

**MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DELIBERE
DE LA MRAe HAUTS-DE-FRANCE
SUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**



**PROJET D'AMENAGEMENT
DE LA BORNE DE L'ESPOIR**

Fait à Lezennes, le 30 janvier 2019

PRÉAMBULE

La société SAMBé a déposé en préfecture du Nord une évaluation environnementale dans le cadre de la procédure de Permis d'Aménager pour l'aménagement du site de la BORNE DE L'ESPOIR, en limite des communes de Lezennes et de Villeneuve d'Ascq dans le département du Nord.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur ce dossier le 24 juillet 2018.

La présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu son avis N°2018-2808 le 24 septembre 2018 dans lequel des recommandations sont formulées.

Conformément à l'article L122-1 modifié par la loi n°2018-148 du 2 mars 2018, l'avis de l'autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.

Le tableau présenté dans le présent document apporte la réponse de la société SAMBé à l'avis de l'Autorité Environnementale.


Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
Synthèse de l'avis		
P3/10	<p>Le secteur est concerné par un risque d'effondrement de carrières souterraines. Le projet prévoit de supprimer le risque par effondrement et comblement des cavités.</p> <p>Il conviendra de vérifier le caractère non dangereux des remblais utilisés pour le comblement.</p>	<p>La technique choisie par le pétitionnaire consistera en un effondrement des catiches, combiné à un comblement du vide résiduel par des matériaux inertes compacté.</p> <p>Une demande d'autorisation de comblement des cavités souterraines sera déposée auprès du service concerné de la MEL un mois avant le démarrage des travaux.</p> <p>Le comblement des catiches utilisera autant que possible les matériaux disponibles sur le site, à savoir les terres de la butte à excaver.</p> <p>Le chantier d'excavation des terres de la butte nécessitera donc la mise en place d'un système de tri pour une réutilisation raisonnée et maîtrisée des terres, dans des conditions qui ne sont pas de nature à porter atteinte à l'environnement et à la santé humaine.</p> <p>Des analyses seront réalisées pour s'assurer de la conformité des matériaux avec les critères d'acceptation de déchets non dangereux inertes fixés par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 et les critères de réutilisation des terres excavées dictés par le guide BRGM de 2012 (Guide de réutilisation hors site des terres excavées en technique routière et dans des projets d'aménagement).</p> <p>Seules les terres qui respecteront ces critères physico-chimiques pourront être réemployées in-situ pour le comblement du vide résiduel des catiches effondrées.</p>
P3/10	<p>Le site accueille une certaine biodiversité, dont les chiroptères qui y transitent pour la chasse. Le projet entend restaurer cette fonction par une renaturation adaptée des espaces libres.</p> <p>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.</p>	<p>Il convient de rappeler que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique du Nord-Pas-de-Calais arrêté par le préfet de région le 16 juillet 2014, a été annulé le 26 janvier 2017.</p> <p>Les éléments de l'ancien SRCE, notamment les données cartographiques, ont été vérifiés.</p> <p>Le site de la Borne de l'Espoir n'est pas directement concerné par un élément de la Trame Verte et Bleue.</p> <p>Le corridor écologique mentionné dans l'avis de la MRAe n'a pas été inventorié dans les bases de données publiques.</p> <p>Le pétitionnaire précise qu'il n'y aura pas de destruction d'espèces protégées dans le cadre du projet. Le diagnostic chiroptères n'a mis en évidence aucun potentiel d'hivernation sur le site et le diagnostic faune flore n'a déterminé aucun enjeux sur la butte à défricher.</p> <p>Le projet prévoit une gestion paysagère des espaces libres visant à augmenter les potentialités écologiques du site (continuité végétale, mise en place de sites de reproduction et de nidification,...).</p>

Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
P3/10	La localisation du projet, à proximité de la zone commerciale et du centre-ville de Villeneuve d'Ascq, en entrée de ville depuis l'autoroute A27, dans un secteur où des dépassements du seuil recommandé sont constatée pour les particules inhalables (PM2,5), principalement issues du trafic routier, nécessite de prendre en compte l'impact cumulé du projet avec les autres projets sur la zone, ce qui n'est pas réalisé.	Voir réponse détaillée page 5/11
P3/10	Des dispositions permettant de réduire la part modale de la voiture et l'autosolisme devraient être prises.	Voir réponse détaillée page 10/11
B-Avis détaillé		
1-Présentation générale du projet		
P5/10	Le nombre de places de stationnement pour les macro-lots B1 et B2 n'est pas indiqué.	En lien avec la MEL, le projet prévoit un calibrage en terme de capacité de véhicule pour les macro-lots B1 et B2 similaire à celui de la tranche 1 (Macrolot A). Le parking A1 pourra également servir de stationnement pour ces 2 lots.
2-Analyse de l'autorité environnementale		

<p>P6/10</p>	<p>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 PM2,5.</p>	<p>L'ouverture à l'urbanisation du site de la Borne de l'Espoir tend à accroître le trafic sur le secteur, sans pour autant amplifier les phénomènes de saturation aux heures de pointe déjà présents.</p> <p>Dans la 1ère phase de développement du projet (aménagement du macrolot A), la situation sera globalement la même qu'aujourd'hui avec pour l'essentiel un report de flux lié au déplacement du magasin LEROY MERLIN. Le maillage interne du site de la Borne de l'Espoir visera par ailleurs à répartir les flux sur plusieurs axes.</p> <p>Au trafic induit par le projet de la Borne de l'Espoir (1400 véhicules aux heures de pointe) s'ajoute au trafic prévisionnel des projets d'aménagements connus dans le secteur, notamment ceux de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement des Espaces Annexes du Grand Stade (Siège social d'Orange) qui prévoit d'accueillir 1220 personnes, - la construction du siège social de Kiabi qui prévoit d'accueillir 900 personnes. <p>Le trafic routier émet des polluants primaires qui se transforment dans l'atmosphère en polluants secondaires par réactions chimiques. La dispersion et la transformation de ces polluants dépendent de nombreux paramètres, météorologiques et chimiques.</p> <p>L'effet cumulé sur la santé de substances atmosphériques à faibles doses est un sujet complexe.</p> <p>A titre indicatif, les facteurs d'émissions de véhicules légers, d'âge récent, fonctionnant au gasoil, roulant entre 40 et 50 km/h sont les suivants (source : logiciel COPERT IV): CO : 0,78024 g/km/veh PM2,5 : 0,02272 g/km/veh PM10 : 0,03416 g/km/veh NOX : 0,37091 g/km/veh</p> <p>Il peut ainsi être considéré un trafic cumulé de 3520 véhicules sur la journée à répartir suivant les heures d'affluence en fonction de l'utilisation des locaux (soirée et weekend essentiellement pour les magasins et journée pour les bureaux).</p> <p>En considérant un trajet de 5 km par véhicule et ces facteurs d'émissions moyens, les projets cumulés entraîneront une émission de PM2,5 avoisinant 400g/j.</p> <p>La situation actuelle à l'échelle du secteur du boulevard de Tournai élargi n'étant déjà pas satisfaisante aux heures de pointe et les soirs de match, la MEL a lancé, fin 2015, une étude pour apporter des réponses satisfaisantes dans des délais compatibles avec les développements des différents projets autour du Grand Stade. Cette étude a pris en compte les projets de sièges sociaux de Kiabi, Anios, Orange, le projet The Beam, la reconfiguration du centre-ville de Villeneuve d'Ascq, le projet Tree Park. Cette étude, toujours en cours, a pour but d'identifier les maillons qui présenteront des réserves de capacité plutôt faibles et d'envisager les travaux nécessaires afin d'améliorer la circulation globale du secteur.</p>
--------------	---	---

