

Ministère chargé de
l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

27/11/2017

Dossier complet le :

08/12/2017

N° d'enregistrement :

2017-0304

1. Intitulé du projet

LA MADELEINE - SAINT ANDRE LEZ LILLE- MARQUETTE LEZ LILLE
Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) Nord - Tranche Fonctionnelles 2 et 3

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Métropole Européenne de Lille

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Daniel JANSSENS

Vice Président aux Transports publics – Voirie – Qualité des espaces publics

RCS / SIRET

2 4 5 9 0 0 4 1 0 0 0 0 1 1

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6	Construction d'une route classée dans le domaine public métropolitain, d'une longueur de 2 380m environ, comprenant une chaussée à double sens et un cheminement piétons /vélos, et intégrant la construction d'un pont sur le canal de la Deûle.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en la réalisation des Tranches Fonctionnelles (TF)2 et 3 de la LINO nord, en complément de la TF 1 qui a été réalisée en 2012 (avenue Pierre Mauroy / rue Scrive). La TF4 (raccordement à la rocade nord ouest) sera réalisée ultérieurement. Il comprend:

- la requalification de voies existantes (rues Sadi Carnot et Félix Faure à Saint André, percée des Grands Moulins de Paris et avenue Industrielle à Marquette),
- la création d'une voie nouvelle entre les rues Scrive et Sadi Carnot, y compris réalisation d'un ouvrage d'art enjambant la Deûle.

L'ensemble des aménagements formera un boulevard urbain d'une emprise de 20m minimum, comprenant:

- une chaussée bidirectionnelle d'une largeur de 6m;
- des aménagements paysagers intégrant une noue pour le recueil des eaux pluviales, sur une largeur de 5m;
- une voie verte piétons / vélos d'une largeur de 3m50;
- un trottoir d'une largeur minimale de 2m;
- du stationnement latéral, selon les secteurs.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de LINO nord a été conçu avec 3 objectifs:

- drainer le trafic routier entre la RD 617 et la rocade Nord Ouest, afin de limiter la circulation parasite dans les quartiers d'habitat anciens où les voies ne sont pas adaptées;
- desservir les projets de renouvellement urbain en cours d'étude sur le territoire traversé (emprises libérées par la fermeture du site Rhodia notamment);
- réaliser des aménagements sécurisés et qualitatifs, permettant de concilier les objectifs de circulation avec un environnement urbain dense, dans lequel se côtoient des activités, des équipements, des zones habitées.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprendront des phases de terrassement, de rénovation des voies existantes, de construction des nouvelles infrastructures et de l'ouvrage d'art sur la Dêule

Ces travaux seront phasés et organisés de façon à perturber les riverains au minimum.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, la voirie accueillera un trafic routier et modes doux.

Il s'agira d'une voie métropolitaine, qui sera donc gérée par la MEL. L'entretien des espaces verts d'accompagnement sera réalisé par les communes traversées

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
longueur de voie nouvelle (compris le franchissement de la Deûle)	460 m environ
longueur de voie réaménagées	2100 m environ
largeur d'emprise	20 m minimum

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Avenue Pompidou à La Madeleine
Rues Sadi Carnot et Félix Faure à
Saint André lez Lille,
Avenues Decauville et Industrielle à
Marquette lez Lille

Coordonnées géographiques¹

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b)
et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d),
10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°,
38° ; 43° a), b) de l'annexe à
l'article R. 122-2 du code de
l'environnement :

Point de départ :

Long. 50° 39' 43" Lat. 3° 03' 47"

Point d'arrivée :

Long. 50° 40' 47" Lat. 3° 03' 17"

Communes traversées :

La Madeleine
Saint André lez Lille
Marquette lez Lille

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation
environnementale ? Oui Non

la TF1 a fait l'objet d'une étude d'impact, avec un avis de l'autorité
environnementale en date du 10 juin 2011.

Dans le cadre de cette étude d'impact, les effets de l'ensemble de la LINO
nord ont été évalués (notion de programme)

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les
différentes composantes de votre projet et
indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Trois monuments historiques sont situés à moins de 500m de la voie projetée: Grands Moulins de Paris, Vestiges de l'abbaye Jeanne de Flandres, Pavillon Louis XVI. Ils ne sont pas directement impactés par le projet.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI prescrit le 13/02/2001 sur Saint André (débordement de la Marque)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	la voirie passe sur des terrains sur lesquels des pollutions sont suspectées ou avérées. Une étude de caractérisation des sols a été réalisée en 2010 (cf. annexe)
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	la nappe du calcaire carbonifère est classée en ZRE.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	matériaux issus des terrassement nécessaires pour réaliser les ouvrages
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas des déplacements, mais il sera le support de déplacements
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	bruit induit par la circulation routière. Une étude de modélisation a été réalisée, et sera mise à jour pour que des mesures de protection puissent être réalisées selon la réglementation. Bruit routier (rocade nord ouest), bruit industriel (2 sociétés de ferrailage à proximité)

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	odeurs liées au trafic routier
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	vibration liées au trafic routier
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	les cheminements seront éclairés
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>rejets liés au trafic routier.</p> <p>Une estimation des concentrations de polluants rejetée a été faite en 2010 par le CETE (cf en annexe)</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>eaux de ruissellement provenant des parties imperméabilisées de l'infrastructure.</p> <p>Selon les résultats des études en cours, elles seront évacuées soit au milieu naturel (canal), soit dans les réseaux métropolitains.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prend place dans un secteur historiquement riche, comme en témoignent les vestiges de l'abbaye Jeanne de Flandres, ou le bâtiment des Grands Moulins de Paris. Le projet permettra de mettre en valeur ces sites en facilitant leur accessibilité. Il autorisera également la requalification urbaine de tout ce secteur désaffecté, et une mise en valeur paysagère du canal.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La LINO n'engendre pas de modification sur les activités humaines, mais facilitera la desserte et l'intégration des projets d'aménagements qui la longent

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

projet de la SAS portes de l'abbaye
projet de réhabilitation des Grands Moulins de Paris

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

voir note explicative

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet prend place dans un secteur totalement artificialisé. Il est destiné à améliorer la desserte d'emprises industrielles pour faciliter leur réurbanisation, il participe donc à la nécessaire préservation des terres agricoles et naturelles. Il est globalement vertueux dans son concept (utilisation de voie existantes, emprise évolutive, amélioration des mobilités durables, ...) et ses principes d'aménagements (prise en compte de l'environnement urbain, qualité des espaces verts d'accompagnement, ...).

Le maître d'ouvrage a fait réaliser l'ensemble des études nécessaires pour estimer l'impact de son projet, et prendre les mesures nécessaires pour éviter ou réduire les impacts négatifs.

Il semble donc qu'il puisse être dispensé d'une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Etude faune flore habitat réalisée par Alfa Environnement 27/09/2010 Etude air santé réalisée par le CETE en septembre et décembre 2010 Pollution des sols - rapport d'intervention réalisé par Tauw en septembre 2010 Etude acoustique réalisée par la MEL en février 2011

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Lille

le.

27/11/2017

Signature

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
ESPACE PUBLIC ET VOIRIE
Voies Nouvelles - Ouvrages


Gabriel MONVILLE

Marquette lez Lille – Saint André lez Lille
Projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) Nord
Tranches fonctionnelles 2 et 3



DEMANDE D'INSTRUCTION AU CAS PAR CAS

Table des matières

I.	Contexte	3
1.	Le concept de LINO.....	3
2.	La LINO nord	4
II.	Le Projet.....	5
1.	Trafic Routier	6
2.	Les mobilités alternatives.....	7
3.	Gestion des eaux de ruissellement	7
4.	Eclairage	7
III.	Evaluation du projet au regard de la vulnérabilité du milieu.....	7
1.	Les espaces naturels, la faune et la flore	7
2.	Les ressources	8
3.	Pollution de l'air	8
4.	Nuisances sonores.....	9
IV.	Conclusion	9



Date	Indice	Objet de la modification	Référence
19/10/2017	A	Sortie du document	22057
02/11/2017	B	Corrections suite à examen par la MEL	
06/11/2017	C	Corrections	

La présente note est jointe à la demande d'examen au cas par cas afin de présenter et de justifier le projet de réalisation des tranches fonctionnelles 2 et 3 de la LINO nord, d'estimer la vulnérabilité des milieux dans lesquels elle s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts négatifs pressentis.

I. CONTEXTE

1. Le concept de LINO

Le projet de réalisation d'une liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) est inscrit dans les documents d'urbanisme depuis les années 1970. Il s'agissait à l'époque de construire une liaison transversale entre plusieurs communes du nord de la métropole lilloise, destinée principalement à améliorer les conditions de circulation automobile.

Depuis les crises pétrolières et la prise de conscience du réchauffement climatique, les collectivités ont compris la nécessité d'accorder moins de place à la voiture dans la ville. La « **mobilité durable** » est désormais l'objectif de la Métropole Européenne de Lille (MEL), qui en a inscrit les principes dans son Plan de Déplacement Urbain : favoriser les transports en commun et les « modes doux » (vélos et marche à pied) pour réduire notre dépendance au pétrole et améliorer la qualité de l'air, mais également aménager des espaces publics de qualité, dans lesquels les habitants pourront circuler agréablement et en toute sécurité.

Le projet de LINO a donc évolué pour s'adapter à ces nouveaux principes :

D'abord, le tracé a été totalement redéfini. L'effet de rocade est rompu par des discontinuités à Lambersart et à Saint-André. Ces discontinuités routières sont remplacées par des pistes cyclables et des couloirs bus. En somme, il s'agit de **pénaliser la circulation routière** en la renvoyant vers la Rode Nord-Ouest et de favoriser les autres modes de transport en créant pour eux des itinéraires plus directs.

De fait, il ne s'agit plus exclusivement d'un projet de voirie : **la moitié de l'emprise disponible sera affectée à d'autres modes de déplacements** (piétons, cyclistes, couloirs bus) mais aussi à des aménagements paysagers. De ce point de vue, on peut dire que la LINO est devenue un projet « pluridisciplinaire » et « transversal ».

Ensuite, **le projet ne se limite pas à des travaux neufs de voirie mais comprend aussi des travaux de requalification des voies existantes à proximité**. Il s'agit ainsi d'**assurer une parfaite redistribution du trafic** par la mise à sens unique de certains axes, la création de zones « tranquillisées » ou « zone 30 », l'élargissement des trottoirs pour les piétons et les commerces de proximité dans les centres urbains. Enfin la prise en compte des nombreux projets de renouvellement urbain présents le long de son tracé a fixé à la LINO de **nouveaux objectifs globaux de redéveloppement urbain qui dépassent largement le domaine « pur et dur » de la voirie** :

- Renforcer l'accessibilité de grands projets métropolitains : le pôle d'activités d'Eurasanté, le site de Lomme-Délivrance, Euratechnologie;
- Hiérarchiser le réseau viaire en créant une voie nouvelle et en instaurant parallèlement des mesures de restriction de trafic pour expurger le trafic parasite des zones sensibles (création de zones 30 avec des contresens pour les cyclistes et des trottoirs élargis) ;

- Favoriser les liaisons de proximité à l'ouest de Lille par la création d'un nouvel échangeur avec l'autoroute A 25, de nouveaux ponts et passerelles pour franchir la Deûle, par la dénivellation d'un passage à niveau et l'instauration d'une ligne de bus de rocade.

Les interruptions dans le tracé évoquées ci-dessus ont permis de distinguer 3 tronçons (LINO Sud, Centre et Nord), qui sont totalement indépendant d'un point de vue fonctionnel.

2. La LINO nord

Le tronçon nord reliera, à terme, la RD 617 à La Madeleine et la Rocade Nord-Ouest à Wambrechies, soit un itinéraire de 3,5km environ.

Son objectif est donc multiple : hiérarchiser le réseau viaire, par la création d'un axe structurant et l'instauration de mesures de restriction de trafic dans les zones urbaines situées aux abords ; sécuriser les conditions de circulations pour tous les modes ; améliorer la qualité de vie des riverains (sécurité, nuisances, paysagement, ...).

Il traverse un secteur qui est en pleine restructuration urbaine, du fait de la libération de nombreuses emprises industrielles ou ferroviaires : l'ancienne gare marchande de La Madeleine ; l'usine Rhodia à Saint André, l'usine Délifrance, les Grands Moulins de Paris,

Le projet consiste en grande partie en une requalification et une optimisation d'itinéraires existants : rue Gustave Scrive à La Madeleine, rues Sadi Carnot et Félix Faure à Saint-André, avenues Decauville et Industrielle à Marquette.

