



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 31 mai 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création du centre commercial « Lillenum » du Faubourg des Postes à Lille

Réf : TA 2012-04-02-186-(DAT12-0348)

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de création du centre commercial « Lillenum » du Faubourg des Postes à Lille est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2012 de l'étude d'impact, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 2 avril 2012.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en la création d'un centre commercial d'environ 57 000 m² de surface hors œuvre nette (SHON) comprenant des commerces, un hypermarché, des bureaux et un hôtel 3 étoiles sur un ancien terrain de la société Réseau Ferré de France d'une superficie de 2,5 hectares.

Le projet prévoit :

- la dépollution du site ;
- la démolition des bâtiments existants (hangars) ;
- la réalisation de 24 000 m² de commerces (boutiques et restaurants) ;
- la réalisation d'un hypermarché Leclerc de 5 000m² ;
- la réalisation de 4 861 m² de bureaux ;
- la réalisation d'un hôtel 3 étoiles de 116 chambres sur 6 120 m² ;
- la réalisation d'un parking de 900 places sur 3 niveaux en sous-sol ;
- le prolongement de la rue de Marquillies vers la rue Courtois.

Le projet fait partie d'une opération globale de requalification urbaine (Grand Projet Urbain) des quartiers des Deux Portes à Lille-Sud (Portes de Valenciennes et de Douai).

2. Qualité de l'étude d'impact

Dans sa globalité, la forme et le fond de l'étude d'impact répondent aux prescriptions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact apparaît proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire. L'ensemble des thématiques environnementales est ainsi traité au travers :

- d'un résumé non technique, abordable et pédagogique qui aurait mérité d'être illustré par un plan-masse du projet ;
- d'un état initial de l'environnement adapté au contexte urbain du site et portant sur l'ensemble des thématiques environnementales ;
- d'une analyse des incidences temporaires, permanentes, directes et indirectes du projet qui aurait toutefois mérité d'être illustrée par une présentation des retours d'expérience sur des projets similaires et des compléments pour la phase travaux ;
- d'un chapitre relatif à la présentation du projet, qui présente clairement et de manière satisfaisante les réflexions et démarches envisagées pour éviter et réduire les impacts du projet (intégration architecturale, préservation des ressources en eau, performance énergétique et déplacements) ;
- de propositions de mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement.

L'étude d'impact concerne l'aménagement d'un centre commercial sur une friche RFF en milieu urbain, partie d'une opération de requalification urbaine globale (Grand Projet Urbain des Deux Portes). Les différents projets (centre commercial, commissariat de police, halle de la glisse...) ne constituent pas une unité fonctionnelle au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, dans la mesure où ils peuvent être réalisés de façon indépendante.

En revanche, les aménagements liés aux déplacements, au moins en partie, sont destinés à répondre aux besoins de tous ces projets. Aussi, dans cette optique, il aurait été utile de présenter les différents projets envisagés dans le cadre du Grand Projet Urbain du quartier des Deux Portes.

S'agissant du projet lui-même, celui-ci comportera différents aménagements de voiries (réaménagement du carrefour des Postes, prolongement de la rue de Marquillies, rénovation des rues Courtois, Walter, rénovation de l'avenue Oscar Lambret, de la place Léonard de Vinci jusqu'à la place de Verdun) permettant de faciliter l'accessibilité du site et de réduire les effets de ce dernier sur le fonctionnement des infrastructures routières.

La description de ce programme pourrait contenir une appréciation des effets sur l'environnement de l'ensemble de ce programme (centre commercial et voiries), en particulier en phase chantier.

• Sur les volets "déplacements" et "sécurité"

Ce complexe commercial sera desservi par le réseau de la communauté urbaine de Lille, notamment l'avenue Oscar Lambret et la rue des Postes, et le réseau autoroutier (autoroute A25/périphérique sud). Comme l'étude d'impact (étude de circulation) le précise, ce projet s'inscrit dans un territoire très urbanisé et contraint en matière de déplacement (saturation de la plupart des infrastructures routières).

