



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

*Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais*

Lille, 10 MAI 2010

*Service Énergie Climat Logement Aménagement du
Territoire
Division : Aménagement du territoire*

Numéro d'enregistrement : DAT 573
Référence : TA/LD 2010-03-17-026
Vos réf. :

Affaire suivie par Thibaud Asset
thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 06 72 24 57 47 – Fax : 03 20 31 09 98

Objet : Avis autorité environnementale-
projet d'aménagement d'un centre commercial
« Greencenter » à Seclin

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le projet concerne l'aménagement d'un centre commercial « Greencenter », composé de neuf bâtiments d'une SHON totale de 15 324 m², sur un terrain de 5,5ha à Seclin.
L'avis porte sur le dossier reçu en date du 17 mars 2010,

Qualité de l'étude d'impact :

Notion de programme:

L'étude d'impact concerne l'aménagement d'un centre commercial au niveau d'une zone d'activité partiellement occupée. Certains éléments contenus dans le dossier (p3) indiquent que le projet présenté constitue une phase d'un programme plus vaste d'aménagement souhaité par le Groupe Frey (aménagement bâtiment J et bâtiment K sur la même zone). Ainsi, les différents projets d'aménagement de la zone Unexpo existants et futurs auxquels appartient le présent projet constituent au sens du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement un programme. Conformément à l'article susvisé, l'étude d'impact doit contenir une analyse des effets cumulés du programme sur l'environnement. Le dossier doit donc être complété avec cette analyse.

Biodiversité:

En ce qui concerne « la prise en compte des richesses naturelles et des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'étude ne comporte pas d'expertise écologique du site basée, par exemple, sur des recherches bibliographiques ou des inventaires in-situ.

En cela, l'intérêt écologique des milieux naturels du site n'est pas estimé, en particulier les friches observées qui peuvent constituer un refuge pour la faune et la flore.

Bien que cet enjeu ne soit pas majeur, le dossier ne contient pas de réelles mesures en faveur de la biodiversité, les aménagements proposés relèvent surtout d'une approche paysagère. Elles sont constituées par l'aménagement de noues, de bassins paysagers et de prairies fleuries au sein de la zone commerciale. Ces aménagements pourront constituer des milieux intéressants pour la faune et la flore communes. Cependant, l'absence d'un diagnostic précis du site (évaluation de la biodiversité) ne permet pas de conclure sur les effets positifs du projet sur la biodiversité.

Il semble souhaitable que les espaces verts écologiques soient implantés préférentiellement à proximité des bassins de tamponnement des eaux pluviales de la zone existante afin de recréer un espace refuge pour la biodiversité. Il serait aussi intéressant de mettre en œuvre une gestion différenciée écologique de ces milieux.

Le dossier ne contient par ailleurs pas d'analyse des incidences du projet sur l'agriculture et en particulier sur la pérennité des exploitations agricoles impactées.

Paysage:

Le volet paysage est bien traité. L'analyse de l'état initial se fait à différentes échelles et de manière satisfaisante. Les différentes vues prises depuis le site et vers le site permettent d'apprécier la réalité du terrain. Le dossier conclut (page 195) que "*l'impact du projet sur les paysages sera donc positif*". J'estime pour ma part que les aménagements prévus pour l'intégration paysagère et architecturale du projet dans son contexte sont de bonne qualité et en adéquation avec le paysage environnant.

Eau:

Le volet eau (eaux superficielles et souterraines) de l'étude d'impact est de bonne qualité. Ainsi, l'ensemble des enjeux sont clairement identifiés (préservation de la ressource en eau, vulnérabilité de la nappe, objectifs du SDAGE Artois-Picardie).

Il aurait été souhaitable de faire référence aux dispositions et orientations du SDAGE réactualisé en 2009, susceptibles de s'appliquer au projet.

La gestion des eaux pluviales du site semble s'orienter vers une gestion alternative; des grands principes sont évoqués comme :

- gestion par tranchées drainantes pour les eaux pluviales de toitures;
- aménagement de toitures végétalisées;
- réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts;
- aménagement de noues et de bassins d'infiltration pour les eaux pluviales de voiries et de parking.

Le projet prévoit néanmoins la possibilité de rejeter les eaux pluviales de ruissellement au réseau communautaire par surverse des bassins d'infiltration en cas de très fortes pluies.

Ces différents aménagements apparaissent cohérents avec les orientations du SDAGE (gestion à la parcelle des eaux pluviales) et sont compatibles avec la perméabilité des sols en place.