Sa réalisation a été divisée en 4 tranches fonctionnelles (TF), dont les caractéristiques et les enjeux sont différents :

- TF 1 : création de l'avenue P. Mauroy et requalification de la rue Scrive (environ 800m)
- TF 2 : Franchissement de la Deûle, de la rue Pompidou à La Madeleine à la rue Sadi Carnot à Marquette (environ 460m)
- TF 3 : requalification des rues Sadi Carnot, et Félix Faure, de la percée des Grands Moulins et de l'avenue Industrielle (environ 1920m)
- TF 4 : connexion de l'avenue Industrielle à la Rocade Nord-Ouest.

La mise en œuvre de ces tranches se fera au fur et à mesure des besoins identifiés, et en particulier de l'aménagement des projets urbains qui jalonnent l'itinéraire. **Cela permet de faciliter la mise à disposition des emprises nécessaires, d'apporter de la souplesse dans la réalisation (par exemple pour l'emplacement des carrefours), et d'étaler le financement par la collectivité.**

Ainsi, la TF1 a été réalisée en 2012-2013, pour accompagner la construction de la déchetterie de La Madeleine. **Auparavant, elle avait fait l'objet de plusieurs procédures :**

- Etude d'impact intégrant une évaluation des effets de l'ensemble du programme. Cette étude a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 10 juin 2011 ;
- Dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, ayant fait l'objet d'un avis de non opposition en date du 02 mai 2012 ;
- Concertation du 02 novembre au 04 décembre 2009, dont le bilan a été tiré lors du conseil communautaire du 02 avril 2010 ;
- Enquête publique du 20 juin au 22 juillet 2011

- Déclaration de projet par délibération du Conseil Communautaire en date du 21 octobre 2011 (numéro 11C0597)

Aujourd'hui, plusieurs projets de développement importants émergent sur la rive gauche du canal :

- Porte de l'Abbaye, projet porté par la SAS éponyme (étude d'impact en cours d'instruction)
- Grands Moulins de Paris, projet porté par la Financière Vauban (avis à la suite d'examen au cas par cas en date du 08 août 2017)
- Projet de développement économique sur le site Cortona rue Félix Faure (projet privé)

La MEL souhaite accompagner au mieux ces projets, et procède donc actuellement à une mise à jour de l'étude de trafic réalisée en 2010, en intégrant les résultats des comptages récents (2017) sur voirie, les nouvelles hypothèses de générations de trafic, le phasage des projets. La modélisation sera terminée au premier trimestre 2018. En fonction du résultat, un nouveau calendrier de mise en œuvre sera défini pour la TF 3 et a TF2. (La TF4 n'a pas reçu de validation technique ni politique à ce jour, sa réalisation est donc reportée)

Les études approfondies de conception de la voirie pourraient reprendre dès 2018, pour une réalisation des travaux dans le présent mandat et / ou dans le suivant.

II. LE PROJET

La LINO constitue un espace public linéaire sous forme de boulevard urbain. Elle préfigure le renouvellement des quartiers le long de la Deûle par un traitement basé sur trois principes :

- Une répartition équilibrée des différents modes de déplacements : moitié de l'emprise réservée pour les transports motorisés, moitié pour les autres modes.
- Une armature spatiale et végétale permettant d'identifier la LINO comme une voie structurante, qui drainerait le trafic inter quartier, et serait le support d'un TC performant.
- Un traitement innovant en matière environnementale permettant d'intervenir sur les questions du bruit, de l'eau, de la température, du vent, de la lumière...

La coupe de principe (page 15 de l'annexe cartographique) illustre la première thématique : Les aménagements sur une emprise de 20 mètres minimum, comprennent une voie de circulation dans chaque sens, des itinéraires pour les vélos et les piétons, ainsi que des aménagements complémentaires : plantations d'arbres, dispositifs de protection acoustique, traitement des espaces publics au droit des principaux carrefours, etc...

Lorsque l'emprise le permet, des poches de stationnement sont maintenues ou créées sur le bas-côté, notamment dans la rue Sadi Carnot qui est bordées de maisons de ville sans garage.

Le travail de projet à venir permettra de définir et de développer les deux autres principes.

Des mesures d'accompagnement, visant à reporter vers la LINO le trafic parasite dans les quartiers d'habitat riverains, sont également envisagées. Ces mesures consistent majoritairement à l'extension du périmètre des zones 30 de chaque ville à l'ensemble des quartiers résidentiels. Elles seront précisées lors de la reprise des études AVP, suite aux nouvelles modélisations de trafic. A titre

informatif, nous présentons à la page 22 de l'annexe cartographique les actions phares qui avaient été proposées lors des études préliminaires.

Une grande partie des anciens terrains industriels qui longent l'infrastructure étant actuellement en cours de reconfiguration, une mesure conservatoire a été envisagée dans ces terrains pour pouvoir envisager à terme un élargissement de la LINO, par exemple pour pouvoir faire passer un transport en commun en site propre. Il s'agit de demander aux porteurs de projets de conserver une bande de 10m engazonnée, qui devra être vendue à la MEL lorsque celle-ci le demandera. Cette mesure garantit que la capacité de la LINO reste en adéquation avec la densité des quartiers traversés.

L'ouvrage de franchissement de la Deûle permettra de mieux connecter les rives (l'inter distance entre les 2 ponts existants de part et d'autre est de 1.4 km).

Le pont aura une largeur de 16m, intégrant une chaussée bidirectionnelle, une piste cyclable de 3m de large, des trottoirs et espaces verts.

L'ouvrage sera étudié en concertation avec les Voies Navigables de France (VNF), notamment pour ce qui concerne le rectangle de navigation et la hauteur libre sous ouvrage. Il garantira l'accessibilité aux bateaux de classe VI (convois poussés de 185 m de long, pouvant emporter de 3000 à 5000 T).

Il intégrera également les emprises pour rétablir les cheminements existants ou projetés de part et d'autre du canal.

1. Trafic Routier

Les modélisations réalisées en 2010 montrent que :

- La LINO joue bien un rôle positif dans la mesure où elle capte un trafic qui permet de soulager des axes traversant des tissus urbains constitués (Carto page 24).
- Le rôle de la LINO est renforcé lorsque celle-ci est réalisée en association avec les mesures d'accompagnement. Elle permet d'autant plus de soulager les axes traversant des tissus urbains constitués. (Carto page 25)
- Après la réalisation de la première phase des projets de développement urbain à court terme (portes de l'Abbaye, Riveo, Bouverne), on constate que mis à part la RNO et un tronçon du boulevard Clémenceau à Marc en Baroeul la circulation sur le périmètre d'étude et sur la future LINO est globalement fluide. (Carto page 27)
- La réalisation des projets de développement urbain a pour effet de saturer une partie de la future LINO (avenue Decauville + Rue Félix Faure) (Carto page 28)

Ces modélisations sont en cours de mise à jour, pour intégrer des comptages récents (septembre 2017) et des générations de trafic plus précises en fonction des évolutions de programmation des projets de développement aux abords de la voirie.

Plusieurs scénarios seront étudiés, à court, moyen et long terme (20 ans) ; avec et sans déploiement d'une ligne de bus à haut niveau de service ; avec et sans franchissement de la Deûle ; ...

L'objectif est de pouvoir définir un phasage qui accompagne au plus près les projets de développement.

L'étude permettra également de préciser les mesures d'accompagnement dans les voies du secteur.

2. Les mobilités alternatives

Le projet de LINO intègre plusieurs mesures propres à favoriser les mobilités durables :

- La création de cheminement dédiés aux piétons et cyclistes, sécurisés, intégrés aux espaces verts ;
- L'identification d'une voie structurante, support des liaisons inter quartiers, et la mise en place des mesures d'accompagnement permettra d'apaiser le trafic dans les quartiers adjacents ;
- La mesure conservatoire qui permettra, à terme, d'élargir le profil de la voie par exemple pour la réalisation d'un transport en commun en site propre ;
- La réalisation du nouveau pont sur la Deûle facilitera les liens entre les deux rives ;
- Le dimensionnement de l'ouvrage d'art prend en compte la nécessité de préserver des cheminements le long de la Deûle ;
- Il intègre également un futur passage à grand gabarit (4400T) du canal, favorable à une future expansion du trafic fluvial.

3. Gestion des eaux de ruissellement

Les terrains traversés par le projet sont a priori peu propice à l'infiltration : perméabilité médiocre, présence potentielle de pollution dans les anciennes emprises industrielles.

Une grande partie de l'itinéraire emprunte des voies existantes, et munies d'un réseau (dans la plupart des cas unitaire).

Les modalités de gestion des eaux de ruissellement seront précisées en phase projet, et prendront en compte la nature des sols et l'état des réseaux actuels (déconnexion potentielle pour améliorer la qualité des eaux rejetées au canal). Dans tous les cas, les noues accompagnant les espaces verts pourront être utilisées pour le transport et le stockage.

4. Eclairage

L'étude sera précisée en phase projet.

Des objectifs ont d'ores et déjà été validés lors de l'étude AVP :

- Eclairage limité aux surfaces circulées (minimiser l'éclairage de la noue et éclairage spécifique de la piste cyclable optionnel).
- Proposer des solutions de gestion qui limitent la consommation (gradation en fonction des heures, utilisation de matériel à très haut rendement...).
- Utilisation de matériel avec une bonne recyclabilité, des lampes sans mercure...
- Mise en place d'un appel d'offre sur performance environnementale.

III. **EVALUATION DU PROJET AU REGARD DE LA VULNERABILITE DU MILIEU**

1. Les espaces naturels, la faune et la flore

Le bureau d'études Alfa Environnement a réalisé en 2010 une étude Faune Flore Habitats. Elle établit que :

- Aucune ZNIEFF ou zone Natura 2000 n'est proche du site.
- Le projet traverse des milieux complètement artificialisés, mais dont certains sont en friche depuis de nombreuses années. L'ancienne voie ferrée, les bords du canal, ont par ailleurs un intérêt particulier en termes d'opportunité d'échanges.

- Parmi les espèces végétales recensées, 2 ont un intérêt patrimonial : la potentille intermédiaire et la linaria striée. Les sujets ne se trouvaient pas dans l'emprise directe de la future infrastructure, mais dans un périmètre élargi.
- Peu d'oiseaux nicheurs sont recensés, deux d'entre eux (la fauvette grisette et le pouillot fitis) sont cités sur la liste rouge des espèces menacées.
- Peu d'autres espèces animales sont présentes sur site. Les chiroptères n'ont pas été recherchés, mais leur présence est probable le long du canal.

Au regard de cet état des lieux, l'étude conclut au fait que l'impact du projet sur les milieux naturels sera faible. On notera par ailleurs que le corridor de 5m de large, planté d'arbres, d'arbustes, et d'une strate herbacée, offrira une diversité d'habitats susceptible d'accueillir de nombreuses espèces. La noue constituera un milieu humide complémentaire.

Des mesures d'évitement et de réduction sont proposées par Alfa Environnement, elles portent notamment sur la végétation à mettre en place dans les espaces verts d'accompagnement (typologie, essence, entretien, ...)

Ces sujets seront abordés lors des études au niveau Projet.

Une nouvelle enquête de terrain sera réalisée au printemps 2018 pour vérifier si de nouvelles espèces protégées sont apparues, et prendre les dispositions nécessaires si besoin.

2. Les ressources

Le projet ne créera pas de besoins en eau, excepté en phase travaux.

Il n'est concerné par aucune zone de protection de captage, et les nappes phréatiques situées à cet endroit (nappe du calcaire carbonifère), n'est pas vulnérable.

La nouvelle infrastructure ne créera pas de nouveaux besoins en énergie (chauffage, électricité) excepté là encore en phase chantier.

Pour ce qui concerne les besoins liés à la consommation de carburant, une étude réalisée par le CETE en 2010 (cf. annexe) conclut à une augmentation de 5% des besoins énergétiques entre le scénario de référence (horizon 2020 – sans la LINO, avec réalisation des projets immobiliers) et le scénario LINO+ projets immobiliers. Ce phénomène est lié à l'augmentation du nombre de véhicules. Kilomètres.

La réutilisation des infrastructures existantes permet de limiter la consommation de foncier, mais également les matériaux. Des mesures seront faites ultérieurement pour déterminer l'état des structures et des revêtements, ainsi que celui des réseaux d'assainissement, afin de pouvoir éviter l'apport de nouveaux matériaux.

3. Pollution de l'air

Le CETE a réalisé en 2010 une étude comprenant des mesures de la qualité de l'air, et une modélisation des émissions de polluants en lien avec la LINO nord, et prenant en compte la circulation induite par les projets urbains. (Cf. en annexe).

Les concentrations mesurées en dioxyde d'azote et en benzène sont caractéristiques d'un secteur urbanisé.

La réalisation de la LINO et des projets urbains impliquera une augmentation des GES de 5% par rapport au scénario de référence. Ce phénomène est lié à l'augmentation du nombre de véhicules. Kilomètres

Une nouvelle campagne de mesures sera réalisée en 2018, afin de vérifier les évolutions intervenues depuis 2010, et de réévaluer les impacts du projet.