Le territoire concerné par le projet dispose d'une offre en transport en commun à haut niveau de service (deux stations de métro, un réseau de bus dense, une halte TER) et d'une offre de vélos en libre-service permettant ainsi une excellente desserte tous modes. Toutefois, le dossier pourrait être plus précis sur la qualité et la sécurité des cheminements cyclables et piétons sur l'ensemble de la zone de chalandise.

Une étude de DYNALOGIC de juin 2008 fait état d'un trafic induit le vendredi soir de 616 véhicules/heure en entrée du centre commercial et de 538 véhicules/heure en sortie pour une SHON de 20 430 m², soit une génération de 1154 véhicules/heure. Ces estimations de trafic apparaissent cohérentes au vu des caractéristiques du centre commercial et de la zone de chalandise qui ne dépasse guère un rayon de 2,5 km. Cette zone de chalandise limitée résulte de la densité d'hypermarchés dans le secteur.

Les études de circulation ont été réalisées sur quatre périodes critiques de fonctionnement du centre commercial : heure de pointe du matin (8h-9h), heure de pointe du jeudi soir (17h-18h), heure de pointe du vendredi soir (17h-18h) et heure de pointe du samedi après-midi (15h-16h).

Les modélisations de l'étude de circulation, très détaillées, ont été réalisées sur la seule base des volumes de population des zones de chalandise. La proximité du Centre Hospitalier Régional (CHR) et de son nombre élevé d'employés favorisant des déplacements travail – achats aux heures d'entrée et de sortie des employés ne semble pas avoir été prise en compte dans cette étude.

DYNALOGIC se fonde sur des hypothèses de trafic automobile plutôt élevées qui ne tiennent pas compte des tendances actuelles des trafics, observées à la baisse sur Lille au profit des modes alternatifs pour les déplacements courts.

Dans un premier temps, les 4 carrefours les plus proches du centre commercial sur la partie sud du périphérique sont analysés : les deux carrefours à l'intersection des pénétrantes dans Lille reliée au réseau autoroutier (Marquillies- Faubourg des postes, Oscar Lambret-Combenal) et les deux carrefours aux extrémités de la rue Walter. Dans un deuxième temps a été ajouté le fonctionnement du giratoire « Porte des Postes ». Il aurait été souhaitable d'ajouter les carrefours d'entrée et de sortie du centre commercial. Si des mouvements « tourne à gauche » sont autorisés, une attention devra être portée sur le fonctionnement du carrefour situé entre l'entrée du site et la rue des postes.

Le fonctionnement actuel des carrefours est en général plus critique aux heures de pointe de semaine que le samedi, journée de pointe du trafic de centre commercial en général. Les modélisations de trafic, réalisées dans le cadre de ce projet (sans aménagement routier), ont mis en évidence une dégradation du fonctionnement de l'ensemble des carrefours en particulier les vendredi soir et les samedi.

Pour réduire ses effets sur le fonctionnement des carrefours, le projet intègre des aménagements de capacité qui améliorent le niveau de service actuel de la branche nord du carrefour du Faubourg des postes en semaine et dégrade peu la situation actuelle en heure de pointe du vendredi soir et du samedi.

Comme le confirme le complément d'étude sur la Porte des postes, l'autoroute et ses échangeurs apparaissent a priori peu sollicités par ce projet d'aménagement.

Le contexte urbain du projet implique de favoriser les modes alternatifs (transport en commun, vélo, marche) en maîtrisant la circulation automobile dans les zones urbaines, conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains de Lille.

Dans un souci d'anticipation et de pérennisation des aménagements connexes, il serait souhaitable d'étendre l'étude de circulation à l'ensemble des projets du grand projet urbain des Deux Portes afin d'avoir une vision globale des enjeux et des aménagements à mettre en oeuvre.

Comme le précise le dossier, la phase travaux aura des impacts (bruit, pollution, circulation, stationnement, cadre de vie) pour l'ensemble des riverains et utilisateurs du territoire. L'analyse des incidences de cette phase devra donc être approfondie.

