



## PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le

### **Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du Pôle EURALOISIRS  
– commune d'Armentières et de Nieppe  
Réf : 2017-0028**

Le projet d'aménagement du Pôle EURALOISIRS situé sur les communes d'Armentières et de Nieppe est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33° (travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt du dossier.

Le présent avis porte sur la version de janvier 2017 de l'étude d'impact.

#### **1. Présentation du projet**

Situé le long de la Lys, le projet est installé sur l'ancien site industriel Motte Cordonnier au sein du quartier Salengro d'Armentières. Il prend la forme d'un programme de mixité fonctionnelle habitat/activités, porté par deux opérateurs, SNC Foncier & Aménagement et VEGA 1965. Les terrains concernés représentent une surface d'environ 12,3 hectares. Le site est notamment occupé par l'ancienne Brasserie et Malterie inscrites à l'inventaire des Monuments Historiques.

Le site est délimité :

- au Nord par le nouveau viaduc reliant Nieppe et Armentières
- à l'Est par la rue Brossolette et la rue Salengro
- à l'Ouest, par le canal de la Lys
- au Sud, par la voie ferrée

Le projet se divise en trois pôles :

- Le pôle Loisirs au Sud accueillant des activités de loisirs, sport et détente (30 000 m<sup>2</sup> de Surface De Plancher) et quelques commerces liés à cette thématique (5 000 m<sup>2</sup> SDP maximale) ainsi qu'un parking d'environ 800 places.
- Le pôle Monuments historiques accueillant un programme mixte d'environ 168 logements et des équipements. Il inclut la réhabilitation de la Brasserie et de la Malterie et la création de 195 places de stationnement.
- Le pôle Logements au Nord, accueillant environ 285 logements neufs (collectifs et individuels) et des commerces, sur une surface de plancher totale d'environ 20 000 m<sup>2</sup>, ainsi que 305 places de stationnement.

Ce seront au total 453 logements qui seront construits sur le site Euraloisirs, venant s'ajouter au 300 logements programmés de l'écoquartier Dufour (à l'angle de l'avenue Pierre Brossolette et de l'avenue Roger Salengro).

Le projet profite de la nouvelle liaison routière Nieppe – Armentières permettant un accès simplifié à l'autoroute A 25. L'accès au projet se fait principalement par voiture par deux voies urbaines secondaires existantes : l'avenue Roger Salengro et l'avenue Pierre Brossolette.

Les objectifs affichés du projet sont de :

- connecter le site au tissu urbain existant et les programmes voisins
- créer des continuités entre les 3 pôles du projet Euraloisirs
- valoriser le patrimoine existant
- maintenir le contact et la Lys
- redynamiser le quartier Salengro et créer de l'emploi



## **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.

Le résumé non technique est représentatif de l'étude d'impact et présente bien les mesures de réduction et de compensation, notamment en termes de biodiversité. L'intégration de documents cartographiques permettant la localisation et représentant les enjeux identifiés, les impacts du projet et les mesures prévues auraient facilité la compréhension.

Le dossier prend en compte le projet de requalification de la friche Dufour en Ecoquartier prévu sur le secteur et susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet Euraloisirs, étant donné sa proximité.

Il rappelle l'historique du projet en présentant les différentes versions du projet d'aménagement, notamment sous forme d'esquisses. Elles indiquent des variations sur la programmation, l'organisation de l'aménagement et de la voirie. Les raisons qui ont motivé le choix du projet retenu sont justifiées dans l'étude d'impact.

Après lecture de l'étude d'impact, il apparaît que les principaux enjeux concernent les déplacements, la pollution des sols et des eaux et le patrimoine naturel.

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

Le projet répond aux objectifs de densité notamment exprimés dans le PLH et la logique de « Ville Intense », avec 115 logements par hectare.

