



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de reconversion  
de la gare marchande de La Madeleine en un parc d'activités (59)**

n°MRAe 2018-002355

## 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 18 janvier 2018, par le service en charge de l'instruction des droits des sols de la ville de La Madeleine sur le projet de reconversion de la gare marchande de La Madeleine en parc d'activités, 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 R122-7 III du code de l'environnement ont été consultés par courriels du 29 février 2018 :*

- 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 6 mars 2018, le membre permanent suppléant, 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. 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.*

## Avis de l'autorité environnementale

### I. Le projet de reconversion de la gare marchande de La Madeleine en parc d'activités

Le projet s'inscrit dans un secteur de la métropole lilloise en pleine mutation, en témoignent :

- la reconversion outre Deûle, à l'ouest, de l'ancien site industriel Rhodia sur 33 hectares, dont le projet d'aménagement du quartier dit des « Portes de l'Abbaye » sur la commune de Saint-André-lez-Lille ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 6 mars 2018 ;
- la nouvelle déchetterie, le complexe multi – sports, toujours à l'ouest ;
- la mise en service récente de la première composante de la section nord de la liaison intercommunale nord-ouest (LINO) par l'aménagement de la rue de Scrive ;
- le projet de parc d'aménagement tertiaire Rivéo plus au nord.

Il consiste en la reconversion de l'ancienne gare marchande de La Madeleine, au nord de la voie ferrée (la gare voyageurs étant implantée au sud), en zone d'activités mixtes composée de bureaux et de locaux pour petites et moyennes entreprises sur sa partie ouest, correspondant à environ 3,6 hectares, d'une part, et d'un centre commercial, à l'est, sur environ 1,7 hectare, d'autre part.

Le permis d'aménager prévoit sur ces 5,3 hectares, au maximum 47 lots pour une surface au plancher maximale des constructions de 30 000 m<sup>2</sup>.

Le projet ne semble, à ce stade, pas stabilisé, notamment dans la mesure où le plan local d'urbanisme n'encadre pas complètement les vocations, la densité et le stationnement alloué aux activités.

Toutefois, l'étude d'impact présente les caractéristiques du futur parc d'activités :

- 28 cellules artisanales et un bâtiment de stockage avec 155 places de stationnement allouées ;
- 2 800 m<sup>2</sup> de bureaux avec 75 places de stationnement allouées ;
- un ensemble commercial avec un supermarché (4 415 m<sup>2</sup> de surface au plancher) et des commerces annexes (1 300 m<sup>2</sup> de surface au plancher) doté de 270 places de stationnement ;
- une station-service de carburants ;
- un magasin de type "drive"<sup>1</sup>.

L'accueil de restaurants en lieu et place de cellules artisanales est également évoqué dans le dossier.

L'emprise du projet est aujourd'hui déconstruite et a fait l'objet d'aménagements d'espaces verts d'attente.

Ce projet a été soumis à évaluation environnementale par décision tacite de soumission de l'autorité environnementale sur demande d'examen préalable au cas par cas (décision n°2016-046).

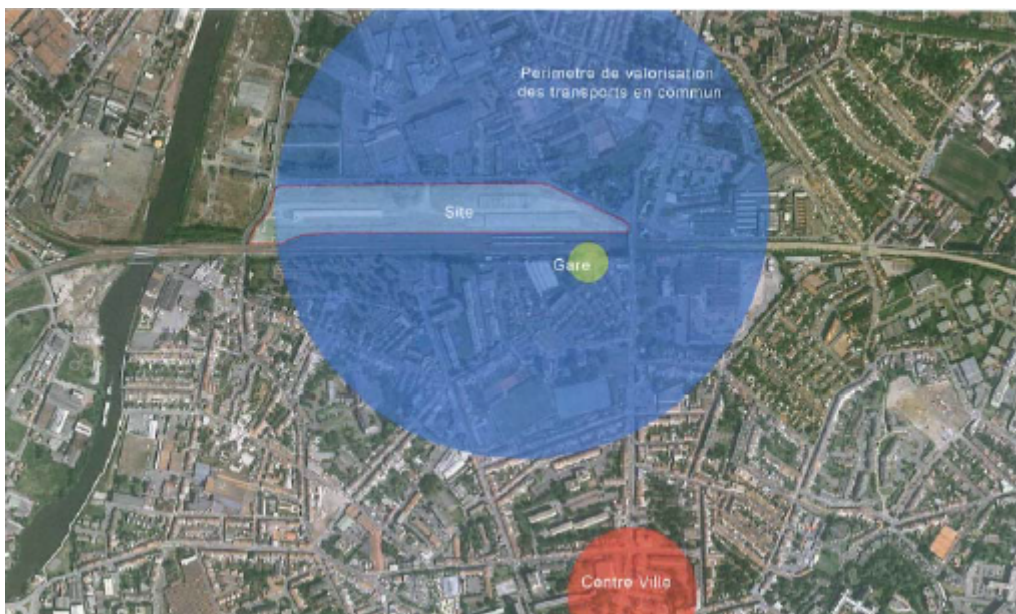
Si un projet initial, destiné à accueillir des activités tertiaires et artisanales, avait été dispensé