4. Nuisances sonores

Lors des études de 2010, les services de la MEL ont réalisé des mesures de bruit au droit des secteurs d'habitat qui longent la LINO, pour définir les différents types d'ambiance.

Une modélisation acoustique a ensuite été réalisée, sur la base des prévisions de trafic routier à l'horizon 2020 (flux, vitesse, proportion de poids lourds), et en prenant en compte les projets immobiliers. Il apparaît que, pour être conforme à la réglementation, le projet devra intégrer des mesures de protection acoustiques en plusieurs endroits.

Une nouvelle campagne de mesures sera réalisée en 2018, et la modélisation sera mise à jour en fonction des évolutions du trafic. Cette étude permettra de définir la nécessité de réaliser des protections phoniques, leur emplacement et leur nature.

IV. CONCLUSION

La LINO nord ne constitue pas une nouvelle voie de desserte, mais un ensemble d'aménagements, sur des voies en grande partie déjà existantes, destinés à améliorer les conditions de circulation dans ce secteur en totale restructuration.

L'objectif annoncé est de relier la RD617 à la rocade nord-ouest, par un itinéraire structurant qui draine le trafic routier pour apaiser les quartiers riverains, et par des cheminements cyclables et piétons sûrs et agréables. Un nouveau franchissement sur la Deûle facilitera la liaison transversale.

Une première tranche d'aménagement a été réalisée il y a quelques années, elle donne un aperçu de la qualité des aménagements prévus, sur le plan urbain, paysager, et environnemental. Ainsi, les espaces verts et les cheminements piétons et cyclistes composent 50% de l'emprise du profil en travers.

Aujourd'hui, plusieurs projets émergent sur la rive gauche du canal, et la MEL reprend les études pour réaliser simultanément la tranche 2 (franchissement de la Deûle) et la tranche 3 (requalification des voies jusque la rocade). L'échangeur sur la rocade nord-ouest sera réalisé ultérieurement.

L'infrastructure traverse des zones déjà urbanisées. Au regard de l'état des lieux, et des caractéristiques du projet, ses principaux impacts seront sur la circulation, et sur l'environnement urbain (nuisances sonores, ...). Ces sujets font actuellement l'objet de modélisation, afin que des mesures d'accompagnement puissent être prises en conséquence.

Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) nord Saint –André-lez-Lille , Marquette-lez-Lille

Demande d’instruction au cas par cas

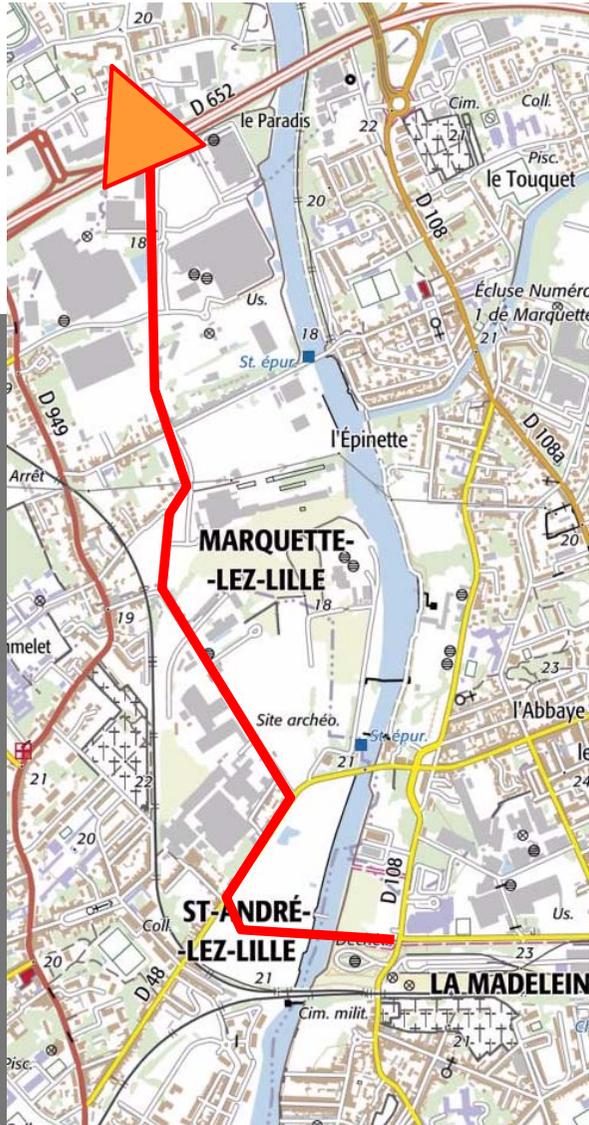
Annexes cartographiques

Sommaire:

1 - Plan de situation échelle 1/25000.....	3
2 - Reportage photographique.....	4 à 12
3 - Tracé des tranches fonctionnelles de la LINO nord.....	13
4 - Photo aérienne des abords du projet.....	14
5 – Principes d'aménagement.....	15 à 20
6 – Mesures d'accompagnement associées à la LINO nord.	22
7 – Etude de trafic 2010.....	23 à 29

