



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le **10 FEV. 2017**

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de requalification des friches Tiffany et Cafe'In (site Montalembert) – commune de Villeneuve d'Ascq
Réf : 2016-0454

Le projet de requalification de la friche Tiffany et Cafe'In est soumis à étude d'impact par décision du 27 mai 2016, requise par la rubrique 33° [permis d'aménager] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Cette décision était motivée par la consommation foncière (emprise de près de 10 hectares, faible densité des constructions et nombre de places de stationnement au sol) et le trafic routier généré malgré la possibilité de connexion à une offre de transports en commun.

Le présent avis porte sur la version de novembre 2016 de l'étude d'impact, incluse dans les deux demandes de permis d'aménager.

1. Présentation du projet

Le projet de requalification du site Montalembert, anciennement occupé par les sociétés Tiffany et Cafe'In, se matérialise par un programme mixte de logements et d'activités, porté par deux opérateurs immobiliers. Le projet prend place sur un terrain d'assiette d'environ 10 hectares actuellement délaissé. Ce terrain est délimité :

- au Nord par le golf de Brigode et le boulevard du comte de Montalembert, unique voie d'accès au projet,
- à l'Est et à l'Ouest par des logements pavillonnaires,
- au Sud par une voie de chemin de fer utilisée pour la liaison TER Lille-Tournai.

Le programme d'aménagement comprend :

- 375 logements de typologie variée et répartis en 182 logements collectifs, 89 logements collectifs pour personnes âgées, 68 maisons individuelles et 36 lots libres de construction,
- des services et commerces de proximité d'une surface au plancher de 1 100 mètres carrés,
- des places de stationnements,
- des espaces verts,
- des plans d'eau.

Le projet est accessible par voiture par deux axes connectés au boulevard du comte de Montalembert. Des connexions par liaisons douces sont également prévues en direction de la rue de la justice et des jardins ouvriers jouxtant la voie ferrée. Le plan masse semble émettre la possibilité de construction d'une passerelle franchissant la voie ferrée pour un accès facilité à la gare d'Ascq sans toutefois pleinement l'officialiser.



Source : notice des dossiers de permis (Novembre 2016)

2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les différentes versions du projet d'aménagement - organisation du plan masse, densités - sont présentées.

Des études de biodiversité ont été effectuées. Des cartographies permettent d'identifier les quelques sites à enjeux. Cependant, le nombre de prospection est insuffisant et les sites de prospection non cartographiés. Le nombre des points d'écoute est trop faible et ils ne sont pas localisés.

Après lecture de l'étude d'impact, il apparaît que les principaux enjeux du projet concernent le foncier, les déplacements, la pollution du sol et le patrimoine naturel.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. Le foncier

Par rapport au projet étudié lors de l'examen au cas par cas n°2016-0187, le nombre de logements créés a diminué : 424 logements contre 375 présentés au stade du dépôt des permis d'aménager, sur une assiette foncière inchangée. Il n'est pas fait mention d'une phase ultérieure de construction de logements. Ainsi, la densité brute de logements à l'hectare de 42,5 passe à 37,5 logements à

l'hectare, en deçà de la densité préconisée, eu égard à la typologie de la commune, de 55 logements à l'hectare.

Le plan masse fait notamment apparaître 21 lots, pour maisons individuelles, de terrains d'assiette compris entre 796 m² et 1 038 m², à l'Est du site, sur l'emprise de l'ancien site Cafe'In.

L'étude d'impact présente les différentes versions du projet d'aménagement proposant toutes un nombre de logement créé plus élevé. Parmi les différentes versions, on note celle de l'examen au cas par cas de mai 2016. La non poursuite de ce projet est justifiée par la prise en compte de l'avis des habitants du secteur lors de la phase de concertation relative à la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU. L'étude d'impact n'exprime aucun autre élément contrariant une densification du projet.