<p>P7/10</p>	<p>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.</p>	<p>Le site du magasin LEROY MERLIN actuel accueillera un programme de 54 000 m² de surface de plancher, se décomposant comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 9 200 m² SDP environ d'activités commerciales, - 20 040 m² SDP environ d'activités de bureaux, - 5 000 m² SDP environ d'hôtellerie, - 8 000 m² SDP environ de logement libre, - 4 200 m² SDP de logement social, - 6 000 m² SDP de résidences étudiantes et seniors - 1 000 m² d'équipement <p>C'est éléments sont repris dans le protocole signé entre ville, MEL et SAMbé.</p> <p>Concernant le futur magasin, une attention particulière sera portée sur la performance thermique des bâtiments.</p> <p>Le projet répondra a minima aux exigences de la réglementation RT 2012 et ira majoritairement au-delà des simples exigences législatives.</p> <p>Ainsi, le futur magasin tendra à répondre aux exigences du niveau de performance le plus élevé de la certification environnementale des bâtiments BREEAM (épaisseur d'isolant élevée, rupture des ponts thermiques dans les huisseries et dans le dallage, double-vitrage haute performance thermique avec renforcement par gaz argon,...).</p> <p>Les autres projets d'aménagement tendront également à répondre aux exigences du niveau de performance « very good » de la certification environnementale des bâtiments BREEAM.</p> <p>La conception, l'implantation et l'orientation des bâtiments prendront en compte l'ensoleillement et les couloirs venteux.</p> <p>En plus du principe d'écoconception et du choix des matériaux constructifs durables, des solutions techniques seront mises en place pour réduire les consommations en énergie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Installation de pompes à chaleur réversibles air/air pour le chauffage du bâtiment, - Installation de 2 m² de panneaux solaires, suffisant pour assurer l'alimentation des sanitaires en eau chaude, - Recours maximum à l'éclairage naturel en justifiant les mesures prises (détecteurs de présence, système d'asservissement en fonction de la lumière naturelle, gradation possible des luminaires,...) pour minimiser le recours à l'éclairage artificiel, - Recours au night-cooling : aération du magasin par skydome la nuit lorsque la température extérieure est plus basse pour limiter les besoins en refroidissement le jour, - Gestion technique centralisée (GTC) permettant le contrôle, la surveillance et le réglage à distance.
--------------	---	--

Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
P8/10	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.	<p>La recommandation de la MRAe appelle les commentaires suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La vérification de l'occupation des catiches par des chiroptères relève de la seule compétence de la CMNF, seul organisme autorisé à effectuer ce type de relevé compte tenu des dangers que les descentes dans les galeries souterraines comportent. - Les résultats de la campagne de terrain opérée par la CMNF durant l'hiver 2016 ont conclu : « Le secteur de la Borne de l'Espoir, situé à côté du Grand Stade Pierre Mauroy ne présente aucun enjeu en matière de chiroptères car aucun accès pour les chauves-souris n'y a été trouvé. De plus, le très mauvais état de la cavité située dessous la rend dangereuse et particulièrement instable, donc inutilisable pour une conservation efficace des chiroptères. » - Cette absence de potentiel d'accueil reste valable 2 ans après les prospections, les accès aux catiches restant impraticables.
P8/10	L'Autorité environnementale recommande d'effectuer des analyses complémentaires sur les matériaux réemployés pour le comblement des cavités souterraines, notamment sur leur caractère non dangereux.	<p>Des analyses seront réalisées pour s'assurer de la conformité des matériaux avec les critères d'acceptation de déchets non dangereux inertes fixés par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 et les critères de réutilisation des terres excavées dictés par le guide BRGM de 2012 (Guide de réutilisation hors site des terres excavées en technique routière et dans des projets d'aménagement).</p> <p>Seules les terres qui respecteront ces critères physico-chimiques pourront être réemployées in-situ pour le comblement du vide résiduel des catiches effondrées.</p>

<p>P9/10</p>	<p>L'Autorité environnementale recommande de compléter le chapitre de l'étude consacré à la trame verte et bleue en y inscrivant la continuité écologique locale du golf au chemin de Napoléon</p>	<p>Le corridor écologique mentionné dans l'avis de la MRAe n'a pas été inventorié.</p> <p>La continuité écologique entre le Golf de Ronchin (zone naturelle paysagère et de loisirs) et l'espace délimité par le chemin Napoléon et le boulevard de l'Ouest (zone à urbaniser différé à usage mixte) puis la rue verte (zone urbanisée) est interrompue par le centre-ville de Lezennes et le centre commercial Heron Parc / V2.</p>  <p>Rappelons que le principe d'aménagement repose sur la mise en place d'une « voie nouvelle » traversant le projet et reliant Lezennes au parvis du stade. Le traitement paysager de cette voie réservée aux modes de déplacement doux assurera une continuité paysagère et écologique.</p>
--------------	--	--

Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
P9/10	<p>L'Autorité environnementale recommande 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 d'exploitation.</p>	<p>Le diagnostic écologique réalisé sur la zone de boisement n'a pas mis en évidence d'enjeu particulier pouvant faire l'objet d'une mesure d'évitement. Cependant, si le suivi de chantier mettait en évidence la présence d'espèces d'intérêt ou protégées, l'éventualité d'une mesure d'évitement de ces éléments devra être envisagée.</p> <p>Au regard des enjeux faunistiques associés aux milieux d'arbustes et de fourrés inventoriés sur le site, le maintien d'une végétation non gênante pour la première phase d'aménagement (macrolot A) est à l'étude. Des espaces arborés seront sauvegardés en phase chantier et offriront un refuge pour la faune locale dans l'attente du futur développement des arbres et haies plantés dans le cadre de l'aménagement paysager.</p> <p>Il sera important de prendre en compte les cycles de vie de la faune présente sur le site pour adapter le calendrier des travaux. L'objectif est de réduire les impacts sur les espèces d'oiseaux nicheurs des milieux boisés et arbustifs.</p> <p>La destruction des milieux (traitement de la butte et de la végétation) sera réalisée hors période printanière, période sensible pour la faune. Le printemps est en effet la période de reproduction de nombreuses espèces animales et sera évité pour limiter les risques de dérangement et de destruction d'individus (adultes couvant, jeunes au nid, reptiles, etc.). Les travaux de défrichements seront donc réalisés préférentiellement au cours de l'automne ou de l'hiver (du 15 octobre au 1er mars).</p> <p>Les abattages d'arbres devront également être réalisés pendant l'hiver, ceux-ci pouvant être utilisés par de nombreux passereaux pour nicher, ainsi que par les chauves-souris comme gîte de reproduction.</p>

Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
P9/10	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Un accord inter-entreprises pourra être étudié à l'échelle de la Borne de l'Espoir pour contribuer à la réduction de l'impact des déplacements qui constituent une des causes principales des émissions polluantes. Cet accord portera spécifiquement sur les mesures destinées à privilégier les modes de transports collectifs et doux pour les déplacements domicile-travail.</p> <p>LEROY MERLIN est aujourd'hui le seul occupant identifié du projet d'aménagement. La société s'engage à réaliser un Plan de Déplacement Entreprise qui comprendra des mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de développement de l'utilisation des transports en commun (promotion de la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnement par exemple), - d'encouragement à la pratique des « 2 roues propres » (création d'abris adaptés, sécurisés et éclairés pour le garage des vélos et le rechargement des batteries, participation financière à l'équipement), - de développement de l'utilisation du covoiturage (emplacement de parking dédiés, mise en place d'un site dédié au covoiturage sur l'intranet) - de formation à l'éco-conduite, - d'adaptation des horaires de travail pour les salariés s'engageant dans un mode de transport doux si trajets longs et fréquence faible des transports en commun. <p>Concernant la mutualisation des places de parking, la société SAMBé est attentive à ce que les aménagements des zones de stationnement spécifiques soient non seulement calibrés à la hauteur du nombre attendu des visiteurs du futur magasin LEROY MERLIN, mais aussi aménagés de façon pragmatique, sur la base de la réalité des pratiques effectives des visiteurs.</p> <p>S'agissant du parking C1 du Stade Pierre Mauroy qui est tout proche du site de la Borne de l'Espoir, la mutualisation sera envisagée dans le cadre de la commercialisation du lot B1.</p> <p>Par ailleurs, les stationnements du magasin LEROY MERLIN et des futurs bureaux seront mutualisés, considérant que leur utilisation n'a pas lieu au même moment (soirée et weekend essentiellement pour le magasin et journée pour les bureaux).</p> <p>Enfin, concernant les modes de déplacement doux, notons que le site de la Borne de l'Espoir est entouré d'aménagements cyclables existants. L'accessibilité à vélo depuis Lezennes et le centre commercial est donc très satisfaisante. Les voies internes du projet permettront la continuité des voies cyclables existantes, les profils de voirie incluant des trottoirs et pistes cyclables sur l'ensemble du site.</p>

Page de l'avis MRAe	Extrait de l'avis MRAe	Réponse apportée par la société SUEZ RV Nord-Est
P10/10	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.	Il est bien prévu de réaliser un plan de gestion des terres et un suivi du chantier d'excavation de la butte.