



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

[thibaud.assset@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thibaud.assset@developpement-durable.gouv.fr)

Lille, le

07 NOV. 2011

### Avis de l'autorité environnementale

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le permis de construire (PC 059 346 11 B0012) relatif à la création du pôle technologique (technocité) de la société Boulanger à Lezennes**

Réf: DAT TA2011-09-09-153 (DAT 11-1046)

Copies : ARS ; DDTM 59 ; préfecture du Nord (DRCT) ; DREAL59/62 (UT de Lille et S Risques)

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 pôle technologique de la société Boulanger à Lezennes est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur l'étude d'impact transmise le 9 septembre 2011.

#### 1. Présentation du projet :

Le projet de création du pôle technologique de la société Boulanger à Lezennes sera implanté dans un secteur en cours d'urbanisation intense (Grand stade de Lille, centre commercial Auchan V2, Héron Parc).

Ce projet comprend :

- un pôle technologique composé d'un magasin Boulanger et de ses annexes (réserves et locaux techniques) ainsi qu'un forum d'exposition,
- de bureaux du futur siège,
- d'un restaurant dédié au public,
- d'un restaurant d'entreprise,
- des parkings pour visiteurs et le personnel Boulanger en sous-sol (environ 1 000 places).

#### 2. Qualité de l'étude d'impact :

La forme de l'étude d'impact ne répond pas aux prescriptions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement puisque celle-ci ne comporte pas les chapitres relatifs :

- aux raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description,
- à l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

Sur le fond, le contenu de l'étude d'impact est lacunaire et trop général pour permettre au public d'appréhender :

- les enjeux du territoire,
- les incidences globales et locales du projet,
- les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les incidences du projet.

L'état initial est sommaire pour la plupart des volets environnementaux ; seul le volet « eau » est relativement bien traité et proportionné aux enjeux du territoire et aux incidences potentielles du projet.

L'analyse des impacts du projet se limite à affirmer sans justification ni argumentation l'absence d'impacts du projet sur l'environnement. Une argumentation basée sur des retours d'expérience et sur la littérature scientifique aurait pu utilement justifier les affirmations contenues dans l'analyse des impacts et en particulier pour les enjeux majeurs que sont la ressource en eau potable et les déplacements.

Les mesures envisagées sont soit des mesures imposées par la réglementation (modalité de gestion des eaux), soit des mesures résultant des propositions d'aménagements architecturaux et paysagers sans lien avec les enjeux environnementaux du territoire (bassin paysager et plantation).

### **Déplacements:**

Le volet « Déplacements » se limite à présenter sommairement les infrastructures de transport existantes aux environs du site (routes, réseau de bus, métro). Aucune analyse ne permet d'apprécier la qualité de la desserte tant par la route que par les modes alternatifs.

L'état initial aurait nécessité d'être complété par un diagnostic du fonctionnement des voiries du territoire (niveau de service, capacités résiduelles, congestion, remonté de file) et ceci à des périodes critiques du fait de la proximité du Grand Stade (vendredi soir, samedi et jour de matchs de football ou d'événement).

En particulier, il aurait été pertinent d'indiquer le fonctionnement actuel des différents carrefours et intersections aux heures de grandes fréquentations des centres commerciaux (Auchan V2 et Héron Parc) et du Grand Stade de Lille. Les trafics moyens journaliers indiqués dans l'étude d'impact n'apportent pas d'éléments pertinents pour apprécier le fonctionnement des infrastructures routières durant ces périodes critiques.

L'analyse des incidences du projet sur cette thématique se fonde sur une estimation des trafics attendus après réalisation du projet (+1 060 véhicules par jour) et conclut sur un impact faible du projet sur le trafic (en comparaison avec le trafic important déjà observé sur les voiries connexes au site). Toutefois, le dossier n'identifie pas les voiries et intersections qui subiront des engorgements ni l'intensité de ces congestions. Cette analyse nécessite aussi de prendre en compte les effets cumulés de l'ensemble des aménagements existants (centre commercial Auchan V2) et futurs (Héron parc, Stade)

Pour assurer une parfaite information du public, il semble nécessaire qu'une étude de circulation précisant le fonctionnement actuel et futur des voiries et intersections soit réalisée dans le cadre de ce projet et ceci à des périodes critiques de fonctionnement des différents équipements. Cette étude permettra ainsi de connaître les incidences des différents projets du territoire sur les conditions de circulation et de définir des mesures d'accompagnement adaptées pour chaque intersection et chaque voirie. Cette étude pourra s'appuyer sur les différentes études de circulation/déplacement menées par les différents maîtres d'ouvrage (LMCU, Conseil Général, DREAL) dans le cadre des différents projets du territoire.

Cette étude doit aussi permettre d'analyser l'adéquation entre l'offre actuelle en transport alternatif (transports en commun, vélo et à pied) et les modalités de déplacements des usagers du site (personnels, clients), et ainsi pourrait conduire à mettre en oeuvre, de façon concertée avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage compétents, une offre adaptée et en particulier des itinéraires cohérents et continus pour les modes doux (liaisons qui n'existe pas à l'heure actuelle entre les différentes zones commerciales).

