



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
portant sur le projet d'implantation d'une surface commerciale  
sur le site de la Borne de l'Espoir  
sur les communes  
de Lezennes et Villeneuve-d'Ascq (59)**

n°MRAe 2019-3297

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie le 7 février 2019 sur le projet d'avis portant sur l'implantation d'une surface commerciale sur le site de La Borne de l'Espoir sur les communes de Lezennes et Villeneuve-d'Ascq, 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, qui en a délibéré.*

*En application des articles R181-17 et suivants du code de l'environnement ont été consultés :*

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 26 mars 2019, Mme Patricia Corrèze-Lénée, présidente 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.*

## Synthèse de l'avis

Actuellement situé de l'autre côté du boulevard de Tournai à Villeneuve-d'Ascq, le magasin Leroy-Merlin projette de s'implanter dans la zone d'aménagement de la Borne de l'Espoir. Totalisant environ 3,3 hectares, le terrain d'assiette du projet comprendra :

- lot 1 : le magasin Leroy-Merlin, avec 20 275 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés au commerce et 7 030 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux destinés à la formation interne ;
- lot 2 : une rampe piétonne et une partie du parvis d'accès au magasin sur 1 059 m<sup>2</sup> ;
- lot 3 : les voiries internes sur 5 440 m<sup>2</sup> et 2 924 m<sup>2</sup> de surface affectés à 558 places de stationnement.

Le projet d'aménagement du site de la Borne de l'Espoir a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 24 septembre 2018<sup>1</sup>. L'étude d'impact de la zone d'aménagement porte aussi sur le projet de construction du magasin Leroy-Merlin. Les recommandations de l'autorité environnementale émises le 24 septembre 2018 ont été prises en compte sur les sujets des risques, des sols pollués et de la biodiversité. L'enjeu essentiel du présent dossier reste celui de la qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier. En effet, le projet est localisé à proximité de la zone commerciale et du centre-ville de Villeneuve-d'Ascq d'une part, en entrée de ville depuis l'autoroute A27 d'autre part, dans un secteur où des dépassements du seuil recommandé par le code de l'environnement sont constatées pour les particules inhalables de taille inférieure à 2,5 micromètres, principalement issues du trafic routier.

Le mémoire en réponse apporte quelques éléments dont certains sont à préciser ou compléter, notamment sur les impacts cumulés du projet avec ceux de la zone sur la qualité de l'air, ceci afin de définir au mieux les mesures à prendre, dont certaines sont à l'étude.

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.

---

<sup>1</sup> Avis MRAe n°2018-2808 du 24 septembre 2018

## Avis détaillé

### **I. Le projet d'implantation d'une surface commerciale sur le site de la Borne de l'Espoir**

Actuellement situé de l'autre côté du boulevard de Tournai à Villeneuve-d'Ascq, le magasin Leroy-Merlin projette de s'implanter sur le site de la Borne de l'Espoir à Lezennes et Villeneuve-d'Ascq.

Ce site de 10,1 hectares fait l'objet d'une opération d'aménagement comprenant 3 macro-lots, un macro-lot A de 5,4 hectares destiné à la relocalisation du magasin Leroy Merlin et à un programme tertiaire, un macro-lot B1 de 3 hectares pour des bureaux et commerces, un macro-lot B2 de 1 hectare également pour des bureaux et commerces.

Le magasin Leroy Merlin s'implantera sur le macro-lot A. Le terrain d'assiette, d'environ 3,3 hectares, comprendra plusieurs lots :

