



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le **18 NOV. 2016**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement de l'Île Folien – Valenciennes
Réf : 2016-0374

Le projet d'aménagement de l'Île Folien sur la commune de Valenciennes 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 au R. 122-2 du code de l'environnement en vigueur au 15 avril 2016, date de dépôt du permis d'aménager par le pétitionnaire.

En application du L. 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. Cet avis est élaboré dans le cadre de l'instruction par la ville de Valenciennes du dossier de permis d'aménager.

L'avis porte sur la version du 5 juillet 2016 de l'étude d'impact.

1. Présentation du projet

Le projet d'aménagement de l'Île Folien se situe sur l'île du même nom située sur l'Escaut, en plein centre de la commune de Valenciennes. Ce terrain d'une superficie de 5,2 hectares était précédemment utilisé par des activités dédiées à l'entretien et à l'exploitation de la voie d'eau et des réseaux de distribution électrique et de gaz.

Le projet prévoit à ce stade la réalisation d'un programme de construction de 47 000 m² répartis comme suit :

- 31 000 m² de logements soit environ 400 logements dont 25 % de logements sociaux ;
- 7 000 m² d'habitat senior ;
- 4 000 m² de résidences services intégrés ;
- 3 000 m² de bureaux ;
- 1 000 m² de commerces ;
- 850 m² d'équipements (conciergerie, santé et fitness...).

Il convient de signaler que ce programme prendra place au-dessus des voiries et espaces de stationnement qui seront réalisés sous les bâtiments.

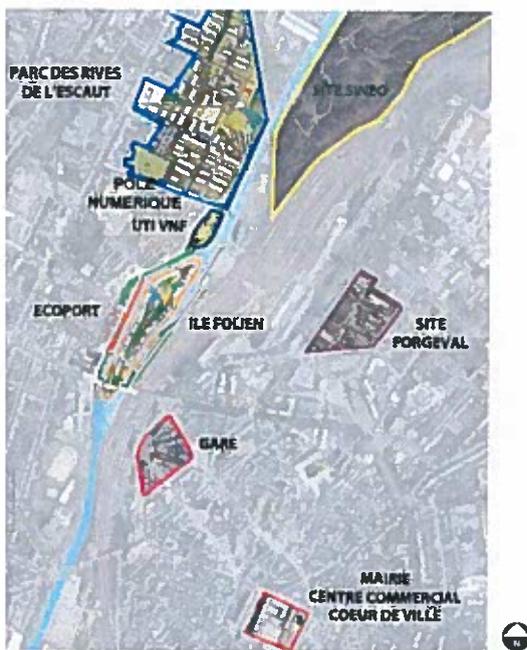
Ce programme sera réalisé en quatre phases :

- phase 1 (2015 / 2017) : réalisation de logements en accession et de commerces ;
- phase 1 bis (2018 / 2020) : réalisation de 6 000 m² de logements en accession et d'une résidence senior de 7 000 m² ;
- phase 2 (2021 / 2024) : réalisation de 6 500 m² de logements en accession, de 6 000 m² de logements locatifs sociaux et intermédiaires et de 3 000 m² de bureaux
- phase 3 (2025 / 2028) réalisation de 5 500 m² de logements locatifs et de 6 500 m² de logements en accession.