Annexe 2– Reportage photographique

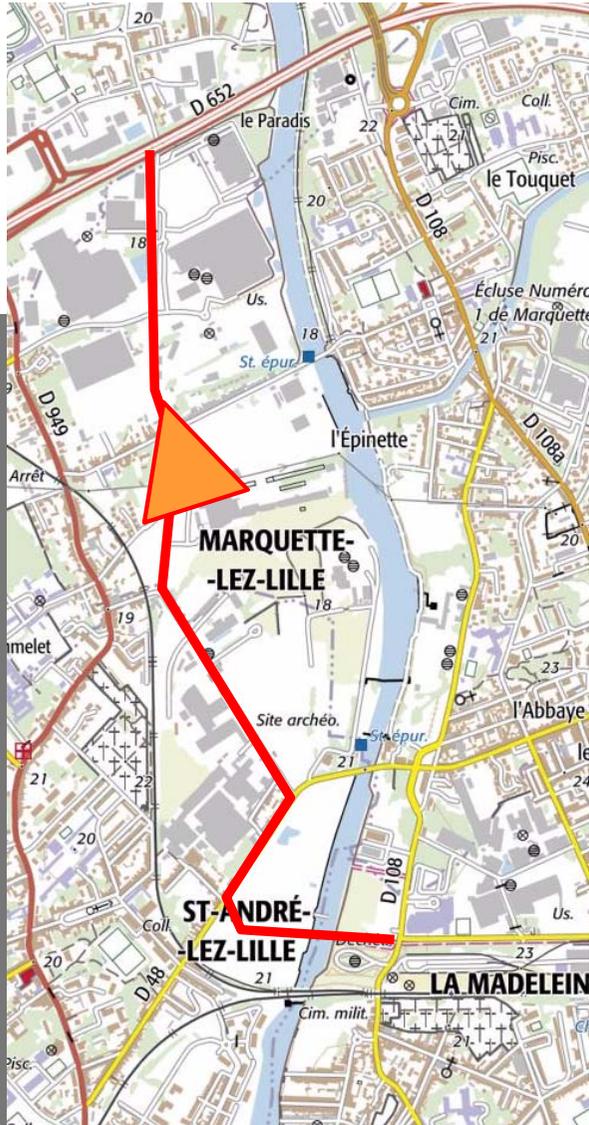
Source: MEL 2009



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue aérienne

Annexe 2 – Reportage photographique

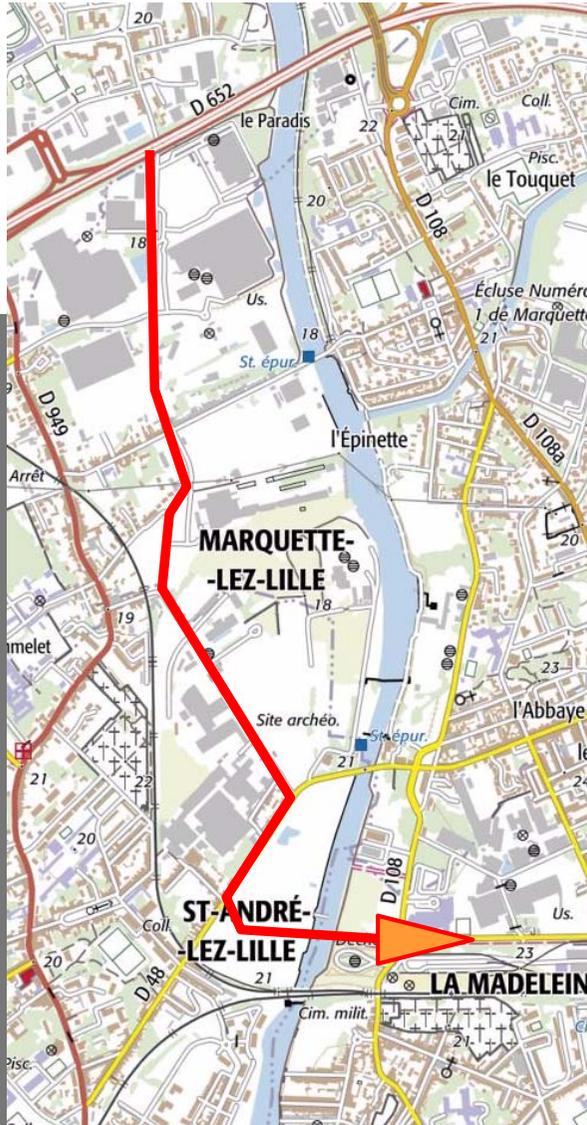
Source: MEL 2009



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue aérienne

Annexe 2 - Reportage photographique

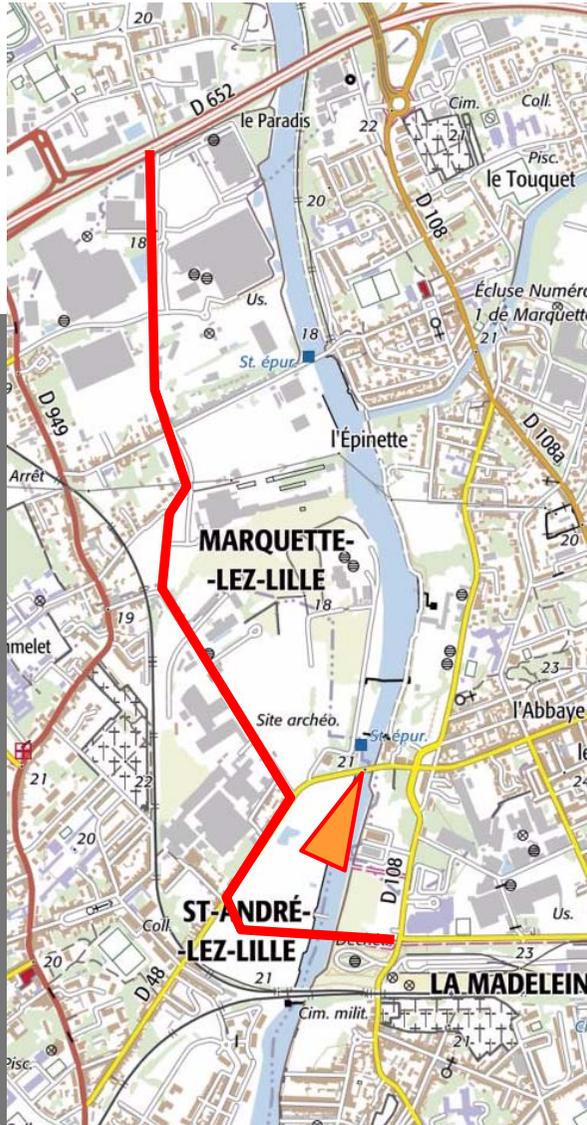
Source: Google Earth avril 2016



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

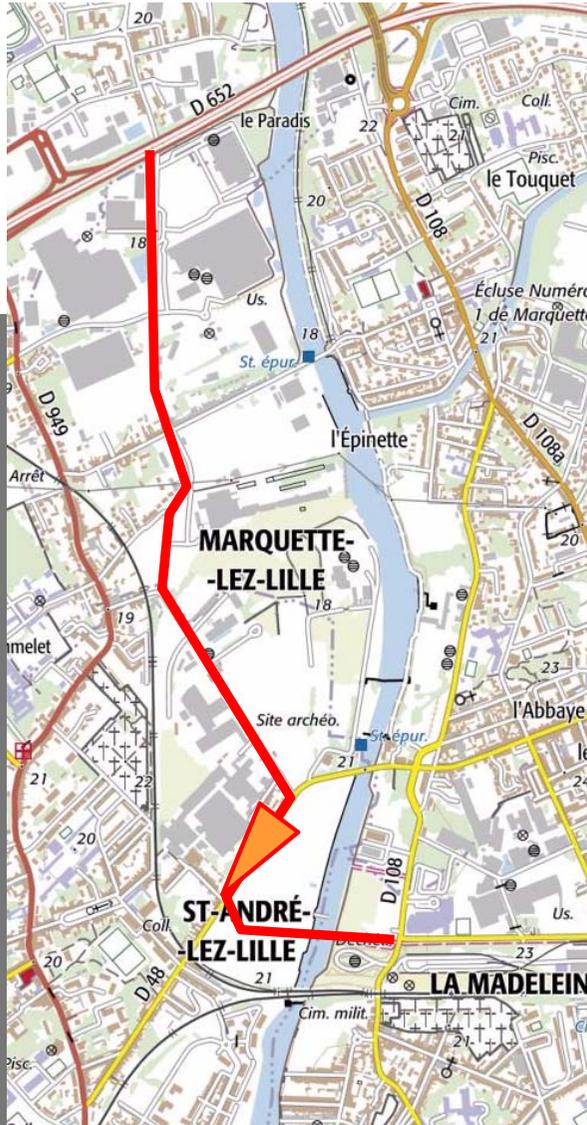
Source: Mageo 20 avril 2017



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

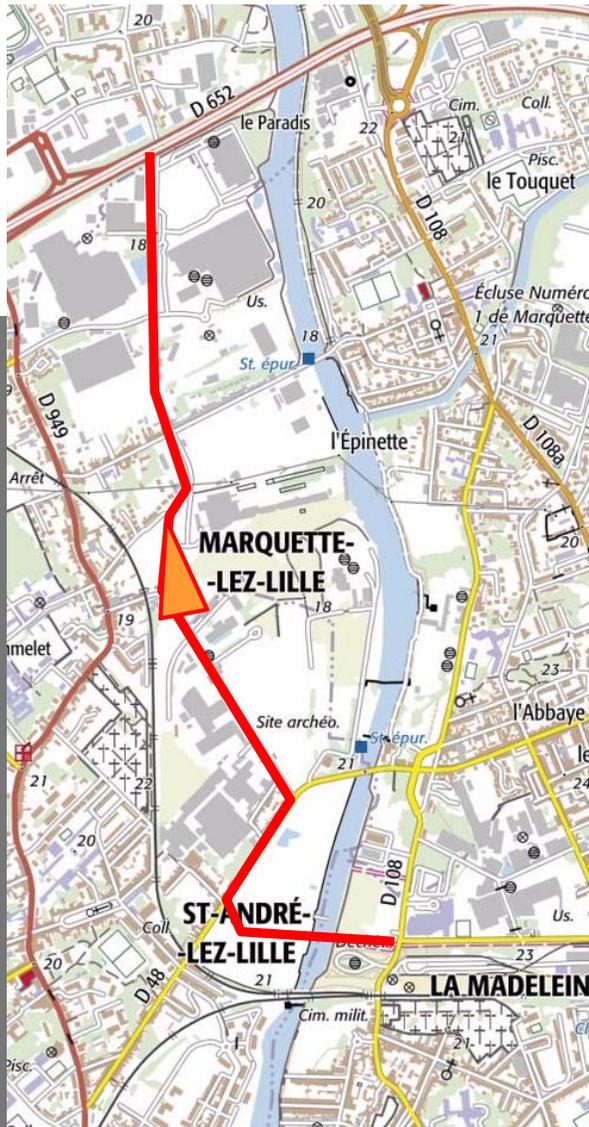
Source: Mageo 19 avril 2017



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

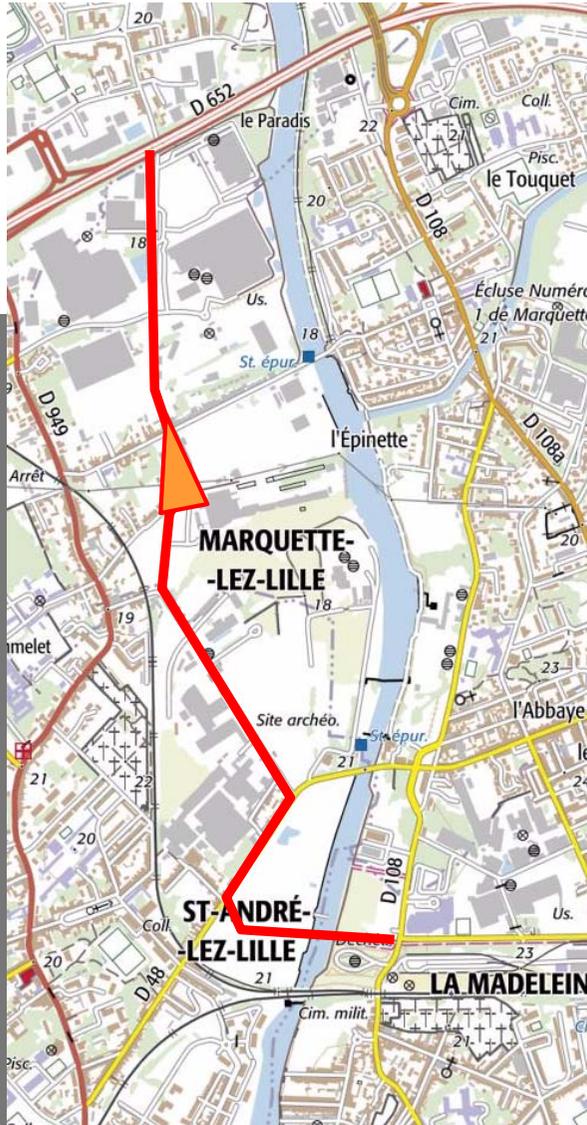
Source: Mageo 19 avril 2017



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

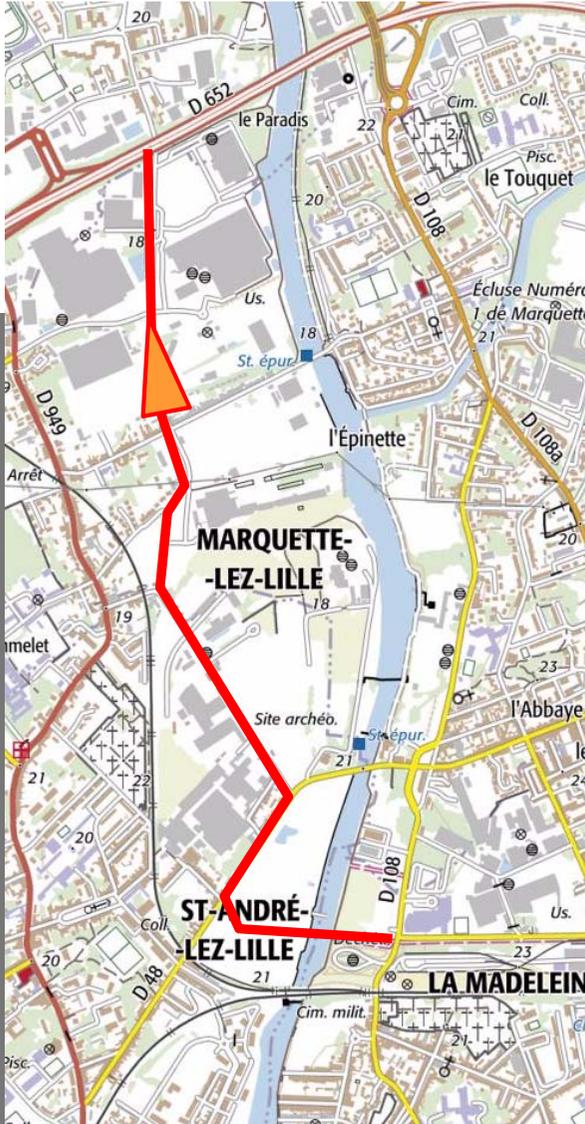
Source: Mageo 19 avril 2017



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

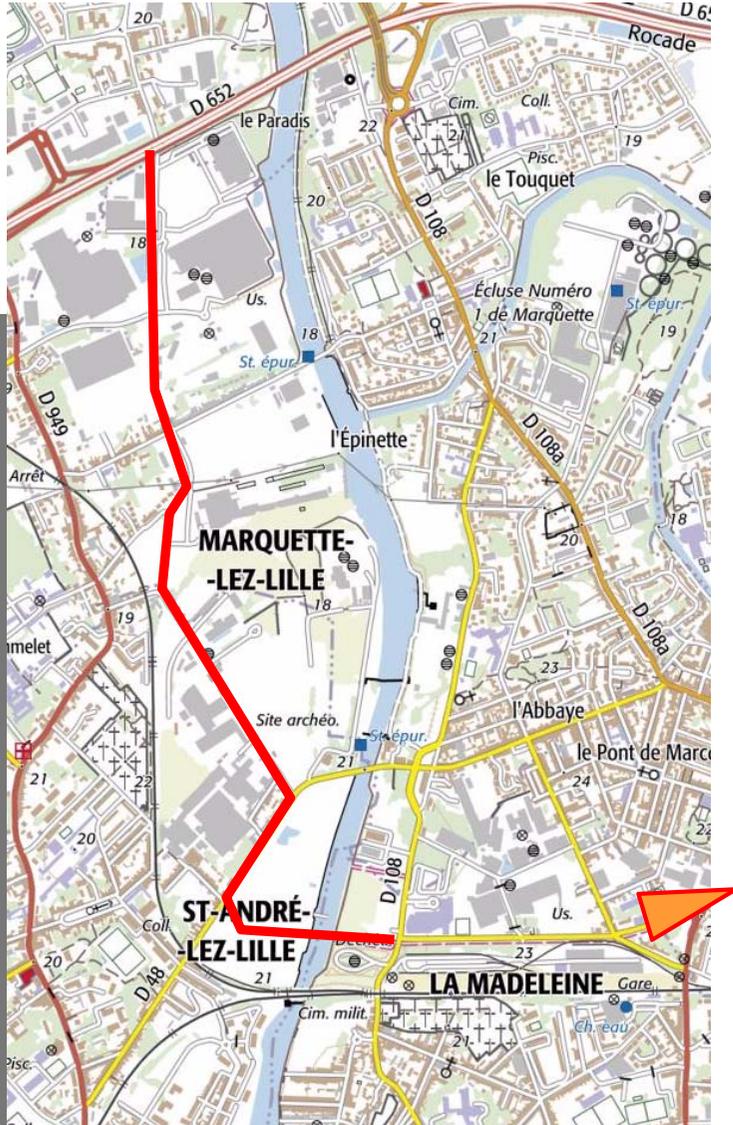
Source: Mageo 19 avril 2017



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 2 - Reportage photographique

Source: Mageo 13 aout 2015



-  LINO nord TF2 et 3
-  Prise de vue

Annexe 4 – Photo aérienne des abords du projet

Source geoportail



- LINO nord TF2 et 3
- Limites de communes

Annexe 5 – Principes d'aménagement

Source Comité de pilotage AVP 2– 16 mars 2011 – indice C

Coupe de principe

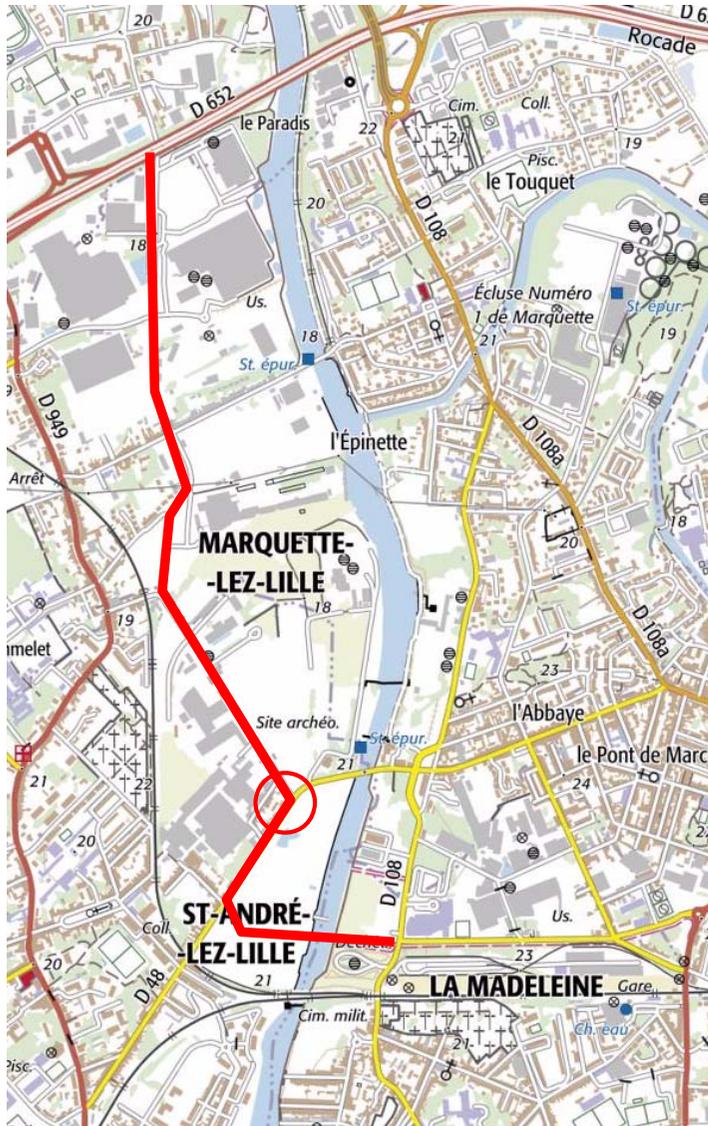


Coupe de principe avec stationnement



Annexe 5 – Principe d'aménagement (rue Carnot)

