



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 04 SEP. 2015

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif à l'aménagement du Parc d'activités
INNOVA'PARK à Cysoing
Réf : 2015-0393

Le projet d'aménagement du Parc d'activités INNOVA'PARK à Cysoing est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° [Opération dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares 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 de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version d'avril 2015 de l'étude d'impact.

1. Présentation du projet

La commune de Cysoing, au Sud-Est de Lille, fait partie de la Communauté de Communes de Pévèle Carembault. Le projet INNOVA'PARK se situe au nord de la commune, au lieu dit « Les Rieux » et s'établit sur un terrain d'assiette de 14,8 hectares environ.

Le projet prévoit l'extension de la zone d'activités INNOVA'PARK dont la première phase, à l'est, s'étend actuellement sur 4 hectares et accueille déjà plusieurs entreprises. Ce projet en phase 2 se découpe en deux tranches successives :

La première tranche à l'est se situe sur environ 8,4 hectares et comprend :

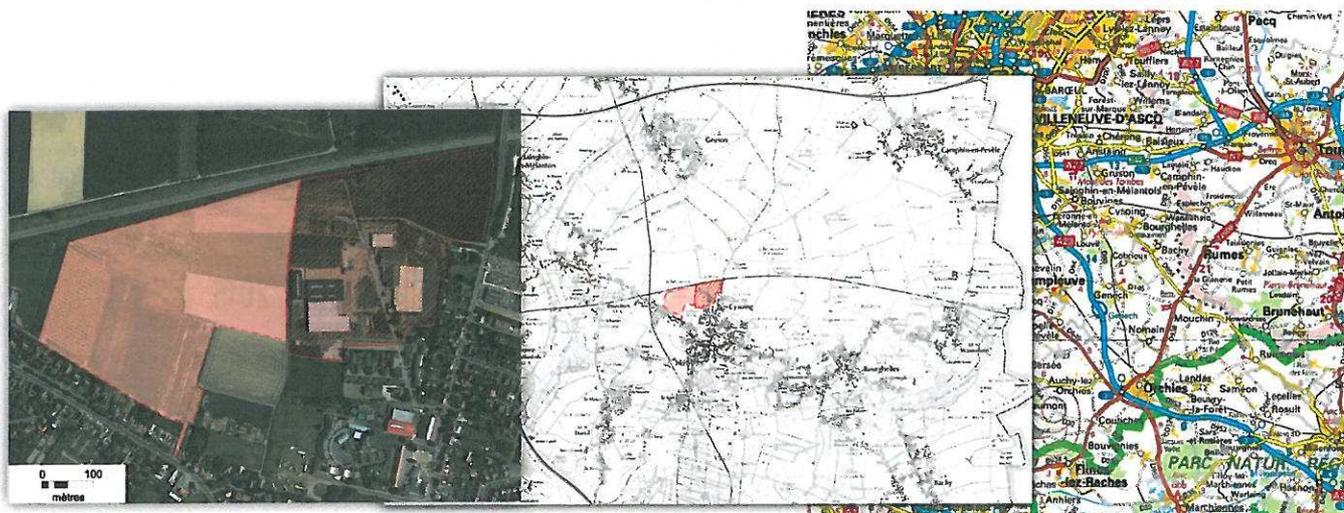
- la viabilisation de 17 lots
- la création de 700 mètres de voirie (déjà créée durant la première phase)
- la création de 250 mètres de voirie derrière les entreprises Galantine et Ducatillon
- l'aménagement du carrefour d'accès sur la RD 955 en tourne à gauche

La seconde tranche à l'ouest se situe sur environ 6,4 hectares et comprend :

- la viabilisation de 14 lots
- la création de 350 mètres de voirie parallèle à ligne TGV
- la création de 150 mètres de voirie en impasse
- la création d'un cheminement piéton de 330 mètres et de deux liaisons piétonnes de 220 mètres et de 170 mètres

Les objectifs du projet en tant que réserve foncière économique sont de :

- permettre l'accueil de nouvelles entreprises pour dynamiser le territoire en créant de l'emploi
- améliorer l'offre commerciale de proximité pour les habitants



L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent le milieu naturel et l'agriculture, le paysage, l'eau, les déplacements et les modes doux, le cadre de vie et la santé.