Le dossier ne contient pas d'éléments d'analyse sur la gestion des eaux usées (volumes, flux, nature) démontrant la capacité du système d'assainissement d'Houplin Ancoisne (réseau d'assainissement et station d'épuration) à collecter et à traiter dans de bonnes conditions ces effluents.

Déplacements:

Comme l'étude d'impact le précise, ce projet s'inscrit dans un territoire dans lequel l'ensemble des infrastructures routières sont saturées. Page 121 est citée l'étude qui avait été réalisée en 2006 pour la création d'un centre commercial Leclerc au sein de la même ZAC. Cette étude avait démontré qu'une amélioration des conditions de circulation et de desserte passait par des actes d'aménagement à une échelle plus vaste, intégrant la problématique d'ensemble des déplacements dans l'aire métropolitaine de Lille, en particulier le contournement sud est et les possibilités éventuelles de dessertes complémentaires qu'il permettrait d'envisager. En l'absence de visibilité sur ces évolutions, l'échangeur de Templemars ne peut être présenté dans le dossier d'étude d'impact comme la solution pour améliorer l'accessibilité globale du secteur.

Ce complexe commercial serait, dans la configuration actuelle, desservi par le réseau structurant départemental, notamment la RD549, via la voirie de la ZAC, augmentant encore la circulation qui pose déjà problème sur cet axe et que la création du centre commercial Leclerc a probablement aggravé, sans que le bilan qui avait été demandé lors de la délivrance du permis de construire ait été communiqué. Le permis de construire initialement délivré pour le centre commercial Leclerc conditionnait la construction a minima au réaménagement de la RD549 et à une étude de fonctionnement des giratoires, avec mesures correctrices à apporter en cas de besoin. Le bilan réalisé sur le sujet et les suites ayant pu lui être données ne sont pas présentés dans l'étude d'impact.

Sur les transports en commun, évoqués p.125, l'étude note qu'aucune ligne ne dessert directement la zone, que les arrêts à proximité sont situés dans la zone limite d'attractivité d'un réseau de bus (de 300 à 500m) avec un niveau de service médiocre.

Il semble, dans ces conditions, abusif d'affirmer en p.205 que le projet est « parfaitement intégré au réseau de transports collectifs existant », puisque les projets de transports collectifs seclinois, cités comme favorables au projet, concernent le centre ville et la zone industrielle située de l'autre côté de la commune, et non la zone où s'inscrit le projet qui ne bénéficie pas d'amélioration de l'offre. Cette mauvaise desserte du site par les transports en commun ne contribue pas à une amélioration des conditions de déplacements du secteur (augmentation du trafic, dégradation du niveau de service, remontée de file au niveau de l'échangeur).

Enfin, les hypothèses de génération du trafic semblent sous-estimées et l'entreprise commerciale Green Center investit dans un parking de 474 places pour une fréquentation journalière de 347 véhicules. Il est courant d'utiliser, pour l'heure de pointe d'un hypermarché, un taux de rotation de l'ordre de 80% des places de parking. Cela représenterait, avec les 474 places de parking, un trafic entrées-sorties cumulées à l'heure de pointe de 758 véhicules. On ne peut employer un tel taux pour cet équipement qui s'apparente davantage à une galerie commerciale qu'à un centre commercial et pour lequel il est difficile a priori de prévoir le temps qu'y passeront les clients. Prévoir 69 véhicules à l'heure de pointe du samedi semble largement sous-évalué par rapport à la taille du parking.

Ainsi, l'absence dans le dossier :

- des décisions concernant la problématique globale A1 – échangeur de Templemars – Contournement Sud-Est de Lille – Accessibilité sud de la métropole ;
- de retour sur le suivi et les aménagements mis en œuvre suite à la construction du centre Leclerc sur la même zone ;
- de projet d'amélioration de l'offre de transports collectifs en rapport direct avec la zone ;
- de données de trafic crédibles et cohérentes ;

ne permet pas de répondre aux enjeux liés à l'accessibilité du site alors que celui-ci est d'ores et déjà très problématique. Des mesures d'accompagnement d'envergure, en particulier vis à vis de la desserte du site (et de ses environs) par les transports en commun, sont donc impératives.

Santé:

En ce qui concerne le volet santé-environnement, l'état initial du volet pollution de l'air s'appuie sur une campagne de mesure réalisée au niveau du Fort de Seclin, soit à environ 1 km du site. « *Les résultats montrent que malgré sa position en zone périurbaine, Seclin montre un niveau de pollution équivalent à celui des stations urbaines... La proximité de l'Autoroute et de la RD 549 a très certainement une incidence sur le taux de pollution du site* ». Ainsi, malgré l'absence de campagne de mesures ou de données localisées au niveau du site, il s'avère que le secteur est caractérisé par la présence d'une pollution atmosphérique non négligeable (CO, NO et NO₂) liée aux trafics routiers.

