



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement
de la zone d'aménagement concertée « Concorde »
de la Métropole Européenne de Lille
à Lille (59)**

n°MRAe 2020-4560

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie pour avis le 26 mai 2020 sur le projet de permis d'aménager de la zone d'aménagement concerté « Concorde » à Lille dans le département du Nord.

** **

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe. En application de l'article R122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés,

- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*
- la direction départementale des territoires et de la mer du Nord.*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 16 juillet 2020, Hélène Foucher, membre permanente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement « Concorde » concerne la rénovation d'un quartier en bordure du périphérique sud de l'autoroute A25 sur la commune de Lille, dans le département du Nord. Il est d'une surface totale d'environ 20 hectares. Le projet consiste en la démolition partielle des 1500 logements, répartis en 10 immeubles, des équipements et services (crèche, écoles, commerces...) et en la reconstruction de ces éléments, en déplaçant les équipements et services au sein du quartier, en réhabilitant les logements non détruits.

Au final l'objectif est d'atteindre 1 600 logements neufs et réhabilités, environ 32 000 m² de bureaux, 10 000 m² de commerces et services et 7 400 m² d'équipements publics (crèche, groupe scolaire et médiathèque).

Ce quartier d'habitat social est exposé aux incidences du trafic routier qui l'entoure et notamment celui de l'autoroute A25 avec près de 100 000 véhicules par jour. La partie, la plus proche de l'autoroute, est non construite et abrite des espaces verts urbains. Il se situe en zone de répartition des eaux, ce qui signifie que la ressource en eau potable est fragile quantitativement et qualitativement.

Le dossier traite de l'ensemble des thématiques en présentant toutefois des lacunes en matière de biodiversité et de gestion des eaux pluviales. La question de la pollution des sols révélée par les études de terrain est traitée de manière très incomplète, notamment en ce qui concerne les métaux lourds. En matière de bruit et de pollution atmosphérique, les aménagements pour réduire les nuisances sur l'extrémité est du projet méritent d'être retravaillées.

Des compléments et des précisions sont à apporter afin de démontrer que les mesures prévues permettront d'aboutir à un impact résiduel faible.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet d'aménagement de la zone d'aménagement concertée « Concorde »

Le projet d'aménagement de la zone d'aménagement concertée (ZAC) « Concorde » à Lille consiste en la démolition partielle de 1500 logements, répartis en 10 immeubles, des équipements et services (crèche, écoles, commerces...) et en la reconstruction de ces éléments, en déplaçant les équipements et services au sein du quartier, en réhabilitant les logements non détruits et en reconstruisant des logements neufs et des bureaux.

Au final l'objectif est d'atteindre 1 600 logements neufs et réhabilités, environ 32 000 m² de bureaux, 10 000 m² de commerces et services et 7 400 m² d'équipements publics (crèche, groupe scolaire et médiathèque).

Le quartier concerné se situe à Lille, sur le bord nord du périphérique sud de l'autoroute A25, sur une surface totale d'environ 20 hectares.



Carte de localisation, fond IGN-Géoportail.gouv.fr

C'est un quartier d'habitat social exposé aux incidences du trafic routier qui l'entoure et notamment celui de l'autoroute A25 avec près de 100 000 véhicules par jour.

La rénovation est prévue sur 15 ans (résumé non technique page 4).

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'articulation du projet avec les plans et programmes s'appliquant sur le site fait l'objet d'un chapitre spécifique de l'étude d'impact, aux pages 270 à 273. L'étude traite synthétiquement l'articulation du projet avec le schéma de cohérence territorial (SCoT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL), le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la MEL, le plan local de l'habitat, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) Nord – Pas-de-Calais.

Une analyse plus approfondie serait utile sur le SDAGE et le SAGE pour lesquels l'analyse est très limitée.

L'autorité environnementale recommande de démontrer précisément la bonne prise en compte par le projet du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle.

L'analyse des incidences cumulées avec d'autres projets connus, présentée aux pages 261 à 269 de l'étude d'impact, est assez claire, mais mériterait d'être complétée et détaillée sur la consommation en eau potable et les déplacements générés par l'accueil de nouvelles populations, induisant des pollutions et nuisances (voir l'avis de l'autorité environnementale sur le plan local d'urbanisme intercommunal de la MEL en date du 26 avril 2018¹).