2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement et de la santé dans le projet

L'étude d'impact correspond pour partie aux attendus du code de l'environnement. Les projets connexes et les impacts en dehors du site ne sont pas suffisamment étudiés. De plus, la justification concernant le choix du site et les éléments du programme est succincte et ne rend pas compte d'une réflexion approfondie (article L 122-3 du code de l'environnement).

2.1 Milieu naturel et agriculture

Agriculture

Le projet impacte fortement l'agriculture, le terrain d'assiette étant composé pour une grande part de parcelles agricoles. L'étude d'impact ne donne pas d'indication exacte sur la surface vouée actuellement à l'agriculture et sur celle où se situe une friche arbustive. Aucune information ne vient indiquer s'il y aura une compensation foncière sur un autre secteur.

Milieu naturel

Le site est constitué d'un terrain agricole, d'une friche arbustive et d'une peupleraie.

Le projet se situe à 800 mètres de la ZNIEFF de type II de la vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem, à 900 mètres de la ZNIEFF de type I des Marais d'Ennevelin et de Cysoing, et à 2,3 kilomètres de la ZNIEFF de type I Bois et prairies de Boughelles et de Wannehain.

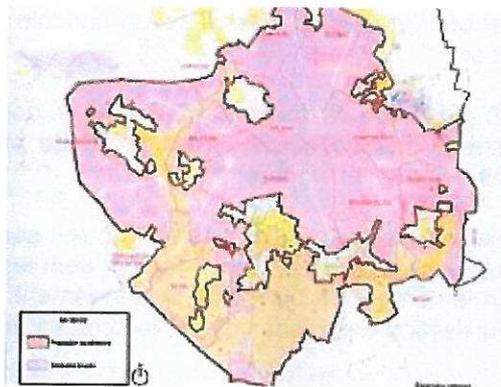
En ce qui concerne l'avifaune, 99 espèces d'oiseaux ont été identifiées dont 44 remarquables sur la commune de Cysoing entre 2006 et 2014. Les données communales mettent en évidence des enjeux « modérés à forts ». Quatre espèces de papillons et une espèce d'odonates observées dans la commune de Cysoing sont considérées comme remarquables. Cinq espèces de chiroptères ont été recensées dont une espèce d'intérêt communautaire (le murin à oreilles échanquées).

Le pétitionnaire indique que le secteur étant fortement anthropisé, il ne semble pas être propice à la prolifération d'espèces. Ces informations étant basées sur un inventaire bibliographique, une visite sur site avec un écologue en période idone permettrait de lever le doute sur la présence d'espèces protégées, outre les espèces citées ci-dessus, et aussi de qualifier les habitats naturels.

Le dossier manque de précision concernant le devenir de la peupleraie, et l'impact de ce devenir sur l'avifaune. Le défrichement ou la conservation de cette peupleraie, à l'ouest du projet, ne sont pas explicités clairement. Sur les plans, il semble que cette zone soit vouée à disparaître mais rien dans le texte ne vient confirmer cette vue.

2.2 Paysage

Le paysage de la Pévèle est marqué par la ruralité et par une urbanisation progressive, par la présence régulière de grandes cultures et de zones d'habitations. Sur le site, le paysage est fractionné au nord par la présence de la ligne à grande vitesse. A l'ouest, la vue est ouverte sur la plaine de Bouvines dont le site classé cerne le projet au nord et à l'ouest. Le pétitionnaire indique que la végétation permet de masquer le projet, une analyse de la covisibilité avec le site classé aurait dû figurer dans le dossier.



Les aménagements paysagers proposés seront constitués de haies bocagères et de plantations d'arbres à tiges. Les parcelles et les délaissés seront engazonnés. On peut regretter que l'aspect architectural des bâtiments, à proximité immédiate d'habitations et d'équipements sportifs, ne soit pas davantage développé. Il serait opportun de mettre en place un cahier de prescriptions pour l'implantation des activités futures, afin d'améliorer l'insertion paysagère et architecturale et d'inciter à une meilleure végétalisation des parcelles.