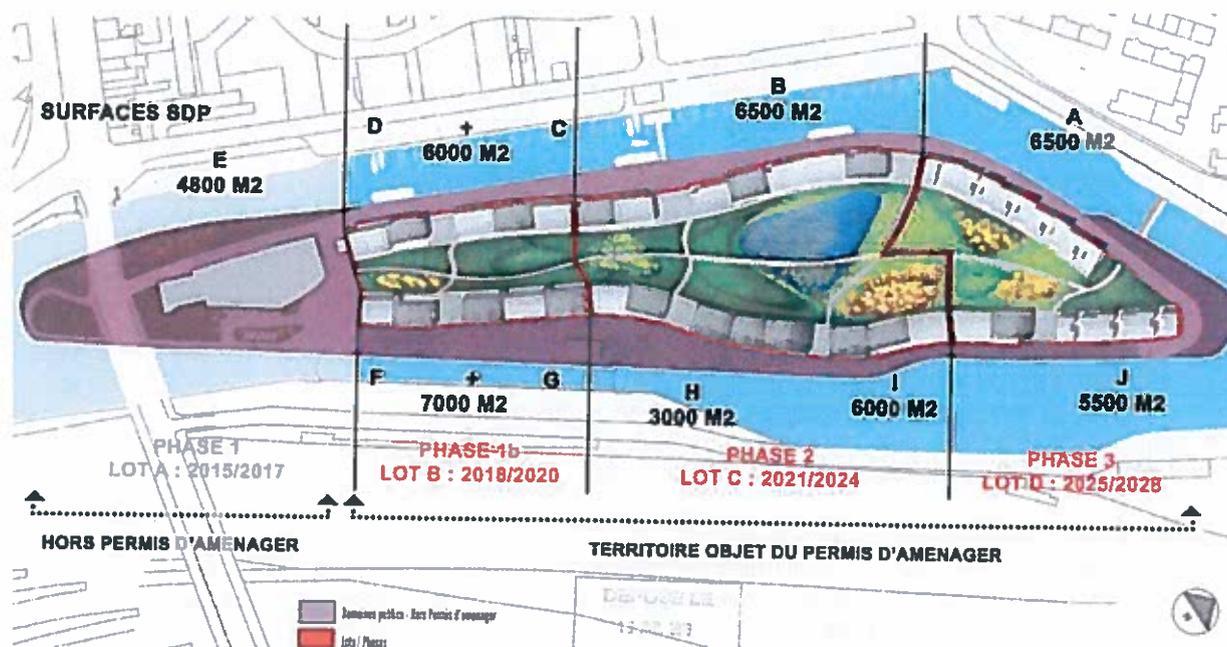
Le permis d'aménager soumis à avis de l'Autorité environnementale correspond aux phases 1 bis, 2 et 3 de ce programme. Pour plus de lisibilité, l'étude d'impact fournie porte sur l'entièreté du programme ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale sollicité.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- réaliser un quartier exemplaire, reproductible et innovant dans la mise en œuvre du développement durable ;
- ouvrir les quais de l'île aujourd'hui inaccessibles au public et favoriser les échanges entre le futur pôle numérique des Rives de l'Escaut et le centre-ville de Valenciennes ;
- offrir une réponse adaptée aux enjeux sociaux et sociétaux en permettant la mise en place d'une mixité sociale et fonctionnelle, l'accès à des équipements de loisirs et touristiques.



Plan de situation du projet et projets adjacents
 extrait dossier de demande de permis d'aménager SAS Île Folien
 version du 5 juillet 2016



Plan masse du projet
 extrait dossier de demande de permis d'aménager SAS Île Folien
 version du 5 juillet 2016

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.

En préambule du résumé non technique, le pétitionnaire a eu le souci d'explicitier l'ensemble des acronymes utilisés dans le cadre de l'étude d'impact et de définir l'ensemble des termes techniques qui y sont employés. Ce souci, dans le but d'une meilleure appropriation du public mérite d'être souligné.

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. Un tableau de synthèse des différents impacts du projet et des mesures correctives proposées viennent compléter ce résumé.

Toutefois, il convient également de souligner que le résumé technique aurait pu comprendre une ou plusieurs cartographies afin que le public puisse se représenter le projet dans son espace, localiser les principaux enjeux environnementaux en présence, les impacts identifiés et les mesures correctives.

En pages 187 et suivantes de l'étude d'impact, le pétitionnaire présente le projet initial et son évolution au fil de la réalisation de l'étude d'impact et de l'intégration des enjeux environnementaux dans le projet. Les évolutions du projet décrites dans le rapport montrent que si l'esquisse initiale du projet a été peu modifiée au cours de son élaboration, les procédés techniques ont eux évolués en profondeur pour enrichir la démarche et tenter de limiter voire de supprimer les impacts. Cette démarche a laissé une large place à l'innovation et à sa reproductibilité dans le cadre d'autres aménagements Cette démarche a donné lieu à l'établissement d'un référentiel développement durable qui a permis de garder une trace des mesures et solutions mises en œuvre. Le projet présenté s'il n'a que très peu évolué dans ses traits principaux est donc le fruit du résultat d'une mûre réflexion de la part du pétitionnaire.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux associés au projet concernent les trafics et déplacements, la gestion des pollutions, la santé humaine, le bruit, la qualité de l'air et le patrimoine naturel. Ces aspects sont bien traités, même si certains éléments auraient du être apportés par le maître d'ouvrage. En particulier, l'attention du pétitionnaire est attirée sur :

- l'absence dans le dossier de la copie de la certification du bureau d'étude en charge de la réalisation de l'étude de pollution des sols,
- l'absence de dossier de cessation d'activité pour l'installation classée préalablement présente sur le site.

