



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le

14 FEV. 2017

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du site Argosyn-3SI-Flers à Croix-Villeneuve d'Ascq
Réf : 2016-0460

Le projet d'aménagement du site Argosyn-3SI-Flers est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° (opération créant une SHON supérieure ou égale à 40.000 m² sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application du L.122-1 du code de l'environnement, le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et les demandes de permis d'aménager (l'une sur Croix et l'autre sur Villeneuve d'Ascq), a été transmis pour avis à l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de décembre 2016 de l'étude d'impact.

1. Présentation du projet

Le projet d'aménagement du site Argosyn-3SI-Flers s'étend sur 10 ha.

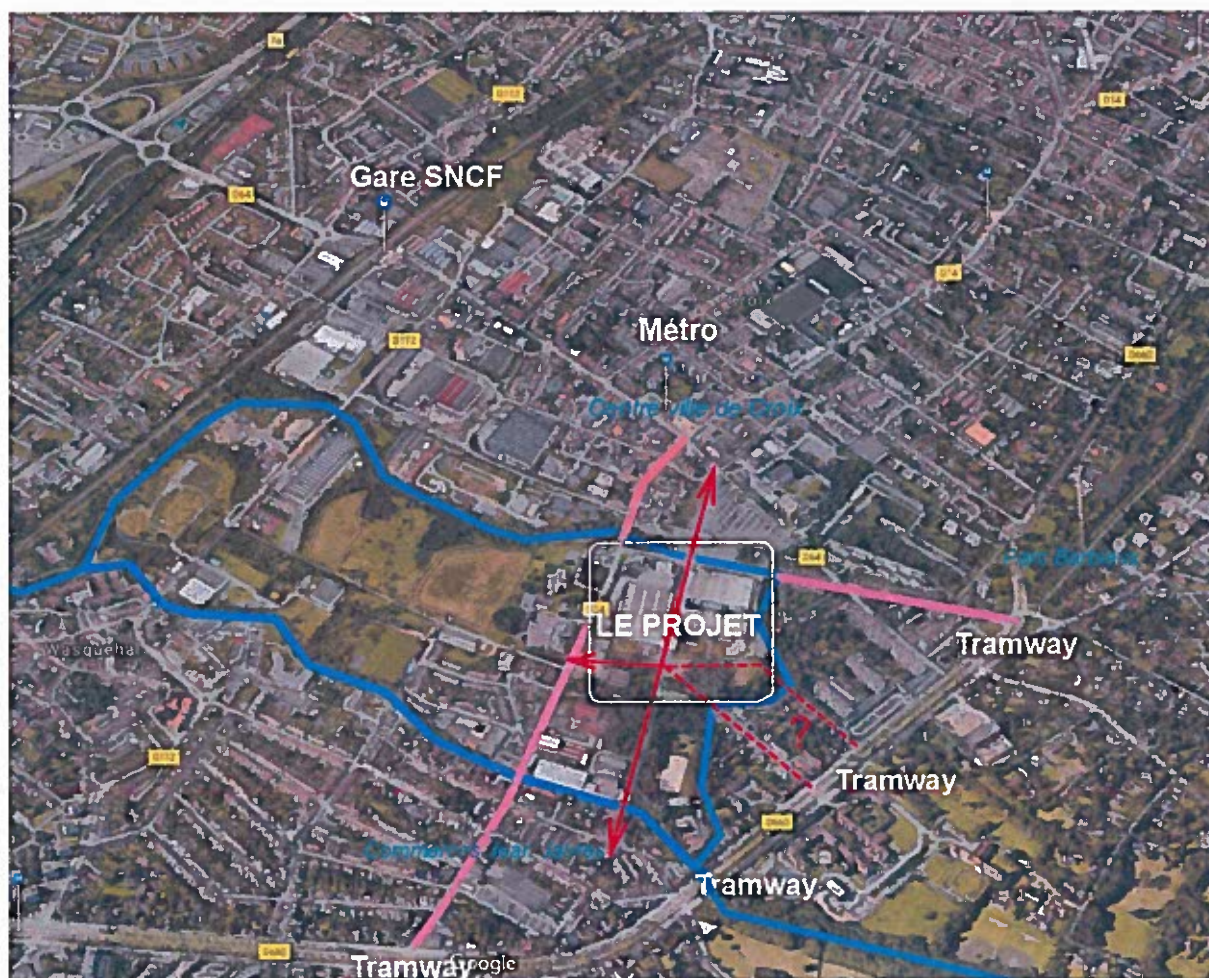
Il comprend un programme de plus de 700 logements dont un peu moins de 200 logements sociaux, un hôtel, deux résidences services, des locaux d'activité, des bureaux, une école, pour une surface de plancher de près de 90.000 m², en construction neuve ou en restructuration de bâtiments existants.