L'autorité environnementale recommande de compléter, en la détaillant, l'analyse des impacts cumulés des différents projets recensés sur les thématiques de la consommation en eau potable, des déplacements et de leurs incidences sur la qualité de l'air.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'objectif étant de maintenir les populations dans le tissu urbain existant et de densifier légèrement l'habitat, aucun scénario alternatif n'est présenté. Les différentes variantes étudiées sont présentées (pages 144 et suivantes). Elles visent à optimiser l'implantation des bâtiments au regard de l'exposition aux bruits et pollutions générées par les axes routiers.

Néanmoins, certains bâtiments restent exposés. Il aurait été intéressant d'aller plus loin dans les variantes d'aménagement (formes urbaines, nombre de logements, surface de bureaux à créer, etc) pour réduire l'impact sur la santé.

¹ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_plui_metropole_lille.pdf

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Milieux naturels dont Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet est situé en milieu urbain artificialisé, dans un corridor écologique identifié par le SCoT et le PLUi de la métropole européenne de Lille. En effet, les espaces verts ouverts ou boisés les plus proches de l'A25 ainsi que les délaissés routiers sont des supports à la vie et à la circulation de la biodiversité ordinaire.

Deux sites Natura 2000 sont recensés à environ 14 km : la zone de protection spéciale FR3112002 « Les cinq tailles » et la zone spéciale de conservation FR3100506 « Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux ».

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la biodiversité

Une caractérisation des zones humides a été réalisée uniquement sur le critère floristique, elle conclut à l'absence de zones humides. Il est nécessaire de la compléter par une étude pédologique afin de confirmer leur absence.

L'autorité environnementale recommande de compléter la caractérisation des zones humides par une étude pédologique.

Des inventaires de la biodiversité ont été réalisés en avril, mai, juillet, septembre et décembre 2019 (sept sorties de terrain). Les résultats sont présentés dans un rapport spécifique annexé à l'étude d'impact. Leurs principaux enseignements sont repris aux pages 86 à 110 de l'étude d'impact.

Bien qu'insuffisants, car ne couvrant pas les quatre saisons sur l'ensemble des groupes expertisés, les inventaires ont mis en évidence la présence d'une espèce végétale protégée inscrite sur la liste rouge Nord – Pas-de-Calais, le Myosotis des bois, et plusieurs espèces patrimoniales, dont l'Epiaire officinale, la Chicorée sauvage, l'Aulne cordé, le Plantain à larges feuilles, la Patience crépue et la Renoncule rampante. Six espèces exotiques envahissantes ont également été relevées.

Les groupes des insectes, des batraciens, des reptiles et des mammifères terrestres ont été inventoriés mais les dates des passages sur le terrain ne sont pas indiquées. Il est précisé par ailleurs qu'il n'y a pas eu de passage nocturne pour les batraciens, ce qui peut être un problème a priori. Toutefois, si l'absence de zone humide est avérée, sur le secteur, l'étude laisse à penser que l'enjeu est minime. Concernant les chauves-souris, l'absence d'information sur un éventuel passage nocturne et sur les conditions météo le jour de l'expertise terrain ne permet pas de statuer sur l'exhaustivité des relevés. De plus, le transect (chemin parcouru pendant la recherche des chauves souris) est éloigné de la bordure arborée située le long de l'autoroute A25. Pourtant, c'est une zone potentielle de chasse pour ces animaux.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'ensemble des dates et conditions météorologiques constatées pour chaque groupe inventorié et de justifier le faible nombre de relevés effectués.

Des espèces patrimoniales ou protégées ont été contactées :

- deux espèces de chauves-souris, toutes protégées (Pipistrelle commune et une espèce de Murin indéterminée) ;
- 21 espèces d'oiseaux, dont 15 sont protégées (Accenteur mouchet, Bergeronnette grise, Choucas des tours, Faucon crécerelle, Fauvette à tête noire, Martinet noir, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pic épeiche, Pic vert, Pinson des arbres, Rouge-gorge familier et le Troglodyte mignon) ;
- deux espèces patrimoniales d'insectes (la Decticelle bariolée et Méconène méridionale).