Ces différents éléments permettront aussi d'affiner les incidences cumulées des différents projets du territoire sur la santé, la sécurité routière et le cadre de vie (bruit, pollutions, accessibilité).

#### **Eau :**

L'état initial du volet « Eau » de l'étude d'impact permet d'apprécier les enjeux du territoire. Néanmoins, l'analyse des incidences des modalités de gestion des eaux pluviales se limite à caractériser les flux et volumes d'eaux générés par le projet avant raccordement au réseau d'assainissement. Ces estimations intéressantes ne permettent pas de vérifier si les rejets sont compatibles en termes qualitatifs et quantitatifs avec les capacités des réseaux d'assainissement unitaires et la station d'épuration. Ces rejets constituent une des incidences majeures du projet dans la mesure où à l'heure actuelle l'ensemble des eaux de ruissellement du site semble s'infiltrer.

A ce titre, il apparaît étonnant que l'infiltration n'ait pas été retenue, voire qu'elle soit empêchée dans le cadre de ce projet (création de noues étanches) pour des raisons, a priori, réglementaires (prescriptions du Plan d'Exposition aux Risques liées à la présence de catiches). Or, l'étude des anomalies souterraines (recherche de catiches) a mis en évidence l'absence de catiches au sein du site.

L'infiltration d'une grande partie des eaux de ruissellement du site semble possible moyennant certaines études complémentaires (étude hydrogéologique des incidences de l'infiltration sur les écoulements souterrains, étude des incidences de l'infiltration sur les variations des niveaux de la nappe) et certains aménagements comme le comblement des catiches situées en périphérie du site (comblement d'ores et déjà envisagé dans le cadre de la réalisation des fondations des bâtiments).

L'analyse de la compatibilité des prélèvements d'eau issus du site avec la disponibilité de la ressource en eau potable n'est pas établie puisque le dossier estime simplement les besoins en eau potable du site. Il est indispensable de comparer ces besoins en eau avec l'état quantitatif de la ressource en eau potable du territoire.

Le projet présente des aménagements assez courants en matière de réduction des consommations d'eau (chasse d'eau double réservoirs, réducteur de débit). Toutefois, la récupération/réutilisation des eaux de ruissellement (importantes surfaces imperméabilisées) et la réalisation de toitures végétalisées ne semblent pas avoir fait l'objet d'une réflexion et d'une déclinaison dans le cadre de ce projet. Ces mesures auraient aussi l'avantage de limiter les rejets aux réseaux d'assainissement unitaires.

#### **Biodiversité:**

Le volet biodiversitaire est très sommaire et pose question dans la mesure où le dossier indique que le site est actuellement occupé par une friche alors que les photos aériennes de la page B6 montrent un site occupé de culture, de prairies et de bosquets...

L'état initial uniquement basé sur les inventaires et protections réglementaires ne permet pas de caractériser les enjeux du site dans ce domaine. L'analyse des incidences du projet est donc insuffisante et les mesures paysagères proposées (bassin aquatique paysager, plantations diverses) ne semblent pas adaptées.

#### **Agriculture:**

Le dossier indique que le site est actuellement occupé par une friche, bien que les photos aériennes du site présentées dans le dossier semblent montrer la présence d'un champ et de prairies encore exploités. Le dossier reste assez ambigu sur cet aspect. La préservation d'une agriculture urbaine peut constituer un enjeu économique et social du territoire.

### **3. Prise en compte effective de l'environnement :**

#### **• Aménagement du territoire**

Le projet concerne l'urbanisation d'une enclave agricole au sein d'un tissu urbain en pleine mutation (intensification de l'urbanisation). Le projet vise donc à urbaniser une « dent creuse » d'un territoire en pleine transformation.

Ce projet de développement urbain est cohérent avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain, de reconstruction de la ville sur la ville et de densification urbains promus par les lois Grenelle.

#### **• Transports et déplacements**

Le site est situé en zone urbaine dense où les transports en commun sont déjà bien développés (station de métro à 700m et lignes de bus). De surcroît, le projet s'intègre dans un programme plus global de rénovation urbaine et d'amélioration de la desserte du territoire pour les différents modes de déplacement et ceci dans le cadre de la réalisation du Grand Stade de Lille Métropole. A ce titre, les réaménagements des voiries en cours de réalisation intègrent la réalisation d'itinéraires spécifiques pour les modes doux, mais il est important de veiller à la mise en cohérence de l'ensemble des travaux de desserte « modes doux » des différents projets afin de proposer des itinéraires continus et sécurisé reliant les différents pôles économiques et de loisirs.

Cependant, la part des déplacements en véhicules motorisés restera très importante compte tenu de la nature de l'équipement et de l'excellente desserte routière. Cet aspect risque d'engendrer des incidences certaines (non évaluées) sur les conditions de circulation, les niveaux de service des infrastructures routières et la sécurité de l'ensemble des usagers.