Il prévoit une coulée verte le long de la Marque, un axe structurant dédié aux modes actifs, des espaces publics adaptés à la mixité fonctionnelle du quartier.

Le site Argosyn-3SI-Flers fait partie d'un ensemble foncier localisé à la frontière de Croix, Roubaix, Villeneuve d'Ascq et Wasquehal. Cet ensemble, que longe la Marque, correspond à la césure historique entre Lille-Villeneuve d'Ascq d'un côté, et Roubaix-Tourcoing de l'autre. La coupure urbaine est encore très présente : seules trois rues franchissent la rivière entre l'avenue de Flandre à Villeneuve d'Ascq et l'avenue de la Marne à Marcq en Baroeul, l'une d'elle est la rue Jean Jaurès, qui dessert le projet.

Le site Argosyn-3SI-Flers est particulièrement bien situé :

- à 15 minutes à pieds de la gare SNCF de Croix-Wasquehal, gare desservie par le TGV en provenance de Paris Nord, et située sur la ligne Lille Kortrijk ;
- à 5 minutes à pieds du centre de Croix desservi par le métro (ligne 2), animé par un marché et doté d'une densité importante d'équipements, de commerces et de services ;
- à 5 minutes à pieds du parc Barbieux de Roubaix ;
- il a un accès rapide (de 5 à 10 minutes à pieds) à la partie commerçante de la rue Jean Jaurès à Villeneuve d'Ascq.



2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact répond de manière globalement satisfaisante aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'ensemble des aspects devant être traités par l'étude d'impact sont étudiés dans le cadre du rapport transmis.

Le résumé non technique, représentatif de l'étude d'impact, reprend bien les différents thèmes environnementaux concernés par le projet et aborde de manière claire et facilement appropriable la description du projet, l'état initial de l'environnement et les principaux enjeux environnementaux, les incidences du projet ainsi que les mesures prises pour les supprimer ou les limiter.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. La gestion de l'espace et la mixité fonctionnelle

Le projet prévoit environ 90.000 m² construits pour une assiette d'un peu plus de 10 ha, soit une densité de 0,9. Cette densité correspond à la traduction des préconisations du SRCAE Nord Pas-de-Calais pour ce territoire.

La compacité du projet lui permet en outre d'assurer la coexistence des fonctions urbaines et des fonctions écologiques liées au fait que le site est le point de confluence de trois branches de la trame verte et bleue locale (Marque ouest, Marque est, Barbieux).

Le projet substitue enfin à la vocation initialement monofonctionnelle du site, une mixité fonctionnelle de logements, de bureaux, d'activités et d'équipements. Celle-ci s'inscrit dans le cadre élargi d'un secteur urbain riche en commerces, services et équipements. A ce titre le projet répond bien aux enjeux développés dans le SRCAE Nord Pas-de-Calais.

Pour autant, étant donné que le site du projet pâtit de la coupure urbaine de la Marque, son potentiel en termes de mixité fonctionnelle et de desserte par les transports collectifs, ne peut être pleinement actualisé qu'à l'aide de liaisons nouvelles avec les quartiers environnants. L'axe Nord-Sud parallèle à la rue Jean Jaurès y pourvoit partiellement. Sa réalisation n'est assurée que dans l'enceinte du projet, il restera à la collectivité à compléter cet axe en direction du métro du centre-ville de Croix et du supermarché de Villeneuve d'Ascq. Cet axe mériterait par ailleurs d'être complété par deux autres traversées de la Marque en direction du tramway de l'avenue de Flandre (pointillés sur la vue du projet ci-dessus). Celles-ci sont indiquées par des flèches sur les plans fournis dans le dossier du projet, mais il conviendrait de s'assurer que la collectivité les a effectivement programmées.