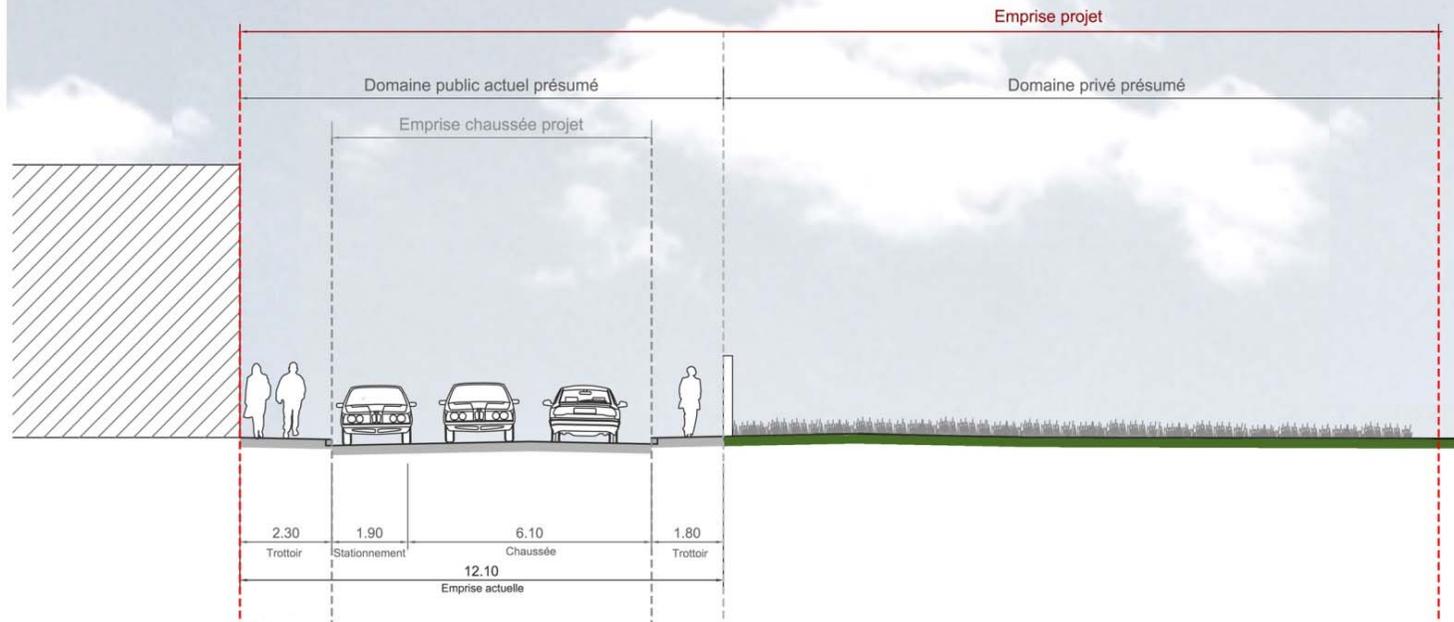
Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C



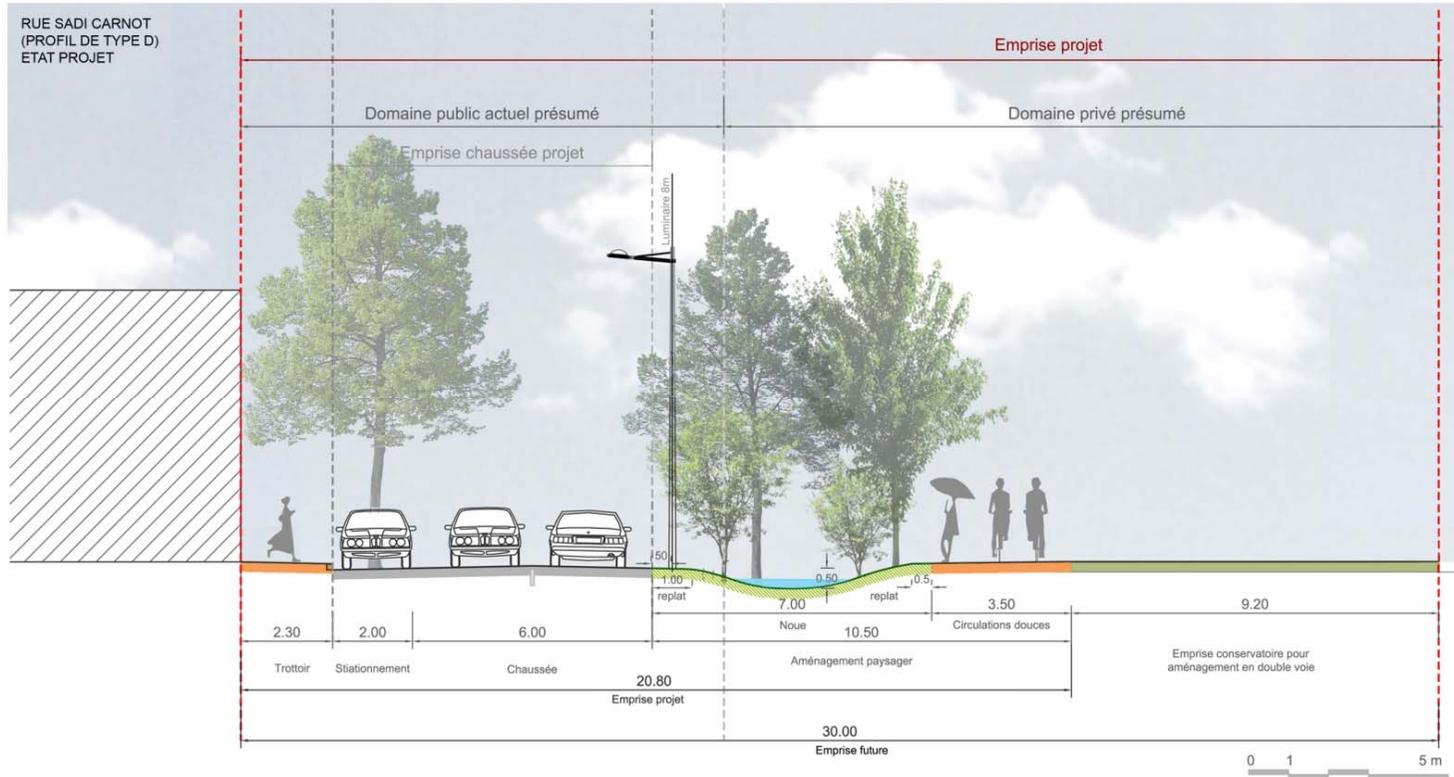
Annexe 5 – Principe d'aménagement (rue Carnot)

Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C

Rue S. CARNOT
(PROFIL DE TYPE D)
ETAT EXISTANT



Rue S. CARNOT
(PROFIL DE TYPE D)
ETAT PROJET



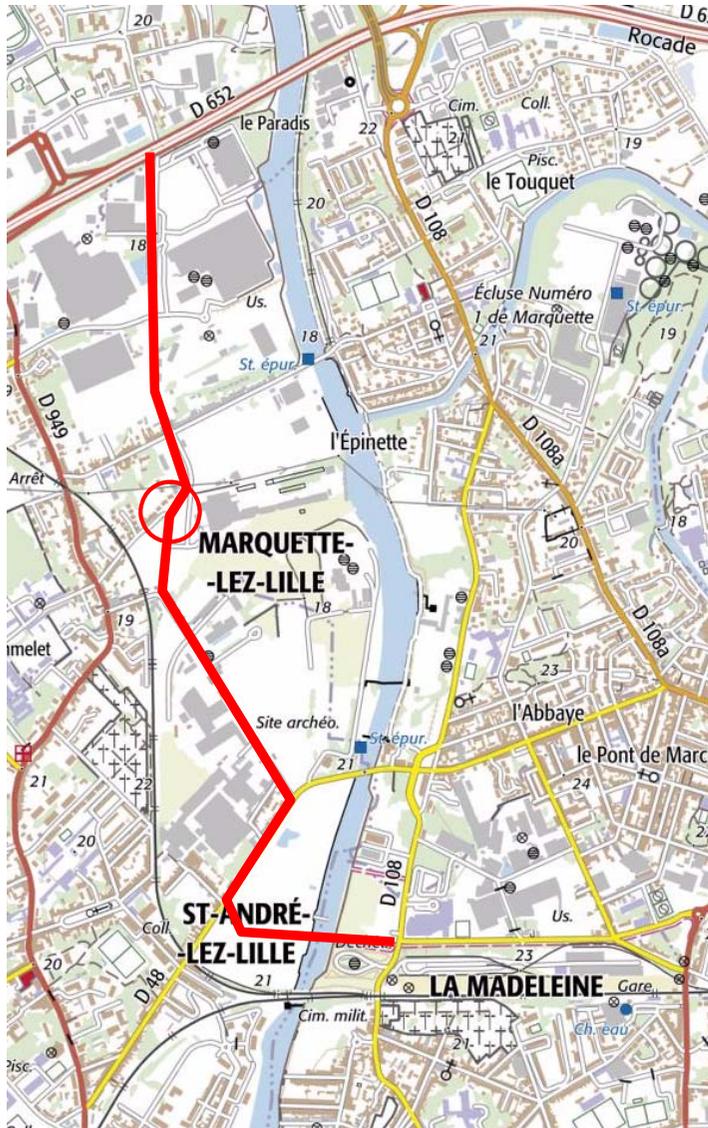
Annexe 5 – Principe d'aménagement (rue Carnot)

Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C



Annexe 5 – Principe d'aménagement (avenue Decauville)

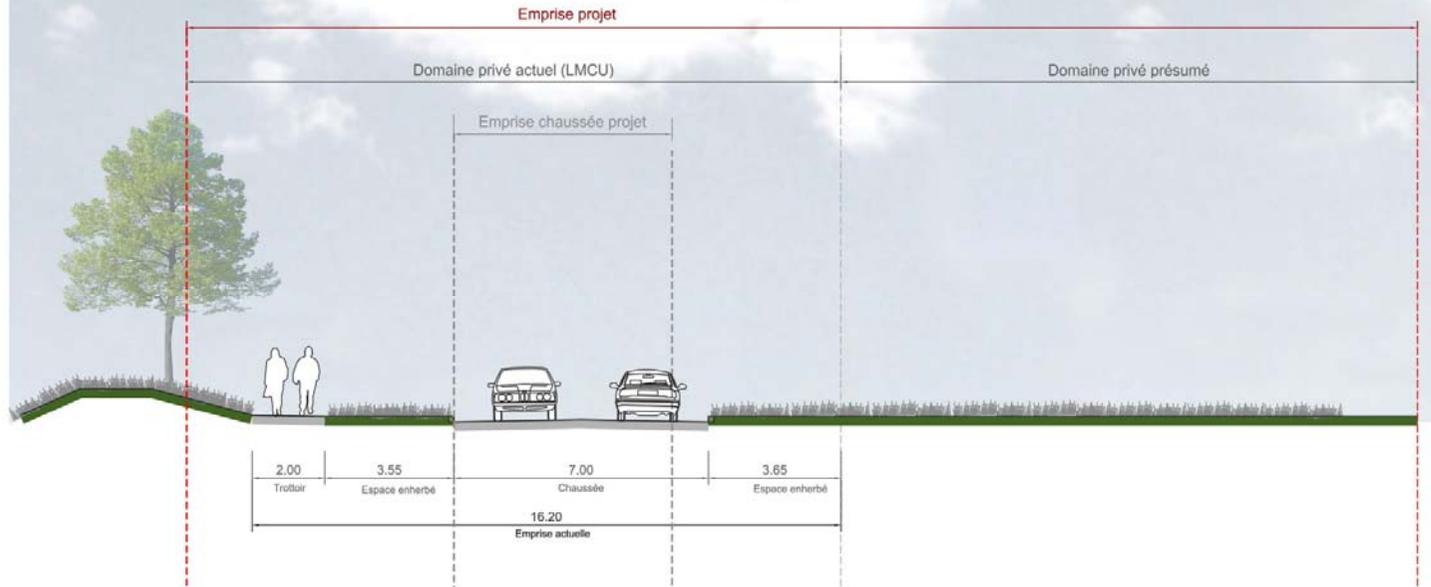
Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C