La plupart de ces espèces végétales et animales se retrouvent au sein de la prairie fauchée située entre les bâtiments et l'autoroute A25, qui correspond à un habitat inscrit à l'annexe 1 de la directive européenne « habitats » : habitat n°6510 « prairies maigres de fauche de basse altitude ».



Localisation des habitats naturels : en vert, la prairie de fauche (source : étude faune-flore page 25)

L'analyse qualifie le niveau d'enjeux sur cet espace et au niveau des localisations d'espèces protégées au maximum de moyen, ce qui est sous-évalué. En effet, la présence d'espèces protégées doit logiquement présenter un enjeu fort à très fort, notamment si ces espèces protégées sont accompagnées d'espèces patrimoniales.

L'autorité environnementale recommande de requalifier le niveau d'enjeu à fort ou très fort sur la prairie de fauche entre les bâtiments et l'autoroute A25, ainsi que sur les zones où des espèces protégées ont été relevées.

Il découle de cette sous-évaluation des enjeux, une absence quasi complète de mesures d'évitement, de réduction des impacts ou d'accompagnement, voire de compensation (cf. pages 233 et suivantes de l'étude d'impact). Seules la lutte contre les espèces exotiques envahissantes et l'adaptation de la période de travaux pour éviter le dérangement des oiseaux sont prévues (mesures « RED 12 » et « RED 13 » pages 246 et 247 de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale rappelle que la destruction d'espèces protégées est interdite.

L'autorité environnementale recommande de compléter, sur les zones à enjeux, les mesures d'évitement, sinon les mesures de réduction des impacts, d'accompagnement (en phase chantier et en phase d'exploitation) et les mesures de compensation le cas échéant.

Concernant le caractère de corridor écologique relevé par le SCoT et le PLUi, dans la mesure où les bordures boisées et les espaces ouverts ne sont pas réduits ou interrompus par de nouvelles constructions, il apparaît que la fonctionnalité pourrait être maintenue. Cependant il conviendrait de le démontrer par une analyse de sa fonctionnalité avant et après travaux.

- Qualité de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 et prise en compte des sites Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est présentée pages 202 et 203 de l'étude d'impact. Elle ne porte que sur le site FR3112002 « Les cinq tailles » et conclut à l'absence d'impacts, les milieux naturels de la zone d'étude ne correspondant pas aux habitats des espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation de ce site.

Les autres sites Natura 2000 présents dans un périmètre 20 km n'ont pas été pris en compte et les aires d'évaluation² des espèces n'ont pas été analysées. En l'état du dossier, l'absence d'incidences du projet sur les sites Natura 2000 n'est pas démontrée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de réaliser l'évaluation des incidences sur l'ensemble des sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet, en analysant les aires d'évaluation des espèces présentes sur tous ces sites ;*
- *de définir, le cas échéant, les mesures d'évitement, à défaut de réduction et de compensation permettant d'aboutir à un projet sans incidence sur les sites Natura 2000.*

II.4.2 Pollution des sols et gestion des eaux

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site n'est pas recensé dans les bases de données nationales des sites pollués. Toutefois la présence de l'autoroute A25 à très fort trafic peut être à l'origine d'une pollution diffuse en métaux lourds par exemple.

Le projet se situe en zone de répartition des eaux, ce qui signifie que la ressource en eau potable est fragile quantitativement et qualitativement, et implique une vigilance dans la gestion des eaux.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la pollution des sols

La thématique est abordée pages 123 à 125 de l'étude d'impact et un rapport spécifique y est annexé. Une campagne de prélèvements de terrain et d'analyse a été réalisée en 2016. Le résultat est le suivant : « La présence d'un bruit de fond significatif en métaux lourds qui a été relevée dans les

² Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

sols au droit de la quasi-totalité de la zone d'étude et très ponctuellement des hydrocarbures au droit du sondage S5 en profondeur (sur le remblai le long de l'autoroute) ». Les terres polluées en hydrocarbures seront évacuées en filières spécifiques. Toutefois, rien n'est prévu concernant le bruit de fond significatif en métaux lourds. Or il est prévu des aires de jeux et une activité agricole. Des mesures spécifiques doivent être présentées.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir les analyses sur l'origine du bruit de fond en métaux lourds présents dans les sols et de prendre des mesures adaptées.