Il est à noter que le projet entend développer des solutions énergétiques conformes au SRCAE Nord Pas-de-Calais, par l'intermédiaire de la mise en œuvre d'un réseau de chaleur.

3.2. Les déplacements

a) Trafic

Le porteur de projet estime que le trafic généré par le nouveau quartier s'élèvera à maxima à 2.300 véhicules par jour en moyenne annuelle. Ce chiffre pourrait être mieux explicité par l'étude d'impact. Néanmoins la présence de solutions alternatives à la voiture et la diffusion du trafic généré dans la voirie locale, devraient permettre de ne pas dégrader de manière significative la circulation et donc la qualité de l'air dans le secteur.

Le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, conformément aux orientations du SRCAE Nord Pas-de-Calais et du PDU de la Métropole de Lille, repose sur deux facteurs : le stationnement et l'accès rapide à des transports collectifs de qualité.

b) Stationnement

Le projet prévoit près de 1.300 places de parking, dont 1.210 places privatives. 700 d'entre elles devraient être concentrées dans un parking silo, les 510 autres en rez-de-chaussée aménagés.

L'étude d'impact, dans son état initial de l'environnement, indique pourtant que les places de stationnement situées en dehors de l'emprise du projet, côté Villeneuve d'Ascq et surtout côté Croix, sont nombreuses. La mutualisation des solutions de stationnement entre le projet et son environnement immédiat, en particulier avec le site des Trois Suisses dont le parking est adossé au projet, aurait dû être étudiée. Dans tous les cas, l'offre développée par le projet étant excédentaire par rapport aux besoins inhérents au projet, une diminution du nombre des places de stationnement projetées est attendue.

c) Transports en commun

Le projet est bien desservi par les transports en commun :

- par la gare SNCF de Croix-Wasquehal, qui permet d'accéder à Paris par le TGV et aux pôles d'emploi de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, de Mouscron et de Kortrijk ;
- par la station de métro Croix centre, qui permet d'accéder rapidement à Lille, Roubaix et Tourcoing ;
- par quatre stations de tramway sur la branche Lille-Roubaix.

L'accès à ces différents modes de transport collectif à haut niveau de service repose sur l'aménagement d'espaces publics de qualité, dans la mesure où la gare se situe à 15 minutes à pieds et où les stations de métro et de tramway se situent potentiellement à 5 minutes à pieds. Ces aménagements réclament une maîtrise foncière et quelques équipements (passerelles sur la Marque). Le succès du report modal de la voiture particulière vers les transports en commun repose sur la réalisation de ces aménagements par la collectivité.

3.3. État du sol et gestion de l'eau

Le site du projet est enregistré dans l'inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service (Basias). Des diagnostics de la qualité des sols ont été menés par le biais de sondages dans le sol. Les résultats ne permettent pas d'établir la compatibilité de l'état des sols de ce site avec un changement d'usage, considérant la présence future de logements et d'un établissement sensible.

Il conviendrait de mener une campagne d'investigations complémentaires qui devront comprendre des analyses des remblais superficiels et des sols sous-jacents sans discontinuité, afin de délimiter les contaminations pour le mercure, les HAP et les hydrocarbures, et permettre d'établir un plan de gestion adapté au changement d'usage du site.

Le dossier ne présente par ailleurs aucune garantie sur l'absence de contamination de la nappe souterraine par des hydrocarbures volatils ou non, et sur l'absence d'impact de celle-ci sur les futurs occupants des logements. En outre, compte tenu de la proximité immédiate de sites potentiellement pollués, il n'est pas exclu que le projet soit impacté, par migration d'une possible pollution de la nappe superficielle par des hydrocarbures volatils ou des solvants chlorés depuis ces sites. Il conviendrait donc de réaliser des analyses d'eau souterraine.