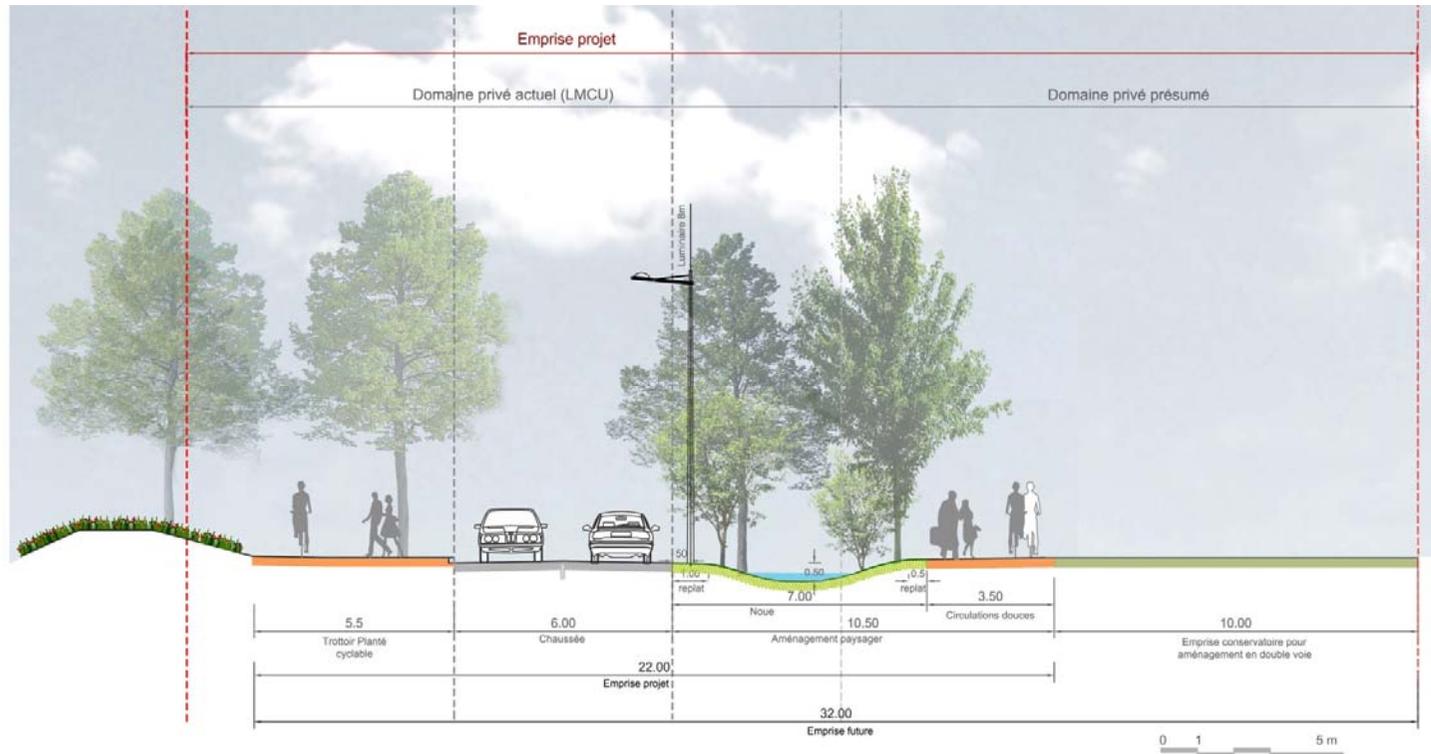
Annexe 5 – Principe d'aménagement (avenue Decauville)

Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C

AVENUE DECAUVILLE (PROFIL DE TYPE F) ETAT EXISTANT

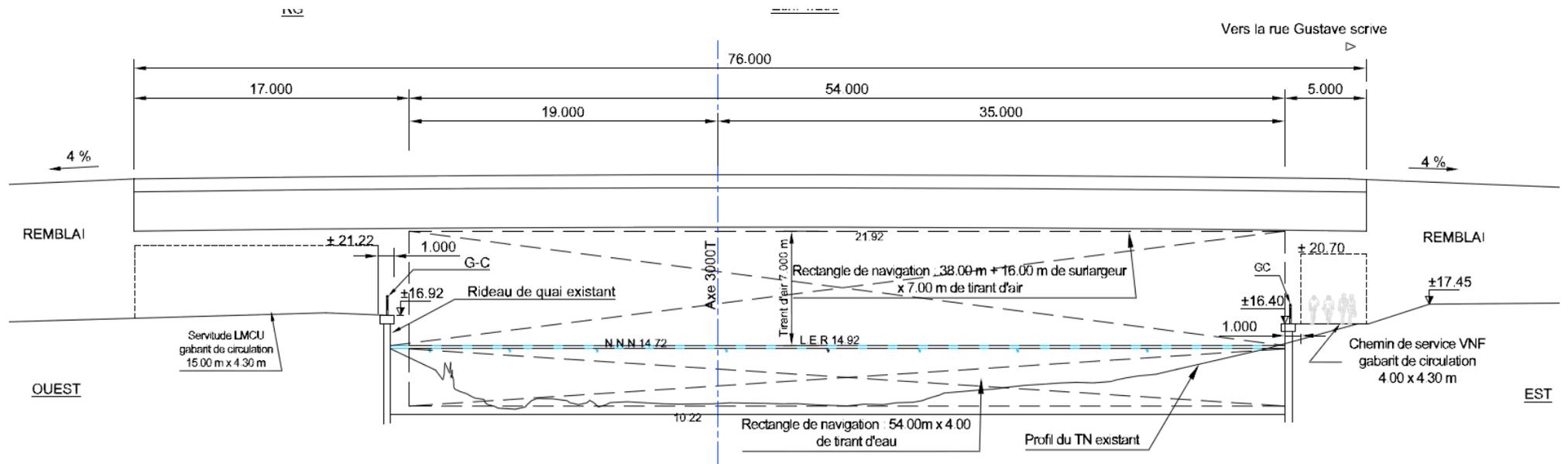
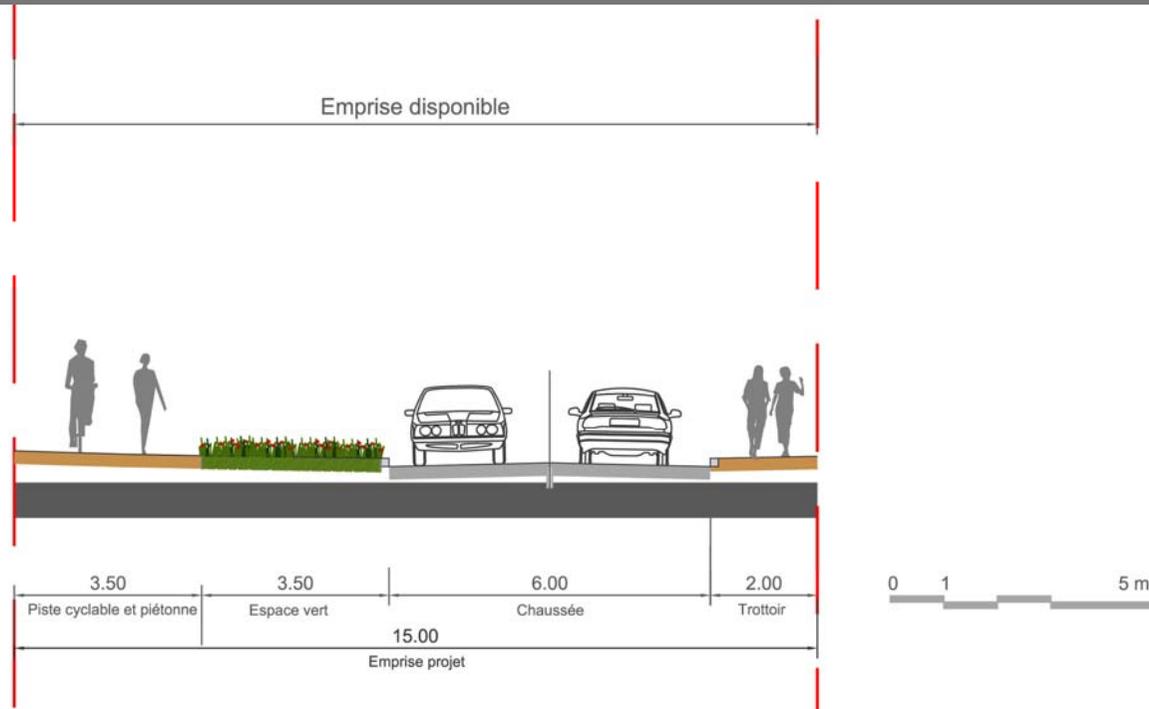


AVENUE DECAUVILLE (PROFIL DE TYPE F) ETAT PROJET



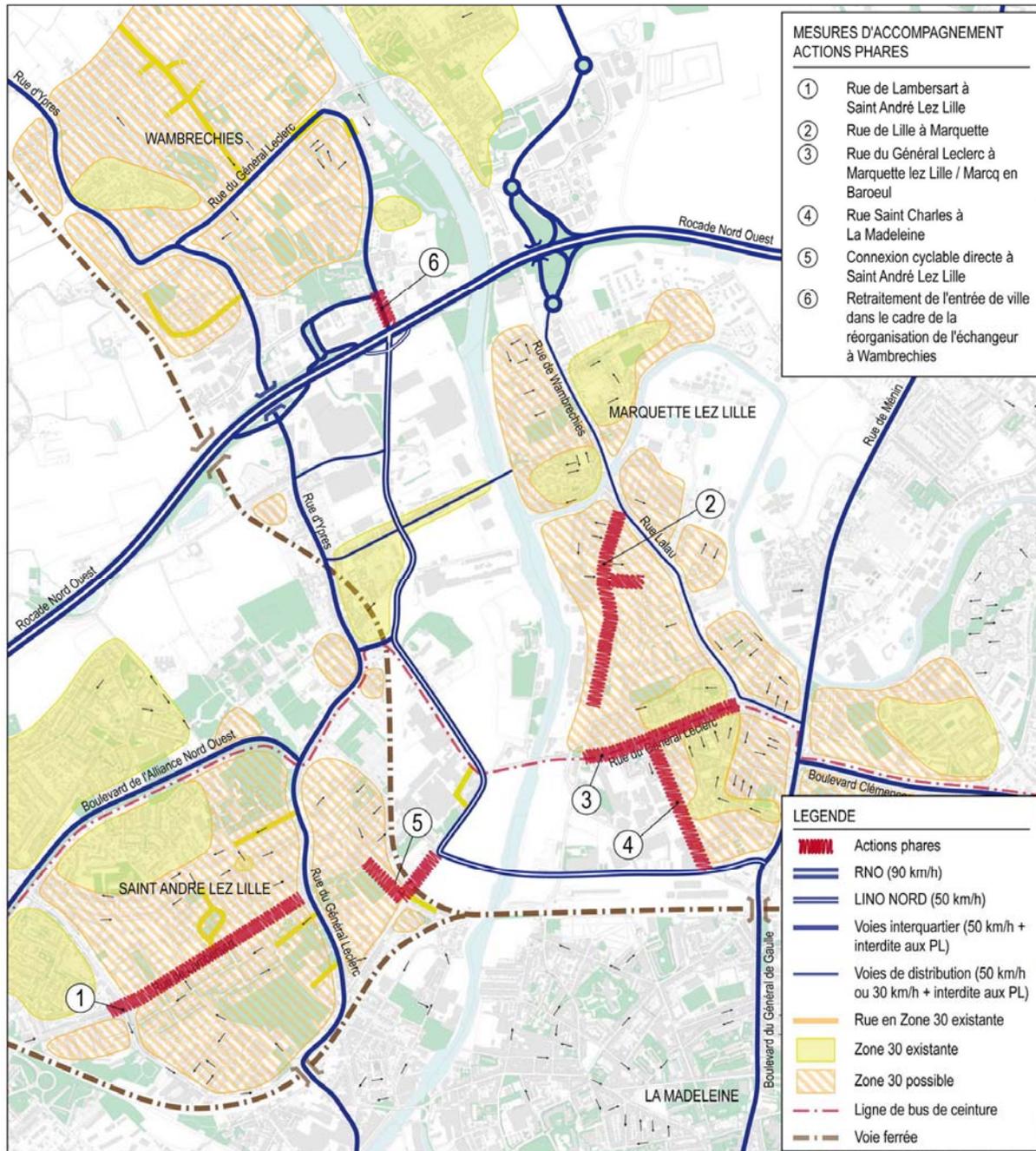
Annexe 5 – Ouvrage de franchissement du canal

Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C



Annexe 6 – Mesures d'accompagnement associées à la LINO nord

Source: Comité de pilotage AVP 2- 16 mars 2011 – indice C

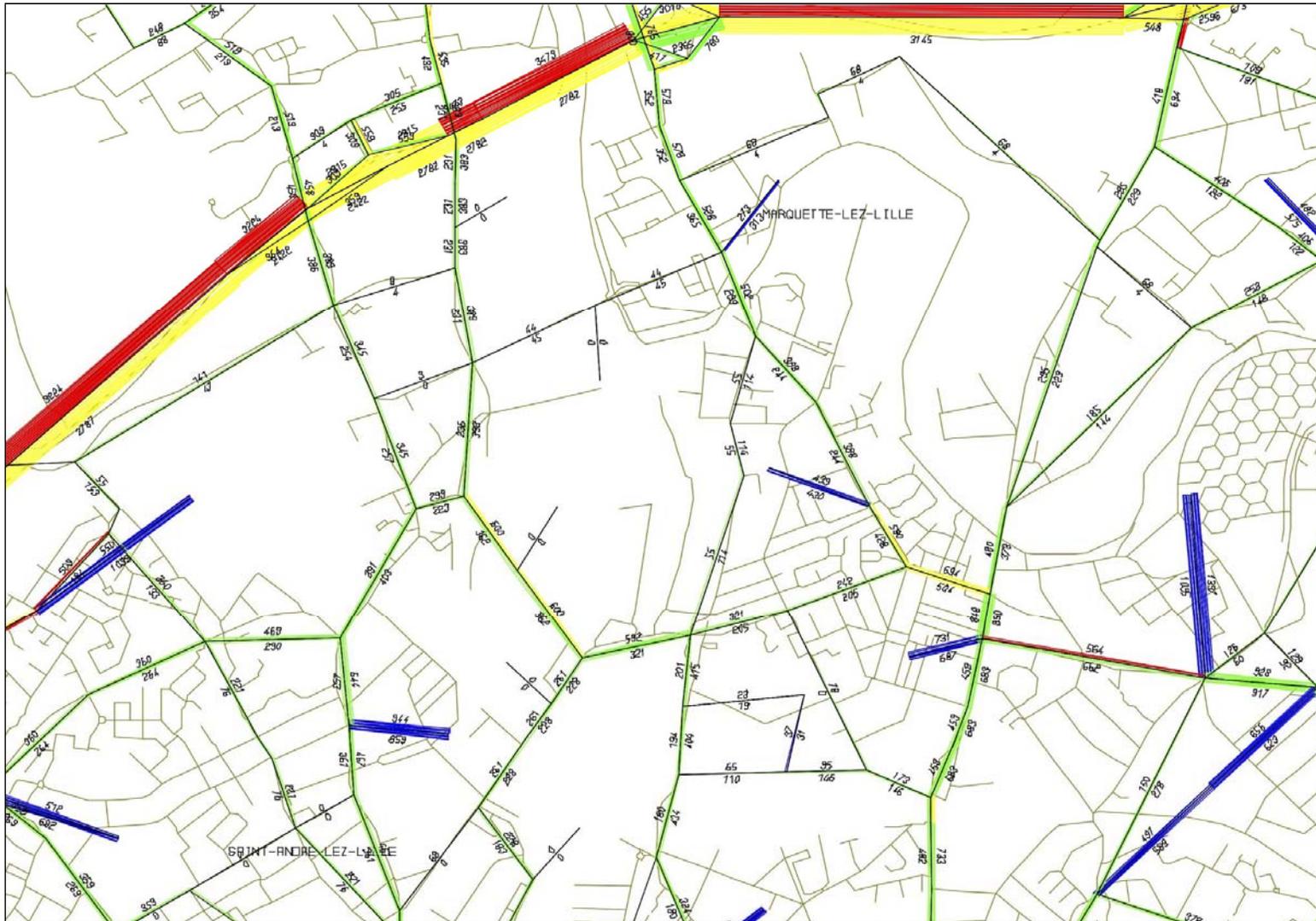


Ces mesures consistent majoritairement à **l'extension du périmètre des zones 30** de chaque ville à l'ensemble des quartiers résidentiels.

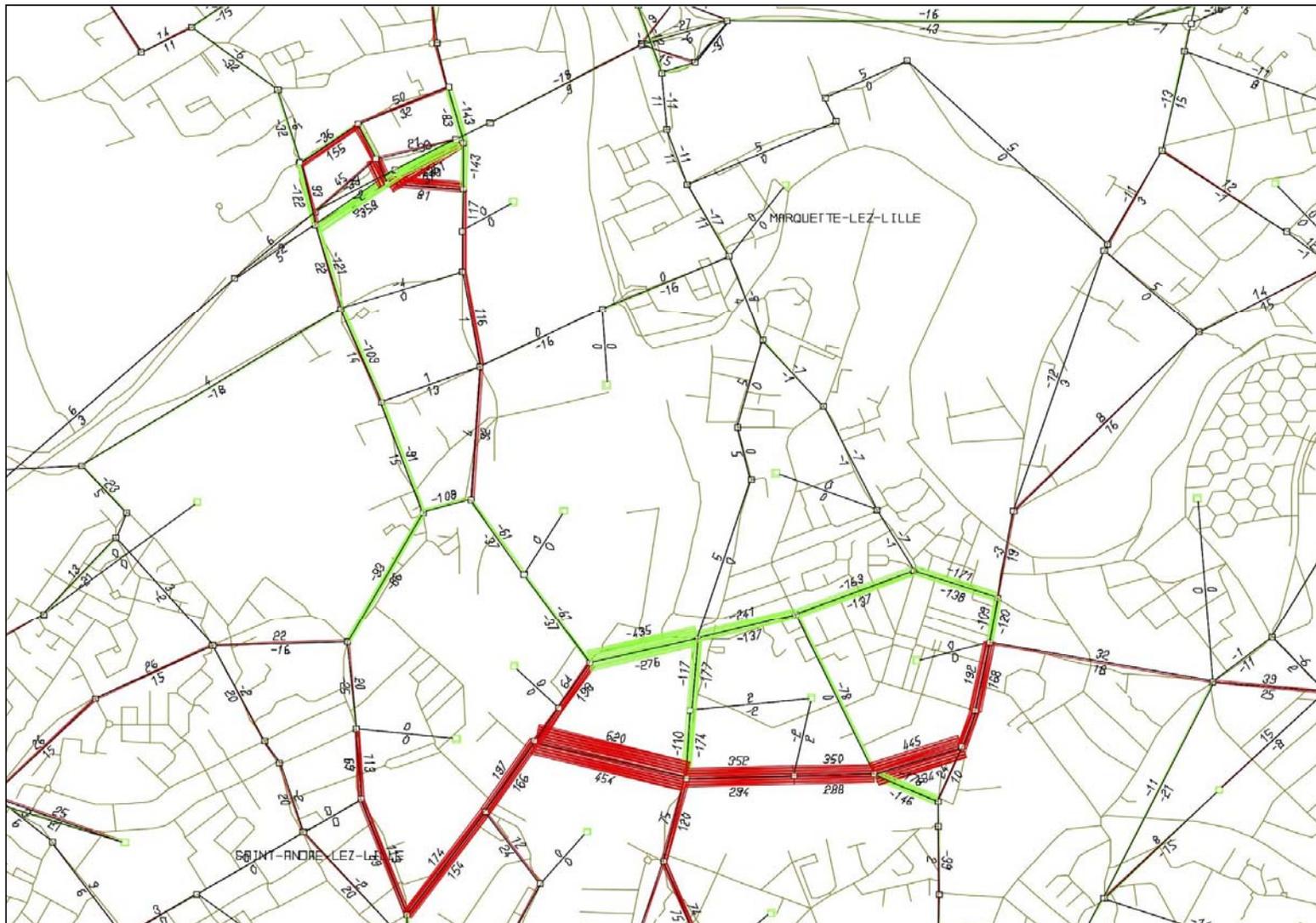
Pour valoriser ces mesures et créer une dynamique autour de la mise en place du « système LINO » nous avons **proposé 6 actions phares** parmi les mesures d'accompagnement.

- ① Rue de Lambersart à Saint André Lez Lille
- ② Rue de Lille à Marquette
- ③ Rue du Général Leclerc à Marquette lez Lille / Marcq en Baroeul
- ④ Rue Saint Charles à La Madeleine
- ⑤ Connexion cyclable directe à Saint André Lez Lille
- ⑥ Retraitement de l'entrée de ville dans le cadre de la réorganisation de l'échangeur à Wambrechies

Charges de trafic 2010 sur le périmètre d'étude (restitution par le modèle de trafic de la MEL à l'HPS)

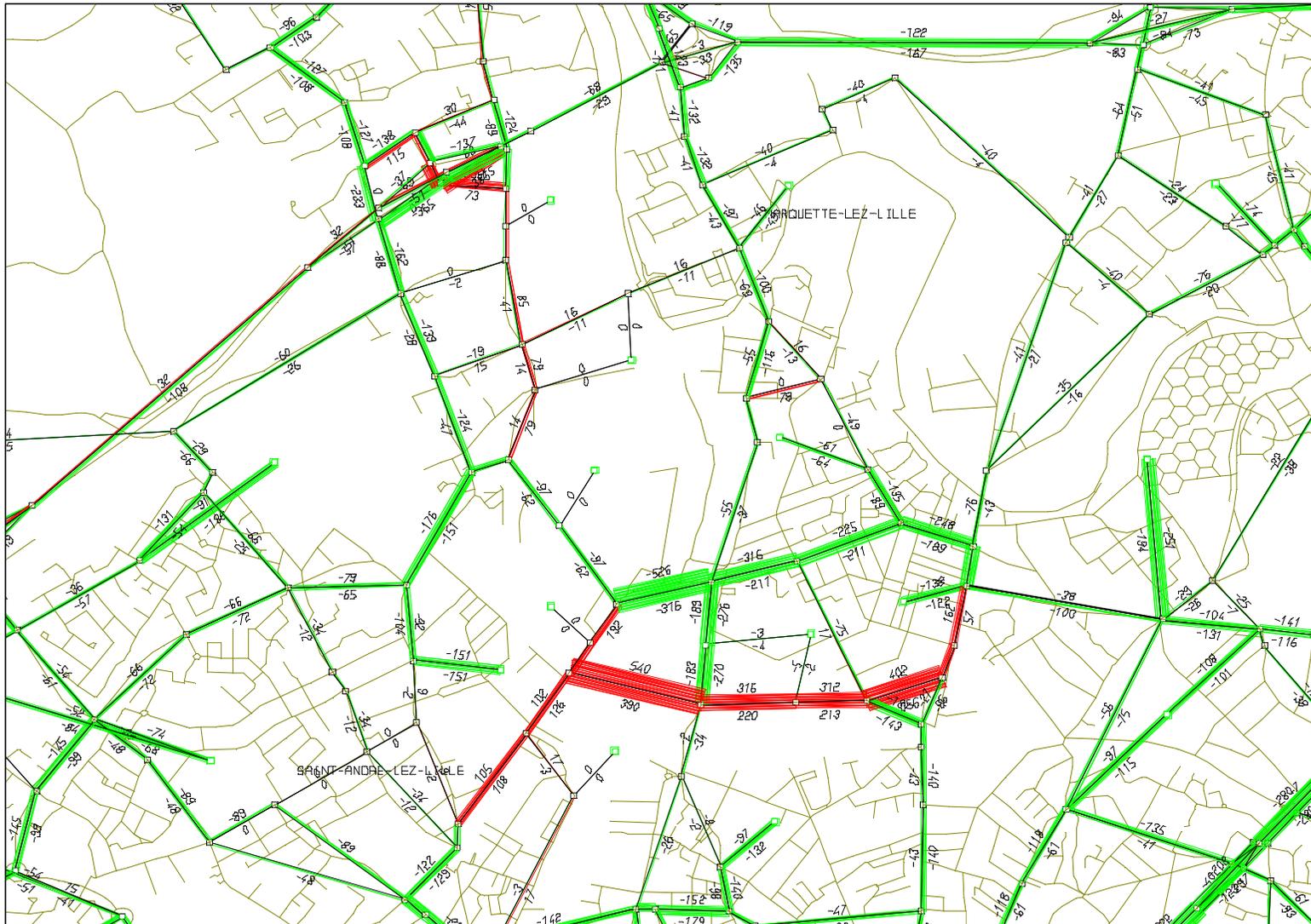


Reports de trafic estimés à l'horizon de la LINO avec échangeur tel que projeté par la MEL (prévision par le modèle de trafic de LMCU à l'HPS – matrice 2008 – sans mesures d'accompagnement)



Les augmentations de trafic apparaissent en rouge, les diminutions en vert.