Le rapport d'étude d'impact transmis comprend une partie relative à l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ont été examinés dans ce cadre les projets du technopole « Les Serres Numériques », ZAC des Rives de l'Escaut, le projet de site des Marais de l'Epaix au bord de l'Escaut canalisée, du projet de l'Écoport Valescaut, du projet Forgeval. La complémentarité des projets examinés est mise en avant dans le dossier transmis. Cependant, une réelle analyse des effets cumulés, que ce soit sur le plan des trafics et déplacements, des corridors écologiques ou de la santé humaine aurait enrichi le dossier. Enfin, il aurait été souhaitable que l'étude d'impact transmise aborde les impacts potentiels de la passerelle sur les milieux aquatiques ainsi que sur les aspects biodiversité, en sus des volets déplacements, acoustique et trafics.

2.1. Déplacements et accessibilité

Le site est actuellement accessible depuis le pont Jacob situé sur la RD 169 qui franchit l'Île Folien à son extrémité sud. Le site est également situé à proximité du tramway (deux arrêts appartenant aux deux lignes en service situées sur le pont Jacob) et de la gare de Valenciennes à moins de 10 minutes à pied. Le projet prévoit, outre une desserte routière par le Pont Jacob, une desserte pour les modes doux par une passerelle au Nord du site pour rejoindre le quartier des Mines. Cette passerelle sera réalisée par la collectivité dans le cadre du Projet Urbain Partenarial signé entre la ville de Valenciennes et le pétitionnaire pour la réalisation d'un programme d'équipements publics (passerelle, voiries, école).

L'accessibilité au site permis par le projet dans sa globalité, en raison d'un contexte insulaire contraint, est limitée. Un seul accès routier (entrée et sortie) est prévu par le pont Jacob sur la RD 169. L'utilisation occasionnelle et réglementée d'une seconde sortie dont le tracé reprend la voirie de service existante (vers la gare) est envisagée aux heures d'affluence. Par ailleurs, pour la phase travaux, l'utilisation de la voie d'eau est prévue pour l'acheminement des matériaux ; l'utilisation de camionnettes est prévue pour des approvisionnements légers.

Compte-tenu des ambitions affichées du projet notamment en matière d'exemplarité, l'Autorité environnementale souligne que ces propositions méritent d'être imposées dans le cahier des charges des entreprises.

L'étude d'impact présente les résultats d'une étude de trafic réalisée en 2010. Il est ainsi indiqué que le futur quartier devrait générer environ 400 véhicules supplémentaires le matin et 420 le soir sur le réseau viarie qui devront être absorbés par la RD 169. Les données globales du trafic sont précisées en pages 8 et 9 de l'étude de trafic du 8/12/2014 figurant en annexe de l'étude d'impact et reprises au sein de cette étude. Ces estimations sont cohérentes avec le nombre de places de stationnement projeté (400 places).

Une étude de trafic a été conduite pour estimer la capacité du réseau à accepter les trafics générés. L'Autorité environnementale constate que les données utilisées ne sont pas cohérentes avec celles figurant en pages 20 et 21 du même rapport concernant la distribution du trafic aux différents carrefours de la RD 169. A titre d'illustration, à l'heure de pointe du matin, 930 unités circuleraient du carrefour C2 au carrefour C1 en page 8 du rapport contre 830 en page 20. L'explicitation du choix des hypothèses retenues ne figurant pas clairement dans le cadre de l'étude d'impact ou dans le cadre de l'étude de trafic, l'étude proposée ne peut être objectivée.