Le Schéma régional climat air énergie du Nord – Pas-de-Calais approuvé par arrêté préfectoral du 20 novembre 2012 qui prévoit la densification des opérations autour des gares et la limitation de l'étalement urbain, l'existence dans le PLU communautaire de la Métropole d'un disque de valorisation de la gare d'Ascq et la proximité d'espaces verts propices au cadre de vie (golf et composantes d'une trame verte locale) auraient dû motiver plus d'optimisation foncière.

3.2. Les déplacements

a) Trafic

L'accès routier au site s'opérera à partir du boulevard du comte de Montalembert. Cet axe est actuellement congestionné en heures de pointe avec 903 véhicules par heure le matin et 788 véhicules par heure le soir. L'essentiel de ces flux est polarisé en direction du carrefour à feux Montalembert – Pasteur – 8 mai 1945 – Sarajevo. En l'état actuel le fonctionnement du carrefour est satisfaisant.

L'étude d'impact fait l'hypothèse que le projet générera tous sens confondus 350 véhicules lors de l'heure de pointe du matin et 300 véhicules lors de l'heure de pointe du soir. Par conséquent, le projet impactera négativement le fonctionnement de ce carrefour. Plusieurs mesures de compensation sont retenues en vue de fluidifier le trafic : aménagement du carrefour par la création de voies centrales, de tourne-à-gauche dites « à l'indonésienne » et la mise en place d'un plateau de ralentissement supplémentaire au niveau du boulevard du comte de Montalembert.

Le développement de mobilités alternatives à la voiture est également indispensable pour soulager le trafic automobile. Un accès facilité à la gare d'Ascq irait dans ce sens.

Le trafic engendré sera également source de pollution de l'air. En effet, l'étude d'impact indique via une modélisation que ces trafics entraîneront d'ici à 2024 une augmentation locale de 11,6 % des particules fines par rapport à un scénario futur sans projet.

b) Stationnement

Les places de stationnement sont réparties comme suit :

- collectif libre : 1 place en souterrain et 0,5 place en surface par logement,
- collectif social : 1 place par logement,
- individuel et lot libre : 3 places par logements,
- individuel social : 2 places par logements,

soit un total d'environ 470 places auxquelles s'ajoutent environ 60 places visiteurs dispersées sur l'ensemble du terrain et 50 places dédiées au bâtiment commercial.

Ce nombre important de places de stationnement participe à la génération de trafic et à une consommation foncière. Le projet propose un nombre de places de stationnement plus important que ce qui est préconisé par le PLU. Il est recommandé de réduire ce nombre de places de stationnements notamment en ce qui concerne les logements individuels.

c) Transports en commun

Le projet est accessible en transports en commun. Un arrêt est localisé aux abords du projet. Il est desservi par les lignes de bus 13 (75A/72R par jour) et 238 (3A/5R par jour). Un autre arrêt de bus est localisé à 250 mètres du projet. Il est desservi par la ligne 32 (25A/25R par jour).

La gare d'Ascq, permettant un accès direct à Lille et à Tournai (12A/11R par jour - 12 minutes de la gare Lille Flandres), est localisée à vol d'oiseaux, à environ 350 mètres du site, à pied à au moins 800 mètres. L'accessibilité à la gare serait donc améliorée par la mise en place d'un franchissement de la voie ferrée reliant le projet à la gare. Cet aménagement profiterait également aux logements situés le plus près de la voie ferrée.

3.3. État du sol

Le site d'aménagement du projet est enregistré sur dans l'inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service (Basias). Des diagnostics de la qualité des sols ont été menés par le biais de 76 sondages dans le sol. Cette analyse a été mise en place de manière distincte sur les sites "Tiffany" et "Cafe'In". Au niveau de "Tiffany", ces sondages ont mis en évidence la présence d'éléments trace métallique (ETM) et de polluants en hydrocarbures aliphatiques totaux (HCT). La présence de ces polluants est liée à la mauvaise qualité des remblais, sur environ 1 mètre d'épaisseur. Au niveau des eaux souterraines, on note des traces de solvants, hydrocarbures et métaux. Au niveau de "Cafe'In", une source de pollution a été détectée vers les anciennes pompes de distribution de carburants.