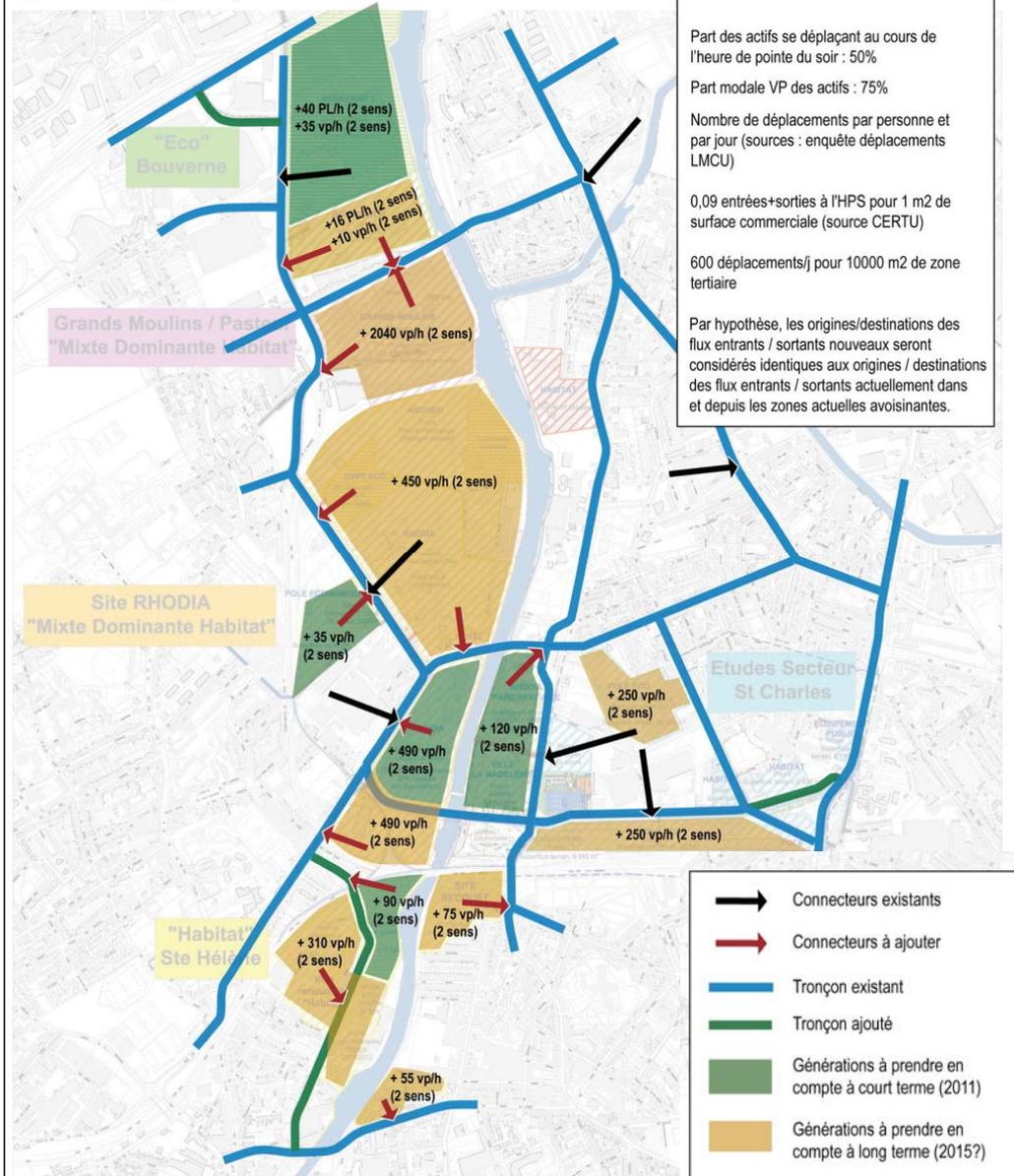
Reports de trafic estimés à l’horizon de la LINO avec échangeur tel que projeté par LMCU et avec les mesures d’accompagnement (prévision par le modèle de trafic de LMCU à l’HPS – matrice 2008)



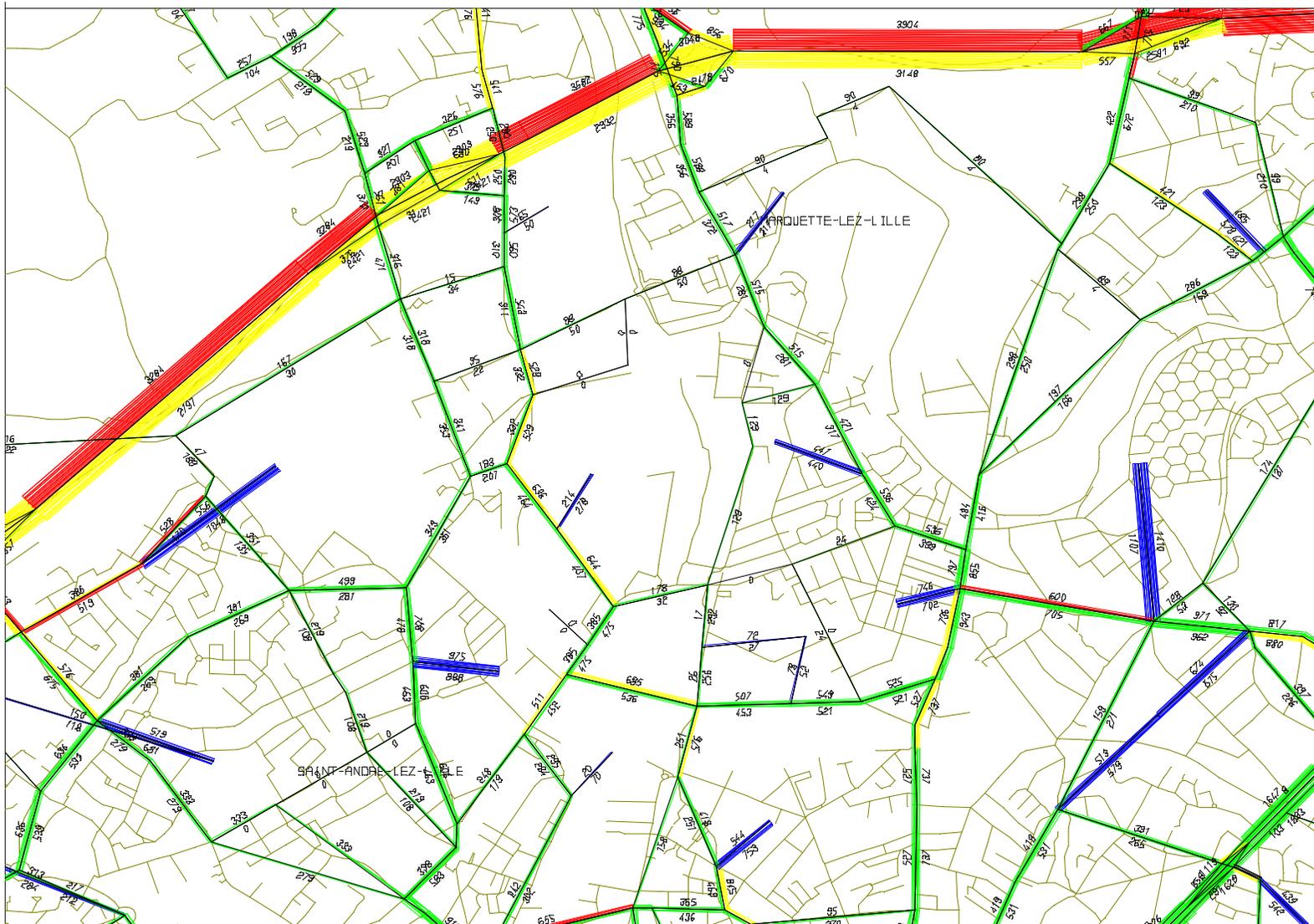
Les augmentations de trafic apparaissent en rouge, les diminutions en vert.

Prise en compte des projets de développement urbain sur le périmètre d'étude (logements, emplois et commerces) en termes de générations de trafic

GENERATIONS DE TRAFIC 2 SENS CONFONDUS (à court et long terme)



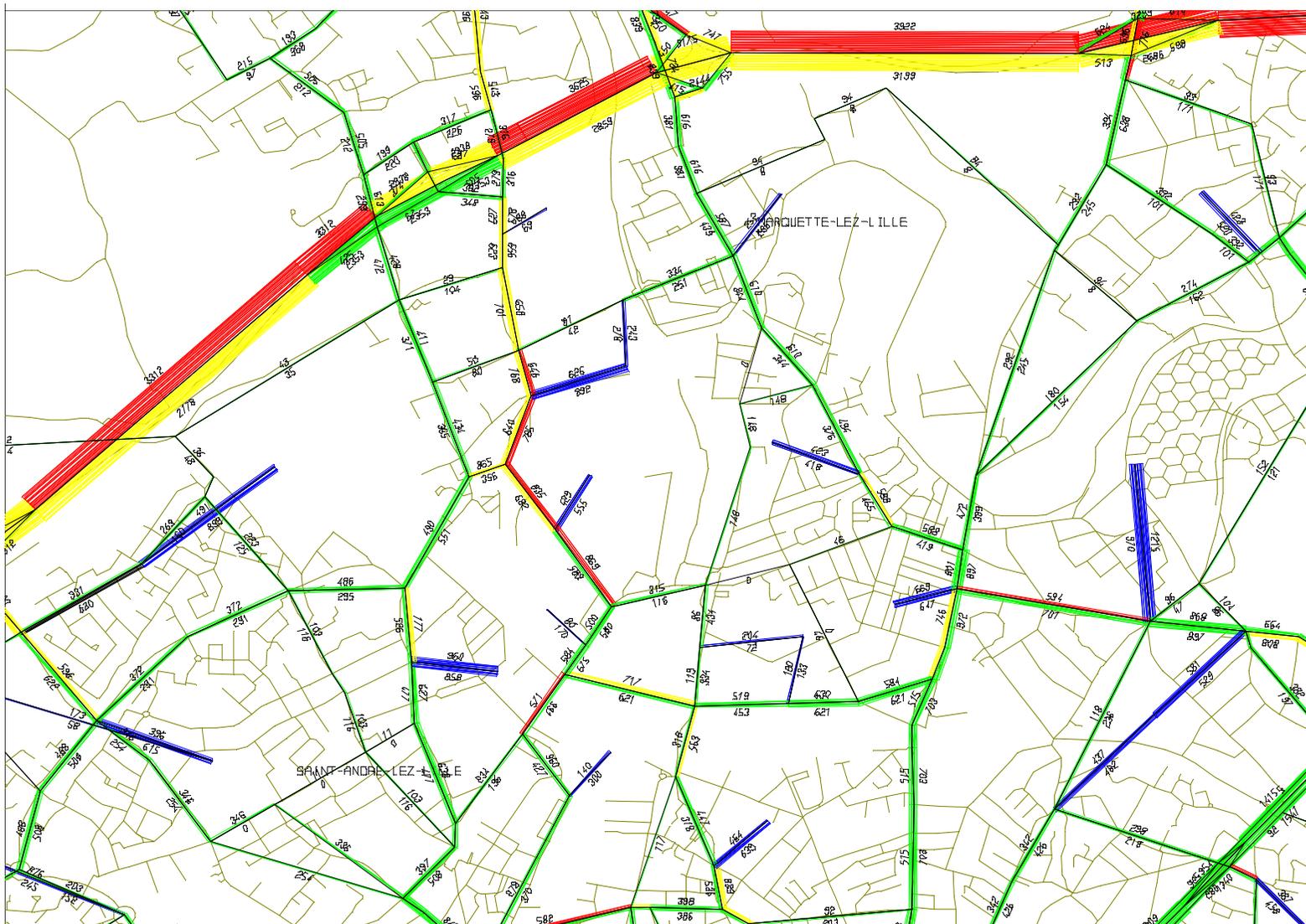
Prise en compte des projets de développement urbain sur le périmètre d'étude (logements, emplois et commerces) en termes de générations de trafic
Volumes et saturation matrice 2011 - court terme (HPS)



Les axes à circulation fluide apparaissent en vert, les axes peu saturés en jaune, les axes proche de la saturation ou saturés en rouge et les axes très saturés en noir.

Les tronçons bleus correspondent aux points d'injection du modèle.

Volumes de trafic et saturation (matrice 2020) avec intégration de la génération de trafic à long terme (HPS)



Les axes à circulation fluide apparaissent en vert, les axes peu saturés en jaune, les axes proche de la saturation ou saturés en rouge et les axes très saturés en noir.

Les tronçons bleus correspondent aux points d'injection du modèle.