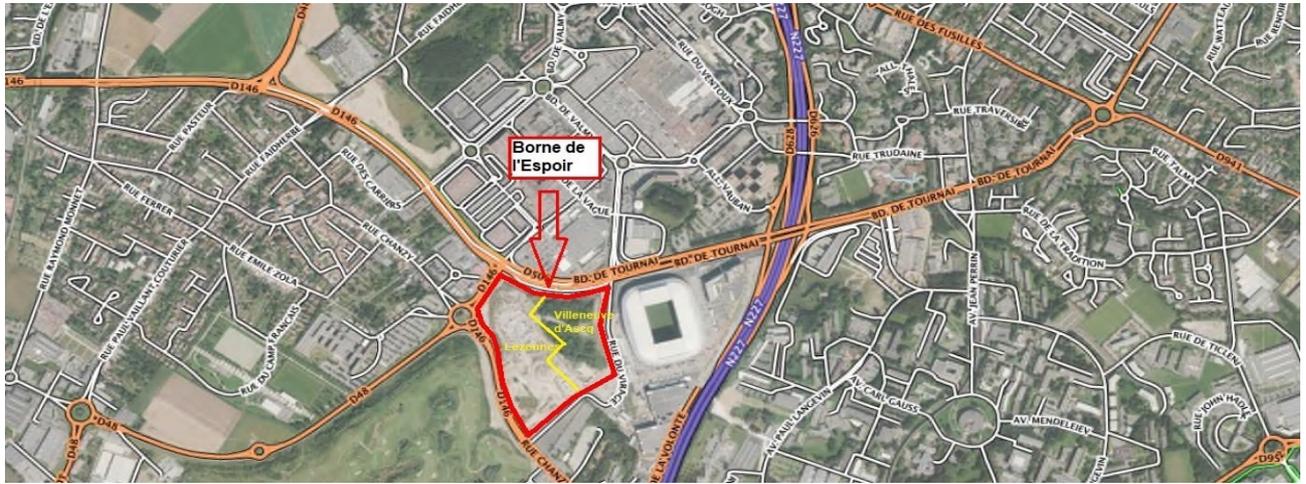
- lot 1 : le magasin Leroy-Merlin, avec 20 275 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés au commerce et 7 030 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux destinés à la formation interne ;
- lot 2 : une rampe piétonne et une partie du parvis d'accès au magasin sur 1 059 m<sup>2</sup> ;
- lot 3 : les voiries internes sur 5 440 m<sup>2</sup> et 2 924 m<sup>2</sup> de surface affectés à 558 places de stationnement.

L'environnement immédiat du projet est composé :

- au nord, du boulevard de Tournai et en extension des zones commerciales Heron Parc et V2 ;
- à l'est, du stade Pierre Mauroy, des commerces et restaurants associés et du parking relais du stade ;
- au sud, de la rue Chanzy, du centre d'examen du permis de conduire et du golf de Lille Métropole ;
- à l'ouest, d'une zone commerciale, d'une zone de bureaux et d'habitations.

Le site d'implantation est au cœur d'un réseau routier dense, notamment entre le boulevard de Tournai (route départementale 506), la rue du Virage et la route départementale 146, et est également bordé par la route nationale 227 et les autoroutes A1, A27 et A23.

Localisation du projet d'aménagement de la Borne de l'Espoir (source étude d'impact de juin 2018)



Plan de masse du projet d'aménagement de la Borne de l'Espoir (source étude d'impact de juin 2018)





Le présent avis porte sur la version de juin 2018 de l'étude d'impact figurant dans le dossier de demande de permis d'aménager du site de la Borne de l'Espoir qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 24 septembre 2018<sup>2</sup>. L'étude d'impact porte sur la zone d'aménagement ainsi que sur le projet de construction du magasin Leroy-Merlin.

L'étude d'impact a été complétée par un mémoire en réponse du 30 janvier 2019. L'avis porte cette version complétée de l'étude d'impact qui traite du projet de magasin.

## II. Analyse de l'autorité environnementale

S'agissant de biodiversité, de risques et de pollution des sols, les observations de l'autorité environnementales du 24 septembre 2018 ont été traitées dans le mémoire en réponse du 30 janvier 2019. Dès lors, le présent avis cible les enjeux relatifs à la qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier, qui faisaient partie également des enjeux essentiels identifiés par la MRAe.

<sup>2</sup> Avis MRAe n°2018-2808 du 24 septembre 2018

## II.1 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'articulation du projet avec les plans et programmes est analysée à partir de la page 150 de l'étude d'impact.