• Sur le volet "risques"

Le site-projet se situe au droit d'un ancien site RFF dont l'étude de sols a mis en évidence la présence de pollutions limitées en hydrocarbures, en polychlorobiphényles, en solvants aromatiques, en hydrocarbures aromatiques polycycliques et en métaux, dont les quantités ne sont pas estimées. En page 113, le dossier fait référence à un plan de gestion des pollutions qui sera réalisé pour le traitement des 6 375 m³ de terres polluées, mais sans en préciser les objectifs exacts. Il semble nécessaire, dans la mesure où l'étude d'impact est intégrée au permis de construire du projet, que le dossier présente le plan de gestion de la pollution. Ces éléments participent à la parfaite information du public.

Ce plan doit définir les mesures de gestion compatibles avec la politique nationale de gestion des sites pollués ainsi que la future utilisation du site, à savoir la maîtrise :

- des sols contaminés par des métaux et les composés organiques ;
- des risques liés aux émissions de substances volatiles ;
- des risques de contamination de l'eau potable par transfert de la pollution des sols ;
- des risques liés aux travaux éventuels impliquant un contact direct ou indirect avec les milieux contaminés.

- **Sur le volet "Santé-Environnement"**

S'agissant de la qualité de l'air, l'état initial s'appuie sur les données des stations de mesure de Lille (stations de Lille-Fives et du lycée Faidherbe), suffisamment représentatives du contexte du site (secteur urbain). Les valeurs moyennes annuelles constatées (NO₂, O₃ et SO₂) sont nettement en dessous des seuils réglementaires, excepté pour le paramètre relatif aux particules en suspension. Pour ce paramètre, les valeurs moyennes annuelles sont proches des valeurs-guides et des seuils de recommandation.

Cette question doit constituer un point de vigilance.

L'étude d'impact contient une approche qualitative des émissions polluantes, le développement d'une offre commerciale de proximité étant susceptible d'engendrer des bénéfices en matière de qualité de l'air (diminution des distances parcourues). La limitation du nombre de places de stationnement pour les employés et la densité de l'offre en transport en commun constituent également des éléments positifs.

Le contexte sonore du site a été apprécié par une campagne de mesures et une modélisation acoustique. Ces données montrent une ambiance acoustique non modérée aux environs du site, s'expliquant par la proximité d'une ligne de chemin de fer et du périphérique sud de Lille, certaines habitations situées dans le prolongement de la rue de Marquillies (point 3) se situent en ambiance modérée en raison de l'effet d'écran joué par les bâtiments existants.

La modélisation acoustique (impact du trafic) montre, après aménagement du centre commercial, une diminution du niveau sonore d'exposition et un maintien de la situation actuelle pour l'ensemble des habitations situées au sud. Le dossier précise, en page 116, que les habitations de la rue Courtois subiront une augmentation importante des niveaux sonores compte tenu de la génération d'un trafic nouveau (prolongement de la rue Marquillies). Le dossier indique que ces niveaux sonores seront limités à 65 dB(A) de jour, à comparer au niveau sonore mesuré au point 3 de 48,5 dB(A) (page 66). Le projet est donc susceptible de générer une augmentation des niveaux sonores non négligeable à cet endroit de près de 16 dB(A).

Ainsi, il apparaît nécessaire, en particulier dans le cadre d'une démarche de haute qualité environnementale (démarche BREEAM) mise en oeuvre dans le projet, que soient développées des mesures d'évitement (maintien de la rue Courtois en impasse) ou, à défaut, de réduction d'impact, comme le renforcement acoustique des bâtiments et des façades.

3. Prise en compte de l'environnement

- **Aménagement du territoire**

Ce projet, consistant en la création d'un centre commercial (hypermarché, hôtel, commerces et bureaux), sur une friche RFF de 2,5 ha située à proximité immédiate du centre-ville de Lille en continuité de l'urbanisation, apparaît pleinement cohérent avec les orientations, en matière de densification urbaine, des lois "Grenelle".