2.3 Eaux

Le SDAGE du bassin Artois-Picardie, de même que le SAGE Marque-Deûle, sont présentés dans la partie relative aux outils réglementaires de gestion des eaux. Les nappes souterraines et la qualité de l'eau sont décrites dans l'étude d'impact.

Le site de projet ne recoupe pas de périmètre de protection des champs captants d'eau potable. Le cours d'eau de la Marque et celui du Riez de Bourghelles sont par ailleurs éloignés du projet.

Pour la gestion des eaux pluviales dans le domaine public (voiries, espaces verts, parking et trottoirs), il est envisagé d'utiliser la méthode par tamponnement par la mise en place d'un réseau de noues paysagères. Dans le domaine privé (lots), les eaux seront dirigés vers un bassin d'infiltration avec un débit de fuite 2l/s/ha vers le réseau d'assainissement pluvial strict, ce qui correspond à la limite admise dans le département du Nord pour les surfaces nouvellement artificialisées.

Pour le traitement des eaux usées, le réseau sera raccordé à la rue Jean Lebas puis à la station de traitement de Cysoing, moyennant l'autorisation du gestionnaire qui devra attester de la capacité de son installation à le recevoir. Les mesures de gestion des eaux sont classiques.

2.4 Déplacements et transport

Dessertes routières

La commune de Cysoing se situe à moins de 10 kilomètres de la plus proche sortie de l'A23 et au croisement de deux routes départementales. La RD 955, avec trafic important de l'ordre de 12.000 véhicules par jour, permet de relier le pays de Pèvèle et du Mélançois à Lille. La RD 90 connaît un trafic de moindre importance de l'ordre de 6.000 véhicules par jour et permet de rejoindre l'A27 via Baisieux. Dans les deux cas, les mouvements pendulaires semblent être les principaux motifs de déplacement. L'augmentation du trafic est estimée à 500 véhicules par jour pour la RD 90 et à 1500 pour la RD 955, soit une hausse globale de 2000 véhicules par jour. Cette hausse n'est pas considérée comme importante dans l'étude d'impact.

Trois rues principales donnent accès au projet :

- la rue de Gruson qui vient d'être renforcée et qui, de par la coupure constituée par la ligne TGV, ne dessert que les activités à proximité du site,
- l'impasse du vieux collège dont le trafic est déjà fortement perturbé aux heures de pointe par le transport scolaire,
- le chemin de fossé qui est pour le moment une desserte agricole et qui permettra de relier la RD 955 à la route de Gruson.

L'étude d'impact indique que 620 places de stationnement, dont 8 en domaine public, sont prévues. Une incohérence est à noter entre l'ambition affichée d'un projet de proximité et l'importance du stationnement qui induira des déplacements en voiture.

Aucune indication claire ne permet de connaître le type d'activité qui sera présent sur le site, il est donc difficile de déterminer le nombre de places de stationnement dont les usagers auront besoin. Or l'estimation du trafic est basée sur le nombre de places de stationnement. Ces éléments militent pour un cadrage du stationnement et l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Transports en modes doux

Deux modes de transport en commun sont disponibles à proximité du site, le TER (gare de Bouvines, à 10 ou 15 minutes à pieds du projet) et le réseau Transpole (qui dessert la gare de Bouvines et qui conduit à Villeneuve d'Ascq centre).

Le niveau de desserte de la gare est très faible (un train le matin dans le sens Ascq-Bouvines, un train le soir dans le sens Bouvines-Ascq). La gare de Cysoing, située à environ 30 minutes à pied du site, est mieux desservie (3 trains dans chaque sens). La desserte par la ligne n°315 du réseau Transpole entre Mouchin et Villeneuve d'ascq semble plus en adéquation avec des horaires de travail. En effet, cinq bus en début de matinée, onze dans l'après midi ont un arrêt à Cysoing.

Concernant les modes doux, la RD 955 n'est que partiellement aménagée pour les déplacements cyclistes (gare de Cysoing à 10 minutes en vélo). Les trottoirs, en bon état, permettent le déplacement à pied, le centre-ville est à environ 15 minutes de marche. Des mesures pourraient être prises afin d'améliorer le déplacement en vélo et la mobilité des piétons.

A ce stade, l'accessibilité du projet est essentiellement basée sur le mode routier.