#### **3.1. Transports et déplacements**

##### **a) Trafic, bruit et qualité de l'air**

Le projet présente une capacité d'accueil du « Pôle Loisirs » de 1 500 personnes et un apport de nouvelles populations des secteurs relatifs aux logements d'environ 1 087 personnes.

Une étude de circulation, à l'échelle du quartier Salengro et prenant en compte la nouvelle voie Armentières/Nieppe, le projet Eurolys (260 logements), le projet d'éco-quartier Dufour et Euraloisirs, a été réalisée par la MEL en 2015. Cependant, les données de circulation sont incomplètes, car le dossier précise les données d'entrées en TMPJA sur l'ensemble des voies aux abords du site mais n'étudie pas les données relatives aux sorties de véhicules.

L'augmentation de la circulation devrait atteindre 20,24 %, impactant significativement sur le trafic aux abords du site et sur l'A25 qui connaît déjà une fréquentation importante sur l'échangeur n°8. Cependant, l'étude de circulation menée par la MEL a conclu qu'aucune voie aux abords du site n'est saturée.

Cette étude évalue l'impact des différents projets sur les carrefours situés d'une part entre l'Avenue Brossolette et la liaison Nieppe/Armentières et d'autre part entre le Boulevard Faidherbe et la liaison Nieppe/Armentières. Sur la base d'une gestion par feux tricolores de ces carrefours et de files dédiées, l'étude préconise :

- le redressement du carrefour de la voie nouvelle avec l'Avenue de l'Europe ;
- la mise en impasse de l'Avenue de l'Europe entre l'Avenue Brossolette et le Boulevard Faidherbe ;
- la mise à double sens de l'Avenue Brossolette entre la voie nouvelle et le Boulevard Faidherbe.

À ce jour, aucune suite n'a été donnée à cette étude.

En termes de bruit, la zone d'étude se situe dans une zone d'ambiance sonore modérée. La modélisation réalisée montre une augmentation du bruit inférieure à 2 dB(A) sur le réseau existant, en conséquence de l'augmentation du trafic généré par le projet. Des mesures sont définies par le pétitionnaire afin de réduire les nuisances (isolement acoustique des bâtiments, limitation de la vitesse sur la zone, merlons paysagers).

Il est important de rappeler que pour le site de loisirs, toutes les précautions devront être prises afin de limiter les autres nuisances sonores et d'en réduire l'impact, d'autant que des logements seront situés à proximité. À ce titre, l'isolation acoustique des bâtiments devra être en conformité. À défaut, une étude acoustique devra être réalisée en phase d'exploitation, et l'isolation devra être adaptée.

En termes de qualité de l'air, le pétitionnaire précise que le scénario « avec projet » entraînera une augmentation des polluants atmosphériques d'environ 12 % par rapport au scénario « sans projet ». Le projet Euraloisirs présente donc un impact significatif mais modéré sur la qualité de l'air.

##### **b) Stationnement**

Le projet prévoit près de 1 300 places de parking dont 800 places sous la forme d'une aire de stationnement d'un seul tenant, adossée au pôle Loisirs. Aucune précision quant à l'aménagement de cette aire de stationnement n'est apportée dans l'étude d'impact, l'ensemble de la surface au sol semble être imperméabilisée. Il est regrettable que l'alternative au parking en nappe n'ait pas été étudiée. Il permettrait pourtant de réduire l'imperméabilisation des sols et d'assurer une meilleure efficacité foncière, notamment en libérant plus de place pour l'aménagement des berges.

Les mesures présentées en termes de stationnement sont de nature à favoriser l'utilisation de la voiture particulière au détriment d'autres modes alternatifs. Par exemple, le projet ne semble pas prévoir de stationnement réservé au covoiturage, à l'autopartage ou à des véhicules électriques.

Par ailleurs, si le projet prévoit des places de stationnement réservées aux vélos, il aurait été intéressant d'en connaître le nombre.