La pertinence des aménagements connexes proposés, comme la réalisation sur plusieurs étages, la rationalisation et la limitation des stationnements et la création de ces zones de stationnement en sous-sol du centre commercial méritent d'être soulignée.

- **Transports et déplacements**

La zone d'implantation bénéficie actuellement d'une excellente desserte par les transports en commun (métro, bus et train) avec un bon niveau de service, ce qui permettra d'inciter les usagers à utiliser ces modes de transports, conforté par les aménagements envisagés pour limiter les possibilités de stationnements sur le site.

En raison de la forte fréquentation piétonne et de l'utilisation des transports en commun attendues, il est pertinent de veiller à la qualité des itinéraires piétons et deux roues par la continuité des itinéraires et leur sécurisation.

L'importance des projets envisagés sur le quartier des deux portes justifie que soit conduite une réflexion globale sur l'ensemble de ce secteur, qui permettrait de mettre en évidence la pertinence des aménagements et solutions prévus pour l'ensemble des projets.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la limitation des émissions de gaz à effet de serre issues des bâtiments par la certification BREEAM (démarche de haute qualité environnementale anglo-saxonne) et la recherche d'un niveau de performance énergétique plus ambitieux que la réglementation thermique actuellement applicable (c'est à dire BBC 2005 pour les bâtiments commerciaux).

Le projet développe aussi une démarche bioclimatique grâce à l'utilisation préférentielle de la lumière naturelle et de l'inertie des matériaux. La compacité des bâtiments (bâtiment R+2 avec 3 niveaux de sous-sol) et la mise en œuvre de toitures végétalisées limitent les besoins de chauffage.

- **Gestion de l'eau**

Une attention particulière a été portée à la gestion de l'eau sur le site par la réalisation de toitures végétalisées, pour limiter les volumes d'eau pluviale à gérer par les réseaux communautaires et la rénovation du réseau d'assainissement du site pour les eaux pluviales. Des mesures opérationnelles pertinentes seront en outre mises en œuvre pour limiter les consommations d'eau potable des installations sanitaires.

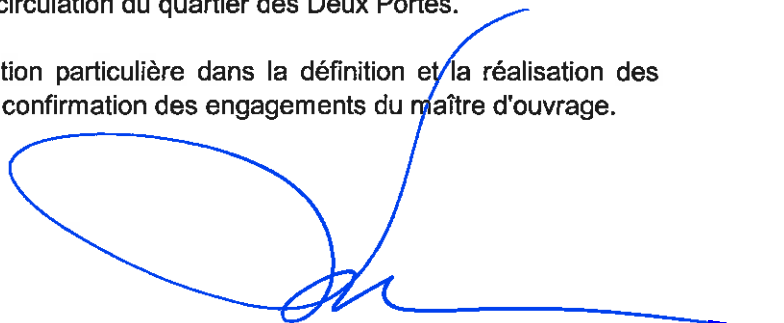
4. Conclusion

L'étude d'impact du projet est très complète et conforme aux articles L. et R.122-3 du code de l'environnement. Le projet de centre commercial ainsi que les aménagements de voiries correspondantes constituent un programme au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement. L'étude d'impact devrait donc contenir une appréciation des effets de ce programme sur l'environnement.

Le projet et l'étude d'impact montrent la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer les enjeux environnementaux dans la conception du projet, en cohérence avec les différentes orientations des lois "Grenelle" ; maîtrise de l'espace, requalification des friches, réduction de la demande de déplacement en automobile et des émissions de gaz à effet de serre.

Le thème des déplacements mériterait pour sa part d'être mis en perspective à l'échelle du programme urbain à travers une étude de circulation intégrant les aménagements envisagés de nature à modifier en profondeur le schéma de circulation du quartier des Deux Portes.

La gestion des sols pollués mérite une attention particulière dans la définition et la réalisation des travaux et nécessiterait une clarification et une confirmation des engagements du maître d'ouvrage.



Dominique BUR