2.5 Santé et cadre de vie

Bruit

L'état initial du bruit identifie le site comme bruyant, il se situe à proximité d'une voie ferrée classée 2 dans la nomenclature des infrastructures bruyantes.

L'étude d'impact indique qu'en se basant sur une augmentation de 500 véhicules par jour, l'ambiance sonore de la RD 90 passera de 60,2 dB(A) à 61,2 dB(A). L'ambiance sonore de la RD 955, pour un

estimatif de 1500 véhicules par jour, passera de 68 dB(A) à 68,5 dB(A). Ces impacts sont jugés comme négligeables par le pétitionnaire, néanmoins le cumul avec les autres activités du secteur, défini comme bruyant, n'est pas pris en compte.

La proximité avec les zones habitats jouxtant le site n'est pas développée. Pour limiter le bruit, le projet prévoit la plantation de bandes boisées le long de la voie ferrée et au sud du site. Ces mesures ne sont pas pertinentes pour la réduction des impacts sonores.

Air

Le dossier exploite le bilan de l'indice ATMO Nord-Pas-de-Calais sur la commune. L'état initial ne rend pas compte de nombreuses informations tant au regard des documents officiels (Plan de Protection de l'Atmosphère, SRCAE...) qu'au regard des données exploitables. Les effets de l'augmentation du trafic (2000 véhicules par jour) sur la qualité de l'air sont définis comme insignifiants par le pétitionnaire.

Aucune industrie n'est reconnue comme polluante sur le territoire, cependant le manque de connaissance sur les futures activités du site ne permet pas d'estimer si elles auront un impact sur la qualité de l'air.

3. Conclusion

En l'absence d'éléments de programme précis (analyse des besoins, vocations des activités accueillies, densités, gabarits, stationnement), ni la pertinence de l'artificialisation induite par le projet, ni le dimensionnement de cette artificialisation, ni les incidences du projet sur l'environnement, ne peuvent être pleinement évalués.

Le projet, situé sur un terrain de 14,8 hectares, a un impact en termes de consommation foncière. Bien que ce projet soit, selon l'étude d'impact, globalement en cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme, rien ne vient expliciter clairement les raisons pour lesquelles ce secteur a été choisi ni justifier la nécessité d'un projet d'une telle ampleur sur ce territoire.

Les données disponibles concernant le milieu naturel laissent à penser qu'au vu de l'anthropisation du secteur les impacts globaux sur l'avifaune et sur la flore seront faibles à modérés. La présence d'habitats ou d'espèces protégées n'est cependant pas exclue.

Quant aux mesures envisagées en matière de paysage, elles ne semblent pas suffisantes au regard des exigences portées par le classement de la plaine de Bouvines.

Les modes de déplacements alternatifs et la gestion du stationnement mériteraient d'être mieux développés, dans la perspective de minorer les impacts liés à l'utilisation de la voiture individuelle.

En termes de bruit et de qualité de l'air, l'état initial et les mesures envisagées ne semblent pas assez étayés. Le site est situé à proximité d'habitations, dès lors, ces aspects auraient dû être mieux étudiés.

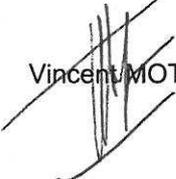
De manière générale, cette étude d'impact ne témoigne pas d'une prise en considération des effets cumulés que ce soit en termes de bruit ou de circulation routière. De même, les autres projets connus à proximité ou dans la ville ne sont pas mis en évidence de manière claire.

Au regard des éléments contenus dans le dossier, l'autorité environnementale recommande de :

- préciser la vocation de la zone ;
- mettre en place une analyse plus poussée des effets du trafic routier notamment sur les questions liées à la qualité de l'air et au bruit ;
- lever le doute sur la présence d'habitats ou d'espèces protégées par une visite de site à une période adaptée ;
- réaliser une analyse de la covisibilité avec le site classé de Bouvines ;

- envisager les moyens de traiter l'intégration architecturale et paysagère, l'optimisation de la gestion des eaux, la gestion des flux de personnes et des places de stationnement, ainsi que l'optimisation de la consommation foncière.

Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,


Vincent MOTYKA