### **c) Transport en commun**

Le projet se situe à 2 km à pied du pôle d'échanges multimodal (PEM) et de la gare d'Armentières (soit environ 20 à 25 minutes à pied). Les arrêts de bus les plus proches pour rejoindre le PEM se situent à 400 mètres du site pour l'arrêt « piscine » et à plus de 800 mètres pour l'arrêt « maternité ». L'arrêt « piscine » est desservi par deux lignes dont la ligne CITA qui rejoint la gare en 5 à 7 minutes (de 6h00 à 20h00 avec un bus toutes les 30 minutes environ). L'arrêt « maternité » est desservi par la ligne 80 de Transpole et la ligne 111 du réseau « Arc en ciel » du département du Nord.

L'offre actuelle en transport en commun ne permet pas de concurrencer l'utilisation de la voiture particulière. L'absence de desserte en transport en commun de la zone d'habitation et de la zone de loisirs laisse supposer que le pétitionnaire se base sur un projet « tout voiture ». On peut déplorer que, pour un projet d'une telle envergure, aucune réflexion plus en amont sur l'amélioration de l'offre en TC n'ait été mise en place, permettant de connaître le positionnement des différents acteurs de la mobilité, ou qu'aucune hypothèse de desserte ne soit envisagée à court terme.

Le pétitionnaire précise qu'il conviendra d'évaluer à posteriori, si l'impact de l'opération est suffisamment significatif pour mettre en place de nouvelles mesures (nouveaux arrêts, nouvelles lignes...) concernant la desserte du site par les transports en commun. Il précise également qu'à terme la mise en place d'une ligne performante desservant directement le pôle multi-loisirs et la zone d'habitat doit permettre de réduire l'usage de la voiture. Dans le cas de la mise en place d'une nouvelle offre, une évaluation devra être menée à posteriori par les services compétents.

### **d) Modes doux**

Le projet prend peu en compte les déplacements doux sur le secteur. L'étude d'impact précise qu'il n'y a actuellement pas de liaison dédiée aux vélos et aux piétons. Le projet propose de créer des cheminements doux en continuité du futur éco-quartier de la friche Dufour et directement connectés à la trame verte du quartier Salengro. Cependant, aucun document graphique ne vient illustrer ces liaisons. Les aménagements dédiés aux cyclistes et piétons dans le projet sont insuffisants et ne permettent pas d'envisager une diminution des flux de véhicules motorisés sur le secteur.

Au regard du nombre de logements créés, en lien avec l'écoquartier Dufour (753 logements au total) et de l'éloignement des principales polarités, il est indispensable de garantir la bonne desserte en bus du secteur et de créer des connexions réelles avec les autres quartiers, notamment sous forme d'aménagements piétons et cyclables sécurisés.

Par ailleurs, il est regrettable qu'aucune solution alternative à la voiture n'ait été recherchée et/ou mise en avant dans cette étude (comme le co-voiturage ou l'autopartage).

## **3.2. Patrimoine naturel**

### **a) Biodiversité**

Le projet se situe à proximité de plusieurs sites naturels à enjeux notamment en limite de la ZNIEFF « Prairie inondable d'Erquighem-Lys » et à proximité de la ZNIEFF « Les Près du Hem », intégrées dans la Trame Verte et Bleue locale. Le projet se situe également à proximité du site Natura 2000 belge « Vallée de la Lys » et des « Prairies des Willemots à Frelinghien », situées à 5,8 km du site, protégées par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope.

Deux habitats sont présents sur le site, notamment une « prairie fauchée eutrophile », constituée par le secteur fauché au sud est du site. Elle est actuellement dans un mauvais état de conservation en raison de la non gestion de ce secteur et sera détruite pour la création d'une aire de stationnement. Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est présentée dans l'étude d'impact, sans justification de l'impossibilité de les réaliser. Cette destruction sera compensée en surface à 150 % par l'aménagement paysager du site et par la mise en place d'une bande tampon d'environ 5 mètres de large le long de la Lys canalisée. Cependant, le dossier n'apporte pas de garantie sur la fonctionnalité de cette mesure de compensation. Les modalités de gestion par exemple devraient être définies au préalable.

