



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le - 7 DEC. 2012

## Avis de l'Autorité environnementale

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Seclin**

Réf : 2012-10-08-211 (DAT 12-1042)

Le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Seclin est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 40 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (aires de stationnement ouvertes au public), conformément à l'arrêté portant décision de l'Autorité environnementale après examen du projet au cas par cas en date du 31 août 2012.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de juillet 2012 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 8 octobre 2012.

### **1. Présentation du projet**

Le projet consiste en l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Seclin, qui prolonge la démarche du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Lille Métropole Communauté Urbaine. Il a pour but de réaménager la gare de Seclin, tout en réorganisant les accès et le stationnement.

Le diagnostic initial du site a mis en évidence les enjeux liés à l'accès à la gare : éloignement des arrêts de bus, accessibilité difficile pour les personnes à mobilité réduite (PMR), discontinuité des cheminements piétons. Pour y répondre, le projet prévoit :

- la réorganisation des sens de circulation pour accéder à la gare,
- l'aménagement de quais de bus sur le parvis de la gare afin de mieux organiser la desserte par les transports en commun urbains et inter-urbains,
- l'amélioration des cheminements piétons et PMR, par un reprofilage des voiries,
- la création d'un « dépose-minute ».

L'offre de stationnement actuelle, d'environ 130 places, est partagée sans distinction entre les riverains et les usagers de la gare. Le projet prévoit le triplement du nombre de places mises à disposition des usagers. La création de parcs-relais avec contrôle d'accès permettra de différencier les usages de stationnement. Le parti d'aménagement retenu laisse la possibilité de réaliser un parking en silo en cas de forte augmentation de la fréquentation.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

Le dossier d'étude d'impact répond globalement, sur la forme et sur le fond, aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Son contenu est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet, ainsi qu'aux enjeux du territoire.

### **2.1. Déplacements**

Le territoire de la commune de Seclin s'est développé à la jonction de deux axes structurants de l'agglomération lilloise : la RD 925 (Seclin-Carvin) au sud, et la RD 549 (Seclin-Lille), au nord. La commune est directement desservie par l'autoroute A1 (Paris-Lille).

Le dossier comporte une description détaillée de la desserte routière de la gare de Seclin et met en évidence les enjeux et certaines lacunes quant à son accès.

Le dossier contient une présentation détaillée de la desserte ferroviaire du site. La gare est desservie par 45 trains TER par jour à destination ou en provenance de Lille, et permet de relier Seclin à Lille en 12 minutes, Lens en 30 minutes et Douai en 20 minutes. Les données de fréquentation montrent que les utilisateurs de la gare résident principalement sur le territoire de la commune ou à proximité.

La commune est également desservie par un grand nombre de lignes de bus Transpole (52 et 55) et du Conseil Général du Nord (lignes 303, 316, 318, 319, 323, 324) ayant pour destinations Lille, Douai et Lens.

L'analyse des incidences du projet sur les conditions de circulation et l'accessibilité du site et du territoire est pertinente. Le projet, élaboré conjointement avec l'ensemble des parties prenantes (usagers de la gare, Conseil régional, Conseil Général, commune, riverains) contribuera à :

- améliorer la desserte et l'accessibilité du pôle d'échanges ;
- éviter les conflits d'usage entre les usagers de la gare et les riverains ;
- améliorer le niveau de service et le fonctionnement des carrefours du site.

Le rapprochement de l'espace de stationnement dédié aux transports collectifs au droit du bâtiment de la gare permettra d'améliorer les conditions de report modal en favorisant le lien entre les modes de transport.

La réorganisation des sens de circulation pour accéder à la gare, couplée à l'aménagement de quais de bus sur le parvis de la gare permettra de mieux organiser la desserte en transports en commun urbains et interurbains. Le projet d'aménagement, par un travail sur les profils en travers des voiries, permet d'améliorer les cheminements vers la gare pour les piétons et personnes à mobilité réduite.

Le projet intègre une estimation des trafics futurs et de leur répartition sur les voiries desservant la gare. Cette estimation prend en compte les différents aménagements du projet (mise à sens unique de certaines rues, modification du schéma de circulation) mais aussi certains projets d'aménagement urbain susceptibles d'induire une augmentation du trafic routier (requalification de la friche Lincrusta située à proximité).