En ce qui concerne les effets cumulés avec les autres projets connus, l'étude d'impact répertorie une liste de projets à proximité du site du projet (page 131) et conclut à une absence d'impacts notables susceptibles de se cumuler à ceux du projet d'aménagement de la Borne de l'Espoir.

Le trafic cumulé engendré par le projet et par les implantations tertiaires de taille importante prévues à proximité (siège du groupe de distribution Kiabi et annexes du Grand Stade) est cependant susceptible d'avoir des incidences sur la qualité de l'air. L'étude d'impact indique à ce sujet que les poussières inhalables de taille inférieure à 2,5 micromètres (PM<sub>2,5</sub><sup>3</sup>), principalement issues du trafic routier, dépassent régulièrement le seuil recommandé de 10 microgrammes par mètre cube tout en restant en moyenne inférieures à ce seuil (7,76 microgrammes par mètre cube).

Sachant que les salariés autant que les clients fréquentent ces sites aux moments les plus critiques (aux heures de pointe plutôt que la nuit), il convient de vérifier que le trafic cumulé induit par ces projets connexes n'aggrave pas la situation sanitaire liée à la qualité de l'air aux heures de grande affluence.

Le mémoire en réponse :

- fournit une estimation peu détaillée du trafic cumulé et de ses émissions ;
- indique qu'une étude est en cours au niveau de la métropole européenne de Lille pour traiter de ce sujet, afin d'envisager les travaux nécessaires pour améliorer la circulation globale du secteur dans des délais compatibles avec le développement des différents projets.

L'autorité environnementale rappelle que la démarche d'évaluation environnementale a pour objet d'étudier les impacts des projets sur l'environnement et la santé et de définir les mesures permettant d'atteindre un niveau négligeable d'impact avant leur réalisation. L'analyse des impacts cumulés reste à approfondir.

*L'autorité environnementale maintient la recommandation de l'avis du 24 septembre 2018 de prendre en considération les effets cumulés du projet avec l'implantation du siège social de l'enseigne Kiabi, les annexes du Grand Stade et le projet immobilier mixte de reconversion du magasin Leroy-Merlin sur le plan des émissions de particules PM<sub>2,5</sub>, et recommande notamment d'approfondir l'analyse des impacts cumulés.*

## II.2 Scénarios et justification des choix retenus

Le projet consiste principalement à reconstruire l'actuel magasin Leroy-Merlin (localisé à proximité immédiate). Le mémoire en réponse précise que le site du magasin actuel accueillera un programme d'environ 54 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, se décomposant comme suit :

- 9 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'activités commerciales ;
- 20 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'activités de bureaux ;

---

<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> : particules dans l'air dont le diamètre est inférieur de 2,5 micromètres

- 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'hôtellerie ;
- 8 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de logement libre ;
- 4 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher de logement social ;
- 6 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de résidences étudiantes et seniors ;
- 1 000 m<sup>2</sup> d'équipements.

Le mémoire en réponse précise également les dispositions prises sur le niveau des performances énergétiques des futurs bâtiments.

### **II.3 Résumé non technique**

Le résumé non technique reprend les éléments essentiels du projet et répertorie de façon claire et détaillée l'état initial du site, les impacts du projet sur l'environnement et les mesures mises en place sous forme de tableaux synthétiques qui facilitent la compréhension.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler.

### **II.4 Incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet sur la qualité de l'air en lien avec les déplacements et mesures destinées à les éviter, les réduire et les compenser**

#### **II.4.1 La mobilité**

Le projet bénéficie d'une desserte directe par l'autoroute A27 et se situe par ailleurs à 1,6 km (20 minutes à pied, 5 minutes en vélo et en bus) de la station de métro de l'hôtel de ville de Villeneuve-d'Ascq. La zone commerciale localisée au nord est centrée sur la rue de Versailles qui comprend une voie cyclable et un arrêt de la ligne du bus 32.

Le projet fait ressortir une prévision d'augmentation de trafic de 18 % pour le macro-lot A correspondant au projet Leroy Merlin et à un projet tertiaire.