Malgré ce constat, le dossier ne contient pas d'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air. Il est certain que ce seul projet ne va pas conduire à dégrader de façon substantielle la qualité de l'air mais va d'une certaine manière y contribuer (augmentation du trafic). Des mesures de réduction d'impact sont donc attendues, comme par exemple le développement d'une offre en transports en commun à haut niveau de service pour la desserte de l'ensemble des activités du secteur d'étude.

Concernant les nuisances sonores, le dossier contient un inventaire des infrastructures bruyantes. Le contexte sonore du site n'a pas fait l'objet de campagne de mesures. Le dossier ne comprend pas d'éléments d'analyse des incidences du projet (en phase chantier et en phase d'exploitation) sur cet enjeu.

Ainsi, il apparaît souhaitable, en particulier pour la démarche « *chantier verts* » et « *HQE* » mise en place dans le cadre de ce projet, que soient développées des mesures de réduction d'impact, comme par exemple la contribution au renforcement acoustique des bâtiments et des façades d'habitations concernées et/ou la mise en place d'une politique incitative en faveur des transports collectifs.

Justification du projet :

En application du II-3° de l'article R.122-3, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « *Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ». Ce chapitre est bien développé dans le présent dossier. L'accent est clairement mis sur les démarches « Haute Qualité Environnementale » et durable développées en phase d'exploitation et phase chantier. Ces démarches reposent sur une approche alternative de la gestion de l'eau (mise en place de techniques alternatives), sur l'intégration architecturale et paysagère du site et sur une conception bioclimatique des bâtiments.

Prise en compte effective de l'environnement dans le projet :

Le projet consiste en l'aménagement d'un centre commercial sur une zone d'activités existante en bordure de l'autoroute A1 et éloigné du centre ville. Ainsi le projet contribue à l'étalement urbain et à la consommation de terre agricole, ce qui n'est pas cohérent avec les orientations de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009 (consommation de terre agricole). De surcroît, le site et l'ensemble de la zone sont mal desservis par les transports en commun et aucune possibilité de transports alternatifs de marchandises n'existe pour le site. Le projet proposé ne prend donc pas en compte les orientations prioritaires de l'article 11 (développement du transport alternatif de marchandise)s et l'article 12 (développement de l'usage des transports collectifs) de la loi Grenelle.

Le dossier développe un certain nombre de pistes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (régulation hydrothermique, conception bioclimatique). Cependant d'autres champs d'amélioration ne semblent pas explorés (utilisation d'énergies renouvelables, réduction des consommations énergétiques dues à l'éclairage ou au chauffage, développement de l'usage des transports collectifs...).

En ce qui concerne la prise en compte des objectifs du titre II de la loi Grenelle relatifs à la biodiversité, aux écosystèmes et aux milieux naturels, le projet résulte d'une démarche d'aménagement assez novatrice reposant sur la réalisation d'espaces verts paysagers et de zones humides ayant vocation à gérer les eaux pluviales. La mise en œuvre d'une gestion écologique de ces espaces verts pourrait constituer une plus-value biodiversitaire. Cependant, l'absence d'un état des lieux de la biodiversité représentatif du site ne permet pas d'apprécier la plus-value des aménagements du site.

En terme de gestion de l'eau, le dossier prévoit la mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales ambitieuse (récupération, réutilisation des eaux pluviales, gestion à la parcelle, toitures végétalisées). Il aurait été intéressant, au vu de la superficie importante des futurs parkings, d'aménager des stationnements engazonnés permettant l'infiltration des eaux pluviales.

CONCLUSION :

L'état initial de l'étude d'impact est assez sommaire mais bien décrit sur de nombreux aspects. Une analyse des effets du programme sur l'environnement doit être jointe et l'analyse des incidences directes, indirectes, permanentes et temporaires doit être argumentée pour permettre de démontrer l'absence d'effets notoires. Certaines mesures proposées sont intéressantes (paysage, eau). Les enjeux liés aux déplacements et à l'accessibilité du site ne paraissent pas avoir été appréhendés à leur juste mesure. C'est pourtant un enjeu majeur du projet. Il est nécessaire que le dossier soit complété afin de démontrer l'accessibilité du site par la mise en œuvre d'une desserte efficace par les transports en commun et la non aggravation des conditions de trafic.

Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu sont bien présentées et justifiées.

Mais il est souhaitable qu'une politique incitative sur les transports en commun, permettant une véritable alter-modalité de la desserte, au regard de la saturation des infrastructures, soit décrite et déclinée en mesures opérationnelles.



Michel Pascal