Certains périmètres doivent faire l'objet d'une attention particulière. La présence historique d'un établissement de réparation de piles et d'accumulateurs, ainsi que celle d'un transformateur au pyralène, exigent une enquête localisée sur la présence éventuelle de PCB. Le périmètre destiné à accueillir un établissement scolaire doit quant à lui être étudié dans le cadre particulier des dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relatives à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

La société DISPEO exploite actuellement une installation soumise à autorisation (arrêté préfectoral du 3 décembre 1991) sur le terrain d'emprise de la demande de permis d'aménager. Or à ce jour la société n'a pas notifié à la Préfecture du Nord la cessation définitive de ses activités, en application des articles R.512-39.1 et suivants du code de l'environnement. C'est dans le cadre de cette procédure, qui conditionne l'octroi du permis d'aménager, que les analyses de sol devront être complétées, et l'être dans la perspective du changement d'usage et de la présence d'un établissement sensible.

Les caractéristiques du sol et des éventuelles pollutions sont susceptibles d'avoir un impact sur la gestion des eaux pluviales. Les solutions avancées dans le dossier, du fait de l'absence d'analyse suffisante de l'état des sols et des eaux souterraines, manquent de solidité et demandent encore à être validées.

La question de la gestion des eaux pluviales n'est globalement pas suffisamment développée :

- les techniques alternatives (noues, tranchées drainantes, structures réservoirs...) ne sont pas clairement positionnées, il manque notamment le pré-dimensionnement, la localisation sur un plan de masse détaillé, les schémas de principe de fonctionnement de ces techniques alternatives,
- les bassins de rétention des eaux pluviales évoqués dans le dossier, l'impact du rejet du surplus d'eaux pluviales sur le réseau, la remise du ruisseau à ciel ouvert, ne sont pas étudiés.

3.4. Continuités écologiques

Les mesures visant à assurer les continuités écologiques le long de la Marque et en direction du parc Barbieux sont pertinentes. La préservation d'une partie bien délimitée des boisements, la pose de nichoirs etc... mériteraient cependant d'être précisées pour que leur impact positif sur les espèces apparaisse clairement.

4. Conclusions

Le projet d'aménagement du site Argosyn-3SI-Flers à Croix-Villeneuve d'Ascq s'inscrit dans une démarche de renouvellement urbain d'un site délaissé par l'activité. Situé à la confluence de la trame verte et bleue du cœur de la métropole lilloise, il bénéficie d'une desserte en transports en commun de grande qualité par le train, le métro et le tramway. Alliant densité et compacité, mixité des fonctions et des usages, promouvant les solutions alternatives de déplacement, de gestion de l'énergie et des milieux, le projet a valeur d'exemple pour les projets d'aménagement du secteur.

Pour autant, le projet présente un certain nombre de faiblesses :

- la résorption de la coupure urbaine que conforte historiquement ce site, n'est pas suffisamment affirmée pour ce qui concerne les liaisons traversant la Marque, de sorte que l'accès rapide aux stations de tramways n'est pas garanti ;
- l'offre de stationnement liée au projet est surdimensionnée, la mutualisation avec le parking existant sur le site adjacent des Trois Suisses n'est pas étudiée ;
- les analyses du sol sont incomplètes et l'état des eaux souterraines n'est pas étudié ;
- les techniques envisagées pour la gestion des eaux pluviales ne sont pas suffisamment précises ;
- la contribution du projet à la trame verte et bleue n'est pas évaluée.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement dans le projet et une meilleure lisibilité de l'étude d'impact et de la démarche conduite par le pétitionnaire, l'Autorité environnementale recommande :

- d'acter et de concrétiser les franchissements de la Marque,
- d'user de la possibilité de dérogation offerte par l'alinéa 4 de l'article L.152-6 du code de l'urbanisme, en ce qui concerne la limitation des places de stationnement dans le périmètre de 500 mètres des stations de métro et de tramway, et d'appliquer les ratios issus de l'article L.151-35 du même code,
- de poursuivre la démarche engagée dans le cadre de la prise en compte de la pollution des sols, avec une analyse des risques résiduels afin de pérenniser les mesures mises en place par le biais de servitudes et de conserver la mémoire des actions engagées pour traiter la pollution,
- de clarifier les mesures envisagées pour la gestion des eaux pluviales et la préservation et l'amélioration des continuités écologiques.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur régional de l'environnement, de
l'aménagement et du logement,



Vincent MOTYKA

