et environnementale visé par le futur magasin, ainsi qu'en construisant plusieurs scénarios pour la prise en compte de l'enjeu biodiversité.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend les éléments essentiels du projet et répertorie de façon claire et détaillée l'état initial du site, les impacts du projet sur l'environnement, et les mesures mises en place sous forme de tableaux synthétiques qui facilitent la compréhension.

II.5 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.5.1 Risques naturels

Le secteur est concerné par un risque (aléa fort) de mouvements de terrains lié à l'histoire du site : exploitation de carrières puis dépôt de terres pour les chantiers depuis la création de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq.

L'étude d'impact met en évidence les contraintes qui en découlent (servitudes d'urbanisme p24 et annexe 1). Le site est en effet concerné par un risque d'effondrement lié à la présence de cavités souterraines. Ce risque fait l'objet de plans d'exposition aux risques (valant plan de prévention des risques) approuvés en 1989 sur la commune de Lezennes et en 1992 sur celle de Villeneuve-d'Ascq. L'emprise du projet se situe intégralement en zone d'aléa fort. Le projet d'aménagement est soumis aux prescriptions réglementaires du zonage bleu des plans d'exposition aux risques.

Le projet traite ce risque de façon globalement satisfaisante sur l'ensemble du site :

- L'opération sera soumise à l'autorisation du service « carrière » compétent de la Métropole européenne de Lille, cette condition étant requise par le plan d'exposition aux risques pour réaliser un comblement.
- Il est prévu d'effondrer les cavités puis de combler le vide résiduel au moyen de matériau stabilisé avec un liant, sur une bande de 10 mètres au niveau du périmètre du projet, ainsi que d'effondrer les cavités sur le reste du terrain. Cette solution est conforme aux

prescriptions du plan d'exposition aux risques. Elle nécessiterait néanmoins au préalable une mise à jour de l'état des cavités, notamment au regard de l'enjeu lié à la biodiversité (cf. paragraphe du présent avis relatif à la biodiversité) ;

- Il est prévu que le matériau mis en œuvre, en provenance des extractions sur place, fasse l'objet d'analyse pour en vérifier la conformité avec les critères d'un guide BRGM de 2012 relatif à la réutilisation des terres excavées en technique routière et dans l'aménagement. Des analyses complémentaires sur l'état de pollution des matériaux réemployés seraient cependant en outre à mettre en œuvre (cf. paragraphe du présent avis relatif à la pollution des sols) ;
- Le projet prévoit de ne pas infiltrer les eaux pluviales mais de se raccorder aux réseaux, conformément au plan d'exposition aux risques : l'infiltration des eaux pluviales est en effet proscrite sur le secteur d'étude compte tenu du risque d'effondrement. Quant aux eaux pluviales de toiture du futur magasin Leroy Merlin, elles seront récupérées dans un ouvrage enterré et recyclées pour les sanitaires. Le projet prévoit enfin que le dernier niveau du parking du magasin Leroy Merlin pourra être inondé lors des pluies d'occurrence trentennale, fonctionnant ainsi à la manière d'un bassin de rétention et permettant d'éviter l'infiltration des eaux dans le sol.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude d'impact par une mise à jour de l'état des cavités souterraines et, notamment la vérification de leur non occupation par les chiroptères ;*
- *d'effectuer des analyses complémentaires sur les matériaux réemployés pour le comblement des cavités souterraines, notamment sur leur caractère non dangereux.*

II.5.2 Biodiversité

Le projet implique le défrichage de 1,2 hectare d'espaces boisés. L'étude d'impact indique que plusieurs espèces d'avifaune ont été observées sur la zone d'étude :

- un cortège d'oiseaux typiques des milieux bocagers fréquente les bosquets de la zone ;
- un individu de l'espèce patrimoniale Hibou des marais (en transit).

Par ailleurs, trois espèces de chiroptères ont été contactées en période automnale (transit et chasse).

L'étude omet de préciser que le site du projet se trouve sur un corridor écologique reliant le golf et les abords de la voie ferrée et de l'A27 au sud-ouest du site, à la rue Verte et au chemin Napoléon, au nord du site, où la Métropole européenne de Lille a choisi de conforter l'habitat des chiroptères.