Dans ces conditions, les conclusions de l'étude de capacité des giratoires pour absorber le trafic supplémentaire ne peuvent pas être totalement confirmées, l'abattement du trafic actuel entre les comptages de 2010 et les hypothèses de 2016 n'étant pas explicité. L'Autorité environnementale recommande que les hypothèses adoptées dans le cadre de l'étude de trafic soient plus clairement explicitées et, dans le cas d'une incohérence réelle, que l'étude d'impact soit amendée afin de tenir compte des nouvelles données produites.

Sur l'île, seuls les services de maintenance des ouvrages hydrauliques et les services d'urgence pourront circuler sur une voirie périphérique qui ceinture le futur quartier. Cette voie sera également accessible aux piétons et aux modes doux. Les voitures ne pourront accéder qu'aux parkings semi-enterrés par une voie souterraine située sous les futurs bâtiments. Seuls les parkings de la phase 1 seront accessibles par voiries aériennes.

Les principales dispositions proposées par le pétitionnaire sur le plan des déplacements sont les suivantes :

- la hiérarchisation du réseau viarie au sein du quartier avec une priorité donnée au piéton et au cycliste,
- la limitation de la vitesse à 30 km/h pour l'accès à l'île, en sous sol et sur les quais,;
- la limitation du stationnement à 1 place par logement,
- la création de places de stationnement pour cycles,
- la mise en place de services à la mobilité,
- la mutualisation des places de stationnement.

Le projet est donc ambitieux par rapport aux mesures proposées, mesures qui concourront à atteindre les objectifs du plan de déplacements urbains de l'Agglomération de Valenciennes.

2.2. Patrimoine naturel

L'étude d'impact comprend une analyse faune flore.

Les données figurant dans le cadre de l'étude d'impact montrent que le site est déjà très artificialisé et les enjeux sont relativement faibles. Les principaux enjeux relevés concernent les éléments suivants :

- la présence de deux espèces floristiques déterminantes de ZNIEFF (la potentille argentée et l'œillet prolifère) sur les berges du canal à grand gabarit. Le dossier précise que ces espèces sont patrimoniales mais non protégées réglementairement. Une carte de localisation de cet enjeu aurait permis d'enrichir le dossier d'étude d'impact transmis. Afin d'éviter tout impact sur ces espèces patrimoniales, le pétitionnaire propose d'identifier de manière visible les stations et de préserver dans le cadre de l'aménagement la bande de végétation herbacée située entre le canal et le chemin de halage ;
- la destruction des habitats actuels de l'île. L'impact de la destruction de ces habitats est qualifié de faible et des mesures de long terme seront mises en œuvre afin d'améliorer la biodiversité floristique du secteur

après aménagement. Ces mesures consistent en l'utilisation d'espèces indigènes (en application des recommandations du Conservatoire Botanique de Bailleul) pour l'aménagement d'espaces verts et des bosquets, en la création d'un effet lisière pour les bosquets, de berges en pente douce pour le bassin, la mise en place d'aménagements pour la petite faune au sein de cet espace vert et par la mise en œuvre d'un plan de gestion différencié pour l'entretien ;

- la présence d'espèces exotiques envahissantes. Une carte de localisation de cet enjeu aurait permis d'enrichir le dossier d'étude d'impact transmis. Le pétitionnaire prévoit sur cet aspect un plan de destruction adapté ;
- la potentialité d'accueil du Collier de Corail, espèce de papillon patrimoniale, dont l'habitat sera balisé avant chantier et préservé des aménagements. Des patchs de végétation adaptée (géraniums sauvages) et la mise en place d'une gestion différenciée des espaces de prairies sont également prévus par le pétitionnaire ;
- la nidification de l'hirondelle de fenêtres et du rougequeue noir dans les bâtiments qui seront détruits. Différentes mesures telles que le choix d'une période de démolition, des bâtiments et la suppression des végétations en place en dehors de la période de nidification, la mise en place de cinquante nichoirs artificiels est également proposée par le pétitionnaire ;
- l'utilisation du site par la pipistrelle commune et l'utilisation de l'Escaut par le Murin de Daubenton comme zone de chasse, deux espèces de chiroptères protégées au niveau national et européen. Si l'impact du projet est nul pour le Murin de Daubenton, voire favorable (création d'un bassin de rétention des eaux pluviales favorable au développement de la biodiversité), l'impact sur les zones de chasse de la pipistrelle commune est qualifié de très faible par l'étude d'impact. Afin de favoriser tout de même la biodiversité sur le site et l'installation pérenne de chiroptères, l'étude d'impact prévoit l'installation de gîtes d'hivernation en façade des bâtiments. Par ailleurs, le pétitionnaire propose un éclairage public dont les modalités sont adaptées à une fréquentation nocturne du site par les chiroptères.