Aucune mesure compensatoire n'est proposée pour les autres groupes faunistiques impactés et ne présentant qu'un faible enjeu, notamment en termes de destruction des individus ou des nichées pour l'avifaune ou de

destruction d'individus concernant les lézards des murailles. D'autant que le projet a un impact permanent sur la destruction d'individus et d'habitats en raison de la démolition des bâtiments existants.

Dans ce contexte, les milieux relictuels sont essentiels, car ils constituent de réels espaces refuges pour la faune. Le site accueille une avifaune assez commune au niveau régional. Deux espèces de chiroptères, protégées au niveau national, ont été répertoriées sur le site : le Murin de Daubenton (à enjeu fort) et la Pipistrelle commune (à enjeu moyen). Elles ont été constatées essentiellement sur la zone du canal, peu sur le site qu'elles fréquentent pour rejoindre leur zone de nourrissage depuis leur gîte. Aucun gîte n'a été repéré sur le site pendant les investigations qui ont eu lieu au mois de juin. Les mesures mises en place pour ces espèces sont essentiellement des mesures d'accompagnement ou d'évitement. Cependant, l'étude d'impact n'aborde pas le cas de présence de gîte dans les bâtiments ayant vocation à être détruits (après investigations plus poussées).

La ripisylve et la Lys ont été identifiés comme secteurs à enjeux écologiques forts. Afin de limiter les impacts sur ces habitats et favoriser leur maintien, ils sont exclus du périmètre du projet, feront l'objet d'un balisage par mesure de précaution et une prévention des pollutions en phase travaux sera mise en place.

D'autres espèces hydrophytes, répertoriées sur le site, seront peu impactées par le projet comme le Potamot luisant, espèce assez rare et quasi menacée à l'échelle régionale, très rare dans la plaine de la Lys, ainsi que le nénuphar jaune et la Sagittaire flèche-d'eau, espèces peu communes.

Les fourrés sur sol rudéralisé constituant un habitat pour deux lépidoptères patrimoniaux, seront détruits sans aucune mesure de compensation.

## **b) Paysage**

L'impact paysager est peu pris en compte dans le dossier. On peut regretter le manque de photomontages permettant d'appréhender l'intégration du projet dans le paysage d'Armentières et de la vallée de la Lys. Le projet pourrait également accorder une place plus importante aux espaces publics, et notamment aux berges, grâce à une meilleure optimisation du foncier et une réduction de l'emprise des stationnements. De même, les espaces de stationnement pourraient faire l'objet d'une attention particulière, notamment par la mise en place d'un plan de paysagement (plantations, gestion ouverte et paysagère des eaux pluviales).

### **3.3. Gestion des eaux et état des sols**

Le projet va engendrer des besoins en eau potable pour permettre l'alimentation de logements constituant le quartier. Le dossier prend en compte une base de consommation de 120 l/j/habitants, les besoins en eau potable de la zone de projet sont estimés à environ 130,4 m<sup>3</sup>/j. Le code de la santé recommande de prendre une base de consommation de 150 l/j/habitants, on obtient une consommation de 160 m<sup>3</sup>/j.

La gestion des eaux usées et eaux pluviales est correctement traitée. Le réseau de collecte sera strictement séparatif eau usées / eaux pluviales. Les eaux usées seront principalement traitées par la station d'épuration d'Armentières avant rejet dans la Lys. Les eaux pluviales seront traitées de manière alternative (récupération-réutilisation/infiltration).

Les sites de la brasserie et de la malterie sont référencés sur la base de données BASIAS. Des investigations, réalisées en 2008 par le bureau d'étude Tauw Environnement, avaient révélé dans les sols superficiels une contamination en métaux lourds (Pb jusqu'à 2900 mg/kg), en hydrocarbures totaux (HTC), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et en solvants chlorés (COHV).