Un plan de gestion de la pollution a été réalisé. Il prévoit un recouvrement des sols par 30 cm de terres saines voire 50 cm au cas où des aliments seraient cultivés sur place. Au niveau de "Cafe'In", le plan de gestion prévoit de traiter la source de pollution présente dans le sol. Il est aussi prévu l'ajout de terre saine d'une épaisseur variant de 50 cm pour les espaces collectifs à 1,50 mètres pour les jardins privés.

Les caractéristiques géologiques du sol et de ces pollutions font que les eaux pluviales ne seront pas infiltrées sur place. Elles devront être tamponnées, décantées puis rejetées dans les collecteurs existants.

3.4. Patrimoine naturel

Le site fortement artificialisé ne présente que peu de zones végétalisées, mis à part :

- la zone tampon entre le Sud du projet et la voie ferrée, consistant en une friche arbustive à arborée,
- le bosquet, dans la partie nord du projet à proximité du boulevard du comte de Montalembert,
- un habitat de type friche herbacée, localisé dans la partie ouest du projet.

Concernant l'avifaune, l'étude biodiversité a répertorié 22 espèces dont 3 peuvent être considérées comme patrimoniales. Il s'agit de la fauvette grisette, du goéland brun et du pic vert. Pour éviter tout impact, les défrichements nécessaires à la réalisation du projet se tiendront hors des périodes de reproduction. Il n'est pas fait mention dans le dossier d'étude d'impact de mesures compensatoires des bosquets propices à accueillir l'avifaune.

Pour ce qui est des chiroptères, l'étude indique que la friche arbustive localisée le long de la voie de chemin de fer constitue un axe de déplacement potentiel et une zone de chasse. Pour éviter tout impact, cette friche sera préservée sur une bande de 15 mètres de largeur. Cependant, cette zone appartenant à la SNCF n'est pas inscrite dans le terrain du projet.

Cette étude a également mis en évidence la présence de deux espèces végétales exotiques envahissantes : le buddleia de David et la Renouée du Japon. Ces espèces devront être arrachées avant la mise en œuvre du projet. Des précautions seront à prendre pour éviter toute dissémination.

4. Conclusions

Le projet urbain du site Montalembert à Villeneuve d'Ascq, par la création de logements et de services, s'inscrit dans une démarche de renouvellement urbain d'un site délaissé par l'activité. Le site du projet jouit d'une bonne desserte en transports en commun par le bus et le train. Les potentialités du site sont réduites par le parti pris du projet d'aménagement. Ses caractéristiques sont une faible densité, une place importante laissée à l'automobile et une accessibilité médiocre à la gare d'Ascq du fait de l'absence d'une connexion directe pourtant possible. Les enjeux liés à l'état pollué du sol et au patrimoine naturel ont été appréhendés. Non neutres, ils ne s'opposent néanmoins pas à une augmentation du nombre de logements sur le site.

L'Autorité environnementale regrette ainsi que les considérants de la décision de soumission du projet à étude d'impact du 27 mai 2016 n'aient non seulement pas été pris en compte mais que le projet ait évolué dans une direction encore moins favorable à l'environnement.

Pour un moindre impact sur l'environnement, l'Autorité environnementale recommande vivement :

- d'acter et de concrétiser le franchissement de la voie ferrée pour faciliter l'accès du projet à la gare TER d'Ascq,
- d'user de la possibilité de dérogation offerte par l'alinéa 4 de l'article L.152-6 du code de l'urbanisme, en ce qui concerne la limitation des places de stationnement dans le périmètre de 500 mètres des gares, et d'appliquer les ratios issus de l'article L.151-35 du même code,
- d'augmenter la densité des constructions, notamment sur la partie "Café'In" par réduction de la taille des parcelles pour maisons individuelles.

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

Yann GOURIO