Ces mesures, qui vont au-delà du strict respect de la réglementation, sont propices pour préserver les enjeux mis en exergue dans le dossier mais aussi pour faciliter le développement de la biodiversité sur le site.

Toutefois, cette étude est basée sur une méthodologie de conduite des inventaires faune-flore qui n'est pas détaillée dans le dossier d'étude d'impact, tout comme les conditions météorologiques dans lesquelles ces prospections ont été réalisées. Le nombre de dates retenues apparaît faible au regard de l'ampleur du terrain à prospecter (2 seulement) et la période de prospection retenue n'est pas des plus favorables pour les orthoptères (7 mai et 19 juin pour la faune et la flore ainsi qu'une session nocturne début juillet pour les chiroptères).

Par ailleurs, l'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidences sans même présenter les espèces ayant justifié la désignation de la Zone de Protection Spéciale et de la Zone Spéciale de Conservation sur lesquelles portent l'évaluation des incidences.

Afin de confirmer les enjeux faune-flore initiaux, l'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de détailler dans son dossier les méthodologies de prospection pour la faune et la flore, de justifier les choix opérés et de fournir une cartographie des principaux enjeux identifiés (espèces patrimoniales, espèces exotiques envahissantes) et mesures proposées.

2.3. Santé et cadre de vie

Pollution des sols :

Le dossier d'étude d'impact étudie l'historique des activités ayant pris place sur le site du projet, à savoir une ancienne usine de production de gaz propriété d'EDF (site identifié dans la base BASOL, base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif) ainsi que des équipements administratifs et techniques des Voies Navigables de France et un centre technique occupé par EDF.

Différents diagnostics de la pollution des sols ont été menés sur le site du projet. Ces diagnostics, décrits en pages 136 à 140 du rapport d'étude d'impact font l'objet d'une description synthétique, d'une cartographie des sondages et des enjeux identifiés. Leur lecture, dans le cadre de l'étude d'impact est donc aisée.

Les principaux résultats de ces diagnostics sont repris ci-dessous :

- un diagnostic en 2009 sur la partie du site appartenant à VNF qui met en évidence des traces de métaux au droit de l'ensemble des sondages avec des teneurs en plomb, en mercure et en arsenic proches de la valeur maximale du fond géochimique régional et localement des trois prélèvements qui présentent des teneurs plus importantes en naphthalènes, en cyanures et en chrome ;
- plusieurs diagnostics sur le site propriété aujourd'hui de SOFILO (filiale d'EDF) ayant conclu à :
 - l'absence de pollution par les COHV et les PCB sur les échantillons analysés ;
 - la présence de pollutions des sols issus de l'ancienne activité gazière. Il s'agit essentiellement d'HAP ;
 - la présence de teneurs en hydrocarbure totaux supérieures aux valeurs réglementaires ;
 - une contamination par l'élément plomb dans les remblais observés sur le site ;
 - la présence de cyanures dans les sols à proximité du bâtiment et de l'atelier de comptage gaz ;
 - la présence de benzène dans les sols de l'atelier de comptage gaz.

Les investigations menées ont permis de montrer l'absence de contamination des eaux souterraines pour les substances recherchées sauf pour l'ammonium au droit du piézomètre 4, proche de l'ancien gazomètre. Par ailleurs, les mesures des gaz du sol réalisées n'ont pas mis en évidence de contamination au droit des piézaires installés.

Le pétitionnaire, sur la base de son projet, a mis en place un plan de gestion de la pollution. Il prévoit le traitement systématique des principales anomalies identifiées dans les sols ainsi que des mesures de surveillance et de maîtrise des sources résiduelles. Enfin, le pétitionnaire précise qu'une analyse des risques résiduels sera menée conformément à la circulaire du 8 février 2007.

Si l'Autorité environnementale considère que le travail de diagnostic a été bien mené et les impacts du projet bien identifiés, le travail doit encore être poursuivi par l'analyse des risques résiduels programmée, amenée à être traduite dans des servitudes, afin de conserver la mémoire des actions engagées pour traiter la pollution et prévenir tout risque de contamination.