---

<sup>1</sup>concept de distribution commerciale basé sur la commande du client par Internet et le retrait de la commande en automobile

d'étude d'impact en 2013, la soumission à étude d'impact de celui de 2016 semblait justifiée. En effet, il présentait une moindre densité et intégrait une surface commerciale alimentaire dont le parc de stationnement et le plan masse étaient susceptibles d'occulter les opportunités de mixité fonctionnelle du site, et le niveau de service de l'offre de transport en commun (bus tous les 10 minutes) au profit d'un mode de déplacement routier, notamment par anticipation des futurs tronçons de la future liaison routière "LINO" Nord.

*Emplacement du projet (zone inscrite dans le cercle bleu et délimitée par l'encadré rouge)*



Le site est accessible par la Rue Gustave Scrive et la RD 108.



Figure 5.12: Plan du projet et dessert routière

Source : Étude d'impact novembre 2017

## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à l'optimisation foncière dans ce secteur stratégique, à la mobilité, à la gestion des eaux pluviales et à la pollution des sols, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

Le contenu de l'étude d'impact répond à l'article R.122-5 du code de l'environnement, à ceci près qu'il manque le résumé non technique, pourtant annoncé dans le dossier en tant que pièce distincte.

Cette pièce est fondamentale, car elle constitue la synthèse de l'évaluation environnementale et comprend l'ensemble des thématiques traitées afin de participer à l'appropriation du document par le public.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'un résumé non technique, détaillant, notamment, les incidences du projet et les mesures d'évitement, de réduction voir de compensation de ses impacts sur l'environnement et la santé.*

### **II.2 Scénarios et justification des choix retenus**

L'implantation du projet est bien justifiée. Situé sur un délaissé urbain, en cœur de ville et à proximité des transports en commun, elle répond tout à fait à la volonté de renouvellement urbain.

Le dossier ne présente pas de solutions de substitution au sens strict du code de l'environnement. Néanmoins, l'évolution du projet est présentée, en termes de plan masse et de vocations économiques attendues sur le site.

Un premier permis d'aménager déposé en 2013 prévoyait une zone d'activités qui se distingue de celle proposée aujourd'hui par l'absence de surface commerciale, une emprise au sol plus importante (36 000 m<sup>2</sup> de surface au plancher) et moins de places de stationnement. La seconde version du projet, en 2016, prévoyait une baisse de l'emprise au sol (33 700 m<sup>2</sup>) et l'implantation d'un supermarché.

Le projet dont il est question dans le présent avis est celui pour lequel la densification urbaine est la plus faible (-20 % par rapport à 2013 et -10 % par rapport à 2016) et le nombre de places de stationnement le plus important (+ 20 % par rapport à 2013 et + 50 % par rapport à 2016). Il est donc celui qui répond le moins aux attentes d'optimisation foncière en tissu urbain et à la limitation de la voiture dans les modes de déplacement. La variation de ces caractéristiques entre 2016 et 2018 est d'autant peu compréhensible que les activités attendues sur le site sont similaires.

*L'autorité environnementale recommande de justifier à la fois la dé-densification du projet et l'augmentation de l'offre de stationnement.*

### **II.3 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus**

Le dossier présente la conformité du projet avec le plan local d'urbanisme en vigueur de la Métropole Européenne de Lille, les zones urbaines UGbn et Uan concernées par le projet étant des zones urbaines mixtes pouvant accueillir des commerces, des services, des bureaux et des activités artisanales.