Afin de compenser le défrichage, le projet prévoit la renaturation des espaces laissés libres de constructions et d'espaces de stationnement. Cette renaturation vise à assurer une continuité végétale et, par des modes de gestion adaptés, reconstituer les fonctionnalités d'accueil de la biodiversité locale. La mise en œuvre d'un éclairage adapté doit également améliorer les conditions de vie nocturne de cet espace très urbain.

Le dossier manque néanmoins de précision sur le maintien des fonctionnalités du site en termes d'accueil de l'avifaune durant la phase chantier. De plus, l'absence de programme précis sur les macro-lots B1 et B2 ne permet pas de garantir le maintien de ces fonctionnalités durant la phase

d'exploitation.

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter le chapitre de l'étude d'impact consacré à la trame verte et bleue en y inscrivant la continuité écologique locale du golf au chemin Napoléon,*
- *de prévoir des mesures visant à maintenir les fonctionnalités écologiques du site relativement à l'avifaune en phase chantier et à les enrichir en phase exploitation.*

II.5.3 Mobilité

Le projet bénéficie d'une desserte directe par l'autoroute A27, mais il se situe par ailleurs à 1,6 km (20 minutes à pied, 5 minutes en vélo et en bus) de la station de métro de l'hôtel de ville de Villeneuve-d'Ascq. La zone commerciale localisée au nord est centrée sur la rue de Versailles qui comprend une voie cyclable et un arrêt de la ligne du bus 32.

Le projet fait ressortir une prévision d'augmentation de trafic de 18 % pour le macro-lot A et, même si son programme n'est pas clairement défini, de 25 % pour le macro-lot B.

Ces éléments sont bien exposés dans l'étude d'impact (pages 169-170), mais ils ne sont pas problématisés en termes de part modale des déplacements générés par le site.

Le projet cherche à répondre à toutes les possibilités d'accès sans distinction de priorité, dans l'objectif de maximiser son attractivité et ne prévoit pas d'effort spécifique pour favoriser des modes doux, collectifs ou partagés de déplacements. Ainsi l'objectif de limiter la part de l'autosolisme est-il absent.

De même, le projet n'étudie pas la connectivité des circulations douces internes au site, ni celles qui desservent la zone commerciale et n'envisage pas de mutualiser les places de stationnement (1 060 places sont prévues seulement pour le macro-lot A), ce qui permettrait de libérer de l'espace pour une véritable renaturation du site en lien avec l'enjeu biodiversité. On attendrait en outre des objectifs en termes d'électromobilité et de covoiturage, ainsi que la mise en place d'un plan de mobilité inter-entreprises.

L'autorité environnementale recommande de mettre en œuvre un ensemble de dispositions permettant de réduire la part modale de la voiture et de l'autosolisme, ainsi que la pollution en résultant, notamment par :

- *la connexion des liaisons douces du projet avec celles qui irriguent la zone commerciale et avec les arrêts de bus situés à proximité ;*
- *la mutualisation et la limitation des capacités de stationnement des différents macro-lots ;*
- *l'incitation à l'électromobilité et au covoiturage ;*
- *la mise en œuvre d'un plan de mobilité inter-entreprises pour les salariés du site.*

II.5.4 Pollution des sols

L'étude d'impact met en évidence la présence d'une butte de déblais hétérogènes d'une superficie de 2 hectares présentant des spots de pollutions. Elle indique que la butte est essentiellement constituée

de remblais issus de différents chantiers de construction, notamment ceux du boulevard du Breucq, de la ligne 1 du métro, de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq et de la réfection de l'université de Lille 1 (cf. plan de gestion KA09.05.018 du 16 juillet 2009). Elle étudie en outre l'incidence du projet dans le domaine des sols (page 109) et dans le domaine des déchets (page 111) au regard de l'état actuel de la butte (page 64). Le bureau d'étude Kaliès certifié dans le domaine des sites et sols pollués a été mandaté pour étudier le plan de gestion de la butte.

Une partie de cette butte a été excavée en 2010 dans le cadre de la création du Grand Stade (370 000 m³ et 705 000 tonnes de terres), il reste actuellement 200 000 m³ et 380 000 tonnes de terres à excaver, dont une part servira comme matériaux inertes au comblement des cavités souterraines. Les nouvelles analyses devront dès lors s'assurer de la conformité de la réutilisation des matériaux.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre l'actualisation de l'étude pollution et de mettre en place un plan de gestion adapté pour l'excavation et la réutilisation des terres.