Air et émission de gaz à effet de serre :

Le dossier présente les différents enjeux en termes de qualité de l'air liés au projet. Les données mobilisées datent de 2008 à 2011. Si les données mobilisées sont plutôt anciennes, et que ces données auraient permis de dresser une analyse qualitative de l'évolution de la qualité de l'air sur l'arrondissement, le constat tiré de l'étude d'impact d'une qualité de l'air dégradée sur l'arrondissement de Valenciennes reste opportun. Il aurait convenu par ailleurs de mentionner le contentieux européen actuellement en cours sur la qualité de l'air dans le Nord – Pas-de-Calais et de faire référence au Schéma Régional Climat Air Energie Nord – Pas-de-Calais (SRCAE) qui fixe notamment les orientations en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Le projet prévoit différentes mesures afin de minimiser l'impact du projet sur l'air :

- la limitation du stationnement à 1 place par logement et la mutualisation des stationnements entre activités économiques, commerces et logements,
- la mise en place de solutions intégrées d'auto-partage et de recharge des véhicules électriques,
- la promotion des modes doux et actifs,
- la promotion d'une mixité fonctionnelle à l'échelle du projet afin de minimiser les déplacements.

L'Autorité environnementale constate que le porteur de projet met en place des solutions adaptées, innovantes et en phase avec les mesures prévues par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le SRCAE pour traiter le problème de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre. Une analyse quantitative sur ces aspects pourrait utilement être mise en place.

Bruit :

Le dossier d'étude d'impact comprend un diagnostic complet et une modélisation acoustique.

Le diagnostic a été conduit en juillet 2009 puis février 2012 à partir de deux points de mesure de 24 heures, ainsi que trois points de mesures de courte durée en période diurne. La cartographie des points de mesure est disponible en page 126 de l'étude d'impact. L'incidence du trafic ferroviaire (voies SNCF, tramway) et fluvial (canal) a également été pris en compte. La méthodologie de diagnostic a été modifiée entre ces deux dates pour

permettre la prise en compte de l'évolution du trafic ferroviaire. Les méthodologies employées sont adaptées et permettent de dresser un état initial complet.

Les niveaux sonores relevés caractérisent une ambiance sonore urbaine avec des niveaux de bruits allant de 69 dB(A) au niveau du pont Jacob en période diurne et 54 dB(A) en période nocturne à proximité de ce même point.

Une modélisation acoustique a été menée à partir de ces mesures, auxquelles ont été superposés les trafics projetés en phase d'exploitation des projets.

L'Autorité environnementale recommande que les hypothèses utilisées soient explicitées en ce qui concerne les projections de trafic utilisées qui ne sont pas cohérentes dans le dossier (cf. 2.1 – déplacements et accessibilité du présent avis). La confirmation ou l'infirmité de ces hypothèses permettront de déterminer si les mesures proposées qui portent à la fois sur l'isolement acoustique des bâtiments, la morphologie du projet et la limitation de la vitesse sur la zone sont suffisantes et adaptées.

2.4 Eau

Le dossier d'étude d'impact donne lieu à une présentation complète des contextes géologiques et hydrogéologiques ainsi que les impacts potentiels du projet et les mesures prises pour les supprimer.

Comme mentionné dans le cadre de l'étude d'impact, le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destiné à la consommation humaine. Toutefois la commune de Valenciennes se situe en zone à enjeu eau potable (Xème programme d'intervention de l'Agence de l'Eau 2013-2018). Au niveau de la zone, la nappe de craie présente une vulnérabilité faible à moyenne. Les impacts potentiels de cette dégradation sont examinés dans le dossier d'impact et des mesures de suppression des impacts avec l'emploi de dispositifs d'abattement de la charge polluante sont prises par le pétitionnaire.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'Eau jointe au dossier d'étude d'impact. Le réseau de collecte mis en place dans le cadre du projet prévoit la séparation stricte des eaux pluviales et des eaux usées. Le dossier précise que les eaux usées seront principalement traitées par la station d'épuration de Valenciennes et le Syndicat Intercommunal d'Assainissement du Valenciennois a été consulté pour connaître leur capacité à accepter ce nouveau gisement. Les eaux pluviales seront traitées de manière alternative (infiltration).