Les analyses des eaux souterraines ont mis en évidence l'impact d'une pollution diffuse, caractérisée par la présence d'arsenic et de traces de solvants (aromatiques et chlorés) au niveau du piézomètre B3, et dans une moindre mesure au piézomètre B8, tous deux situés au droit du futur pôle dédié au logement. L'origine des métaux dans les eaux n'a pas été identifiée, au vu des éléments fournis par le pétitionnaire (extrait du rapport Tauw Environnement).

Le bureau d'étude ENTIME, mandaté dans le cadre du changement d'usage, a réalisé un plan de gestion afin de garantir la compatibilité entre l'usage futur du site et l'état des sols. Le rapport indique que la contamination en COHV précédemment identifiée dans la zone n'est pas confirmée, et que les terrains ne présentent pas de contamination significative. Cependant, il est à noter que le protocole d'échantillonnage employé (échantillon composite, parfois à l'aide de 4 ou 5 échantillons ponctuels) est susceptible de minimiser les concentrations de polluants recherchés et de fortement favoriser la volatilisation des produits volatils.

Une Analyse de Risques Résiduels a été réalisée, montrant des résultats qui ne dépassent pas les seuils fixés par le ministère de l'environnement pour les Quotients de Danger (QD) et pour les Excès de Risques Individuels.

Le bureau d'études ENTIME indique dans son rapport que les autres contaminations identifiées en 2008 ne sont pas confirmées par cette campagne d'investigations complémentaires. Cependant, il n'a pas tenu compte de l'état des eaux souterraines diagnostiqué par Tauw Environnement. En effet, le rapport ne comporte pas d'information sur la vulnérabilité des milieux, en particulier sur la nappe superficielle dans laquelle avaient été retrouvés de l'arsenic et des solvants. Aussi, les services de l'ARS ont émis un avis défavorable pour les dossiers de demande de permis d'aménager de ce projet pour l'aspect prise en compte de la pollution.

#### **4. Conclusions**

Le projet d'aménagement Euraloisirs s'inscrit dans une démarche de reconversion de l'ancien site historique de la Brasserie et Malterie Motte Cordonnier actuellement en l'état de friche industrielle. Alliant densité et mixité fonctionnelle, il est une formidable opportunité de valoriser les berges de la Lys et le patrimoine existant.

Pour autant, le projet présente un certain nombre de faiblesses :

- l'absence de desserte en transport en commun à proximité du projet, permettant de concurrencer l'usage de la voiture ;
- la pression du stationnement est importante, notamment pour le pôle loisirs mais également pour les secteurs habités, aucune alternative au parking en nappe n'est étudiée ;
- les connexions avec le quartier Salengro et les principales polarités (notamment la gare et le centre-ville) sont peu développées ;
- les modes doux ont une place peu importante dans le projet et les liaisons méritent d'être développées ;
- le volet paysager est peu abordé notamment en termes d'impacts des bâtiments dans le paysage, en abord des bâtiments inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques ;
- l'étude aborde peu la question de la réhabilitation des bâtiments historiques (notamment l'adjonction de bâtiments nouveaux ou mise en valeur des éléments patrimoniaux) ;
- les études dans la gestion des sols mériteraient d'être approfondies, afin notamment de permettre de conclusion à la compatibilité des milieux avec l'usage futur du site.

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

- d'acter la création de nouvelles dessertes efficaces en transport en commun,
- d'approfondir les études engagées dans la gestion des sols et de la pollution
- d'apporter une réponse plus complète sur les modes doux et les liaisons cyclistes et piétonnes avec les principales polarités (en lien avec le quartier Dufour et le centre-ville),
- d'engager des réflexions sur l'amélioration de l'offre de stationnement.

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

Yann GOURIO