S'agissant d'une demande de permis d'aménager, le dossier pourrait, au-delà du plan local d'urbanisme, encadrer les futures constructions et installations dans une perspective d'efficacité d'occupation des sols de ce foncier stratégique et de moindre trafic routier, en mettant à profit les outils du code de l'urbanisme, par exemple la possibilité d'un règlement de lotissement.

Le volet "eau", appréhendé à travers l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie, devrait, du fait de la proximité de la Deûle et de la présence de pollution historique, et bien que le site soit précédemment artificialisé, être plus étayé.

Sur la thématique des zones humides, le dossier se limite à l'analyse de la présomption de zone humide à partir des zones à dominante humide identifiées par le SDAGE. Sur la gestion des eaux pluviales, le dossier est contradictoire sur les possibilités d'infiltration (perméabilité différentes des sols entre étude d'impact et autres pièces du permis). Du fait de la forte imperméabilisation induite par le projet – ne serait-ce que par les constructions – et de la pollution du site, l'enjeu du projet est une récupération des eaux propres, avant rejet dans la Deûle et/ou infiltration dans la nappe. La nappe, peu profonde sous 1,85 mètre du terrain naturel, reste aussi à appréhender dans la conception des constructions, en prévoyant par exemple son rabattement lors de la construction des sous-sols et des fondations.

*L'autorité environnementale recommande en conséquence :*

- de compléter l'évaluation environnementale relative à l'eau, par une caractérisation et une prise en compte le cas échéant des zones humides, et par une gestion des eaux pluviales adaptée à l'état initial du site,*
- de s'emparer des outils de l'urbanisme pour encadrer les impacts du projet en ce qui concerne la préservation de la qualité des eaux de surface et souterraines, l'optimisation de la densité urbaine et du recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.*

### **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**

En sus de l'optimisation foncière et de la gestion des eaux suscitées, le projet est aussi concerné par des enjeux de pollution des sols et de mobilité.

- **pollution des sols**

En tant que délaissé urbain anthropisé, le terrain d'assiette du projet connaît une pollution résiduelle, héritage du passé industriel du secteur. Cette pollution est appréhendée à partir d'un plan de gestion statuant sur la compatibilité du projet urbain avec le site en termes de risques sanitaires.

Le plan propose, non pas du traitement de la pollution en place, mais des barrières physiques de mise en sécurité sanitaire (confinement de terres polluées et mise en place de terres saines en surface). Ces mesures, tout en se conformant aux instructions en vigueur sur la comptabilité des occupations du sol au regard des sites et sols potentiellement pollués, ne sont toutefois pas de nature à requalifier l'état initial des sols et ne permettent pas à elles-seules de s'assurer de l'absence de transfert de pollution dans l'eau, quelle soit superficielle (la Deûle) ou souterraine (voir commentaires supra sur le volet « eau »).

- **mobilité**

Le projet implanté dans le tissu urbain en reconversion est accessible par des modes doux, avec des aménagements piétons et cyclables reliant le projet aux quartiers résidentiels, services et commerces de La Madeleine et de Marcq-en-Baroeul et une station V'lille près de la gare, à moins de 300 mètres.

Il se situe sur un foncier stratégique, de part sa proximité avec les arrêts de transport en commun (la gare voyageurs de la Madeleine et trois arrêts de bus desservis par 7 lignes).

Cependant, la proximité de la "LINO" Nord, ainsi que le nombre de places de stationnement prévues (626 d'après l'étude d'impact), risquent d'inciter à l'autosolisme<sup>2</sup> plutôt qu'à l'utilisation des modes de transport en commun et des modes doux, et in fine d'avoir des effets négatifs :

- en termes de pollution de l'air et de nuisances sonores pour les riverains ;
- sur les temps de parcours des bus, susceptibles d'être ralentis, comme ils le sont parfois aujourd'hui en heures de pointe, par une congestion du trafic.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de limiter le nombre de places de stationnement prévues afin d'inciter à l'utilisation des transports en commun et des modes doux et au profit d'une re-densification urbaine,*
- *de compenser les effets négatifs de la pollution de l'air induits par une augmentation du trafic routier, par exemple en prévoyant des mesures de performances énergétiques des bâtiments construits.*

---

<sup>2</sup>Le fait de circuler seul en voiture