La gestion des eaux pluviales n'est pas détaillée. L'étude d'impact évoque des bandes plantées permettant d'infiltrer les eaux et le rejet dans le réseau unitaire (eaux usées et pluviales). Il conviendrait de détailler les mesures prévues pour éviter toute pollution de la ressource en eau.

L'autorité environnementale recommande de détailler la gestion des eaux pluviales et de démontrer l'absence d'incidences sur la ressource en eau.

II.4.3 Pollution de l'air et bruit d'origine routière

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le département du Nord est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, compte-tenu de la mauvaise qualité de l'air sur l'ensemble du département. La Métropole Européenne de Lille est particulièrement concernée, d'une part car elle est située sur un secteur à très fort trafic routier et d'autre part à cause de la vétusté du parc d'habitation.

Situé à environ 300 mètres de l'autoroute A25 (près de 100 000 véhicules par jour), le secteur Concorde est particulièrement exposé aux nuisances d'origine routière.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte

Une description de l'état actuel du trafic est présentée (pages 46 et suivantes de l'étude d'impact). Des scénarios pour le trafic routier en 2030 avec et sans le projet sont présentés (page 184). La méthode utilisée pour les prévisions de trafic n'est pas décrite. Des relevés de bruit sont également présentés (pages 111 à 116). Les prévisions de bruit ont été effectuées avec le modèle CadnaA et les hypothèses sont exposées (pages 284 et 285). Les résultats de l'étude sur la qualité de l'air sont présentés aux pages 62 et suivantes. La méthode est décrite (pages 275 et suivantes), le transport et la diffusion des polluants ont été modélisés avec le logiciel ARIA Impact 3D.

L'autorité environnementale recommande de préciser les méthodes et outils utilisés pour établir les prévisions de trafic servant de base aux évaluations de bruit et de qualité de l'air.

Différentes options ont été étudiées pour minimiser les impacts du trafic routier, dont la couverture de l'autoroute A25, la hauteur de la butte séparant les bâtiments de l'autoroute, la pose d'écrans, l'implantation des bâtiments, etc. Ces éléments sont notamment présentés aux pages 144 à 155 de l'étude d'impact. Des éléments plus complets sont également annexés.

Ces éléments sont satisfaisants et les mesures proposées également (déplacements pages 183 à 188, bruit pages 204 à 216 et 223 à 225, pollution atmosphérique pages 191 à 197 et 226 à 229).

Au regard des éléments présentés (page 224), il apparaît néanmoins que les derniers étages des bâtiments prévus à l'est du projet, vers la porte des Postes, restent exposés à des impacts sonores significatifs. En effet, le talus et l'écran acoustique prévus sont interrompus à ce niveau et les bâtiments sont plus proches de l'A25 (cf. page 26). Il conviendrait de revoir le dispositif de protection ou de revoir les formes urbaines.

Sinon, des mesures complémentaires, évoquées, n'ont pas été étudiées (passage à 90 km/h sur autoroute, revêtement moins bruyant, ..).

L'autorité environnementale recommande de revoir le projet à l'extrémité est, vers la porte des Postes, (renforcement du dispositif de protection acoustique, ou modification des formes urbaines par exemple), et d'étudier des mesures complémentaires, afin d'assurer une meilleure protection des étages supérieurs des bâtiments .

L'option de recouvrement de l'A25 est écartée pour des raisons faisabilité technique et de de coût d'investissement. La ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille n'étant par ailleurs pas gestionnaires de cette infrastructure, elles ne sont pas en mesure de mettre en place cette couverture. Toutefois, une fois approfondie la possibilité de prendre d'autres mesures telles que recommandées ci-dessus, selon les résultats, cette option pourrait être étudiée avec l'État, gestionnaire de l'autoroute A25, et les collectivités concernées, Cette analyse pourrait être faite au regard des avantages potentiels de cette option, tant en termes de bruit, que de qualité de l'air, et de foncier ainsi rendu utilisable hors construction .

Selon les résultats des différentes mesures de réduction du bruit envisagées, si ceux-ci sont insuffisants, l'autorité environnementale recommande d'étudier d'autres options en prenant en compte l'ensemble de leurs gains potentiels, y compris la couverture de l'A25³.

³ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.