Ces éléments sont bien exposés dans l'étude d'impact (pages 169-170), sans être toutefois retranscrits en termes de part modale des déplacements générés par le site.

Le projet cherche à répondre à toutes les possibilités d'accès sans distinction de priorité, dans l'objectif de maximiser son attractivité et ne prévoit pas d'effort spécifique pour favoriser des modes doux, collectifs ou partagés de déplacements. Ainsi l'objectif de limiter la part de l'autosolisme<sup>4</sup> est-il absent.

De même, le projet n'étudie pas la connectivité des circulations douces internes au site, ni celles qui desservent la zone commerciale et n'envisage pas de mutualiser les places de stationnement (1 060 places sont prévues seulement pour le macro-lot A), ce qui permettrait de libérer de l'espace pour une véritable renaturation du site. Des objectifs en termes d'électromobilité et de covoiturage, ainsi que la mise en place d'un plan de mobilité inter-entreprises, ne sont pas évoqués.

Le mémoire en réponse indique que l'entreprise réalisera un plan de déplacement d'entreprise (et un

---

<sup>4</sup> Autosolisme : fait de se déplacer seul en voiture

accord interentreprises pourra porter sur ces questions également), en précisant les mesures qui seront prises. Il indique également que le site est entouré d'aménagements cyclables existants et qu'il y aura des pistes cyclables sur l'ensemble du site. La recherche de mutualisation des zones de stationnement est évoquée dans le mémoire en réponse, sans préciser l'impact de ces mesures sur le dimensionnement du stationnement.

*L'autorité environnementale maintient pour partie sa recommandation de l'avis du 24 septembre 2018 relative à la mise en œuvre d'un ensemble de dispositions permettant de réduire la part modale de la voiture et de l'autosolisme ainsi que la pollution en résultant, en recommandant notamment la connexion des liaisons douces du projet avec celles qui irriguent la zone commerciale et avec les arrêts de bus situés à proximité.*

Par ailleurs, il serait souhaitable d'approfondir les possibilités de limitation des capacités de stationnement des différents macro-lots notamment via la mutualisation envisagée..

#### **II.4.2 La qualité de l'air**

Comme déjà signalé, le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais. Dans le secteur du projet, des dépassements du seuil recommandé sont constatées pour les particules inhalables de taille inférieure à 2,5 micromètres (PM<sub>2,5</sub>), principalement issues du trafic routier.

L'ouverture à l'urbanisation du site de la Borne de l'Espoir tend à accroître le trafic sur le secteur. Le mémoire en réponse affirme que cela n'amplifiera pas les phénomènes de saturation aux heures de pointe déjà présents. Au trafic induit par le projet de la Borne de l'Espoir (1 400 véhicules aux heures de pointe), s'ajoute le trafic prévisionnel des projets d'aménagements connus dans le secteur, notamment ceux de :

- l'aménagement des espaces annexes du Grand Stade (siège social d'Orange) qui prévoit d'accueillir 1 220 personnes ;
- la construction du siège social de Kiabi qui prévoit d'accueillir 900 personnes ;
- la reconversion du site de l'actuel magasin Leroy-Merlin, boulevard de Tournai.

Cette affirmation doit être démontrée, car il semble que dans les secteurs où le trafic est dense et même ici saturé à certaine période, toute augmentation du flux même minime peut avoir un impact important sur la saturation.

*Compte tenu de l'augmentation prévisible sur ce secteur du trafic automobile, l'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter l'étude par une évaluation approfondie des impacts sur la pollution atmosphérique, génératrices d'impacts sanitaires, sur le secteur de la Borne de l'Espoir, notamment sur les logements existants ou en projet à proximité ;*
- *de prendre en considération les résultats de l'étude pour définir des mesures de réduction de ces impacts, pour qu'ils soient nuls ou très faibles.*

Les résultats de ces études pourraient notamment éclairer l'étude engagée par la métropole européenne de Lille signalée dans le mémoire en réponse (cf chapitre II.1)