#### **• Biodiversité**

Les éléments du dossier ne permettent pas d'apprécier les incidences (positives ou négatives) du projet. Les aménagements proposés en matière d'espaces verts sont essentiellement composés de mesures paysagères et architecturales (place minérale, plantations ornementales, bassins paysagers) qui ne sont pas de nature à engendrer un impact ou une plus-value importante pour la biodiversité. En particulier, il est nécessaire de décrire la manière dont l'obligation de maintien des bois (servitude) est respectée.

#### **• Émissions de gaz à effet de serre**

Le projet de technocité intègre une réflexion intéressante en matière énergétique puisque le concepteur vise des performances énergétiques types « BBC EFFIENERGIE » et l'utilisation de pompes à chaleur réversibles pour la production de chaleur et la climatisation des locaux. Ces mesures ambitieuses vont dans le sens d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans la mesure où les nouvelles constructions bénéficieront de performances énergétiques qui iront au delà à la nouvelle réglementation thermique (RT 2012).

La localisation du site à proximité d'une offre en transport en commun au haut niveau de service (station de métro à 700m) et l'aménagement en cours d'itinéraires spécifiques pour les modes doux en périphérie du site permettra, dans une certaine mesure, de limiter le recours à la voiture et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Cependant, la part des déplacements en véhicules motorisés restera très importante compte tenu de la nature de l'équipement et de l'excellente desserte routière. Cet aspect risque d'engendrer des incidences certaines (non évaluées) sur les émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier indique que les déblais issus du chantier seront au maximum réutilisés sur le site et ceci afin de limiter les va-et-vient des engins et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

- **Environnement et Santé**

La réalisation de bâtiments à haute performance énergétique avec recours aux énergies renouvelables permettra de limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère. La proximité des centres urbains et d'offre en transport alternatif permettra aussi de limiter les émissions polluantes issues du trafic automobile.

Cependant, la part des déplacements en véhicules motorisés restera très importante et risquera d'engendrer des incidences certaines (non évaluées) sur les émissions de pollutions.

Le dossier précise que l'ensemble des équipements techniques susceptibles d'engendrer des nuisances sonores pour le voisinage sera implanté en sous-sol afin de les limiter.

- **Gestion de l'eau**

Le projet prévoit une gestion classique des eaux pluviales par tamponnement (noues, bassins enterrés) et rejet au réseau unitaire d'assainissement. La gestion alternative par infiltration partielle ou totale des eaux de pluie n'a pas fait l'objet d'une réflexion approfondie compte tenu des prescriptions du Plan d'Exposition aux Risques liés à la présence de catiches. Or les études de sols n'ont pas mis en évidence la présence de tels ouvrages empêchant l'infiltration des eaux (comme actuellement).

Il serait aussi intéressant pour réduire les prélèvements d'eau potables et les rejets au réseau d'assainissement d'envisager la récupération et à la réutilisation de l'eau pour les usages sanitaires et la mise en place de toitures végétalisées.

La mise en oeuvre de ce type de mesures (infiltration, toitures végétalisées, réutilisation des eaux pluviales) pourrait constituer une démarche exemplaire en matière de gestion de l'eau.

#### **4. Conclusion :**

Le projet commercial conduit selon une démarche d'aménagement urbain durable apporte une réponse adaptée à certaines orientations des lois Grenelle :

- densification des secteurs urbains,
- limitation de la consommation de surfaces agricoles, si tant est que le site est bien actuellement en friche et non pas agricole,
- lutte contre l'étalement urbain,
- aménagements urbains en lien avec une offre en transport en commun de qualité et complétée par une future offre pour les modes doux,
- gestion de l'énergie : haute performance énergétique et recours aux énergies renouvelables,

Le contenu de l'étude d'impact devrait être complété compte tenu de l'absence des éléments relatifs à la justification du projet et à l'estimation du coût des mesures environnementales. L'étude d'impact sur le fond mériterait d'être complétée sur l'ensemble des volets (état initial et analyse) pour permettre une parfaite information du public.

C'est particulièrement le cas pour le volet «déplacements». La réalisation d'une étude circulation/déplacement au niveau du territoire intégrant l'ensemble des aménagements existants et futurs à des périodes critiques de la semaine serait nécessaire, et permettrait d'identifier les dysfonctionnements des infrastructures routières actuelles et déterminer les incidences futures des différents projets sur les conditions de déplacements.

L'intégration de cette approche permettrait une meilleure information du public et en particulier des riverains et de préciser les aménagements nécessaires pour maintenir les niveaux de service des routes et intersections et préserver la qualité de vie des habitants (pollution, bruit et sécurité).

Le volet « eau » enjeu majeur du territoire, mériterait une analyse plus argumentée démontrant l'absence d'effet notoire. Une réflexion approfondie sur cet aspect reste nécessaire afin de limiter les effets du projet (infiltration, réutilisation des eaux, implantation de toitures végétalisées).

Le volet « biodiversité » doit être approfondi (diagnostic).

Par délégation du Préfet de région  
Nord-Pas-de-Calais ,  
Le Directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement



**Michel Pascal**