Le dossier comporte une analyse de la compatibilité du projet avec les orientations et les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie 2009-2015. Compte-tenu de l'approbation du SDAGE Artois Picardie pour la période (2016-2021) le 23 novembre 2015, le dossier mérite d'être actualisé. En particulier le nouveau SDAGE a introduit des compléments sur la surveillance des milieux.

3. Prise en compte de l'environnement

Les objectifs initiaux du projet sont d'en faire un quartier exemplaire, reproductible et innovant. La qualité de la prise en compte de l'environnement et les mesures proposées par le pétitionnaire constituent donc un facteur essentiel pour l'atteinte de ces objectifs.

Le référentiel de développement durable joint au dossier d'étude d'impact constitue un bon outil pour suivre les mesures proposées dans le cadre du projet. Il récapitule l'ensemble des éléments pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact et synthétise la démarche éviter, réduire compenser, mise en place dans le cadre du projet.

3.1 Aménagement du territoire

Le projet répond aux objectifs de reconquête de la ville sur elle-même. En effet, le projet s'inscrit sur un site en partie en friche, sous valorisé au regard de sa situation géographique et au potentiel urbain qu'il représente. Il prévoit la création d'environ 400 logements dans le cadre d'un programme mixte devant accueillir à terme près de 1000 habitants. La densité brute du projet (77 logements à l'hectare) est largement inférieure à celle observée en centre-ville de Valenciennes (195 logements à l'hectare). Si le contexte insulaire du projet contribue à expliquer pour partie cet écart, les solutions employées par le pétitionnaire (réalisation des bâtiments sur parkings et voirie, gabarit des bâtiments) auraient dû permettre d'aller plus loin dans la démarche d'optimisation foncière du site afin de ne pas obérer ses capacités au regard du développement urbain.

Le projet accorde cependant une place importante aux espaces publics avec la création d'un parc urbain au cœur du projet et la valorisation des berges de l'île. Cette démarche qui concourt, au-delà de l'amélioration du cadre de vie, à la fonctionnalité écologique du projet, doit être soulignée.

3.2 Déplacements et accessibilité

Le projet proposé qui s'inscrit dans un contexte insulaire et donc extrêmement complexe en terme de déplacement, de mobilité et d'accessibilité, propose différentes solutions qui méritent d'être soulignées :

- la volonté de limiter de la place de la voiture individuelle,
- la création dans le cadre d'un Projet Urbain Patenarial avec la ville de Valenciennes d'une passerelle accessible aux modes piétons et doux,
- des solutions en matière de mutualisation des places de stationnement et de solutions de mobilité alternative (auto-partage, place du véhicule électrique) peu observées actuellement dans le cadre de projets urbains de cette ampleur.

Dans ce contexte, le projet met en place des solutions réfléchies, étayées, innovantes et facilement reproductibles et remplit donc ses objectifs.

4. Conclusions

L'étude d'impact du projet Île Folien répond globalement aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Au regard des objectifs assignés au projet, la démarche d'étude d'impact conduite par le pétitionnaire permet la mise en œuvre de différentes mesures allant vers l'exemplarité du projet dans le cadre de la séquence éviter, réduire, compenser, souvent au-delà des simples obligations réglementaires.

Si l'étude d'impact reste perfectible sur le plan des méthodologies employées pour l'identification des enjeux faune-flore et sur les trafics générés et par conséquent aux émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et sur le plan acoustique, les principaux enjeux associés au projet sont correctement appréhendés.

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

- la méthodologie et les hypothèses employées pour le calcul des trafics générés par le projet. Les études de trafic et la simulation acoustique seront si besoin actualisées ;
- l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ;
- les conditions dans lesquelles le diagnostic faune-flore a été réalisé et les méthodologies employées ;
- une réflexion sur l'optimisation de la densité du site au regard de la densité actuellement observée sur le centre-ville de Valenciennes.
- une cartographie précise des enjeux faune flore identifiés et des mesures adoptées intégrée dans le rapport d'étude d'impact ;

Par ailleurs, la démarche engagée dans le cadre de la prise en compte de la pollution des sols doit être poursuivie 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.

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

Yann GOURIO