Le choix d'aménagement de parking au sol est ainsi développé par le porteur de projet qui présente dans le dossier les différentes variantes envisagées et les justifications du parti pris d'aménagement. Ces variantes se limitent néanmoins à l'analyse de projets d'aménagement de l'espace public. L'option de la densification de l'urbanisation autour de la gare aurait pu être abordée.

Ce projet, cohérent avec les objectifs du PDU réactualisé en 2012, n'intègre pas celui de tram-train Lille-Seclin (dont la mise en service est envisagée pour 2017), qui aura une influence inévitable sur la dimension du pôle gare.

## **2.2. Santé et cadre de vie**

Le dossier comporte une présentation de la qualité de l'air du territoire à partir des données de 2008 des stations fixes de Lesquin, Lille-Faidherbe et Don. Les résultats indiquent une bonne qualité de l'air en moyenne. Les données horaires permettant de savoir si les seuils d'information ou d'alerte ont été dépassés au cours des campagnes de mesure auraient toutefois pu être communiquées pour compléter cette analyse.

Le dossier contient une évaluation des émissions polluantes sur les voiries concernées après réalisation des aménagements, qui met en évidence leur augmentation dans la plupart des rues connexes mais aussi une diminution pour certaines rues, notamment la rue Carnot.

En complément, il aurait été intéressant d'évaluer le nombre d'habitants susceptibles d'être concernés par l'évolution de la qualité de l'air et de préciser si ces estimations prennent en compte les effets du trafic routier induit par le projet de requalification de la friche Lincrusta.

Le contexte sonore a été apprécié au travers d'une campagne de mesures, réalisée en mai 2010 sur trois points situés de part et d'autre de la gare. Les mesures initiales indiquent que les habitations situées à proximité du pôle gare sont situées en zone d'ambiance modérée (émergence sonore inférieure à 65 dB(A)). Le dossier précise en page VI-24 que « *les projets du pôle gare et de requalification de la friche Lincrusta pourraient entraîner une augmentation des nuisances sonores de l'ordre de deux décibels en façade de certaines habitations rues Bonpain et Burgault* ».

Les émergences sonores induites par le projet auraient pu également être estimées, en particulier au niveau des rues subissant une augmentation de trafic supérieure à 20% : rue Burgault (+ 69%), rue Bonpain (+75%), rue Jean Jaurès (+20%), rue du 14 juillet 1789 (+97%).

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

Le projet vise à améliorer l'accès et la desserte « tous modes » de la gare de Seclin pour en faire un véritable pôle d'échanges.

Toutefois, l'absence, dans l'étude d'impact, d'une analyse comparative avec une solution de densification de l'urbanisation autour de la gare (réduction à la source des déplacements motorisés tout en favorisant la création de logements) doit être mentionnée, cette seconde solution apparaissant de nature à mieux répondre aux objectifs des politiques publiques en matière environnementale.

Un des enjeux de la création du pôle d'échanges de Seclin sera ainsi de veiller à ce qu'il n'engendre pas de phénomène d'extension urbaine, notamment la création de zones d'habitats en périphérie de la commune (secteur Burgault).

Il convient enfin de souligner que le dossier n'intègre pas la perspective du tram-train Seclin-Lille. Il apparaît difficile, dans ces conditions, d'appréhender de manière optimale sa compatibilité au réseau de transports en commun de l'agglomération à échéance d'une décennie. Ce point est essentiel.

## **4. Conclusion**

L'étude d'impact (état initial, analyse des impacts et mesures envisagées) est adaptée à l'ampleur et aux incidences possibles du projet et conforme aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le volet «déplacements» est très complet. Il résulte d'une approche globale qui prend en compte l'ensemble des usages et usagers du site et des projets d'aménagement de la commune, dans un souci d'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie. Dans les secteurs où l'étude montre une augmentation des émissions sonores et de polluants, des mesures de compensation pourraient être envisagées. Les points suivants méritent d'être soulignés :

1) La perspective de la mise en service du tram-train, avec un terminus (provisoire) basé à Seclin, aurait dû être intégrée. L'étude d'impact ne permet pas, dans cette perspective, d'apprécier de

manière optimale la pertinence de la capacité projetée du pôle d'échanges.

2) Le projet apporte une réponse aux orientations des politiques publiques d'aménagement en recyclant du foncier urbain, en favorisant les modes doux, en développant l'usage des transports en commun et en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur les parcours Seclin-Lille.

L'étude d'impact aurait toutefois gagné à analyser les alternatives ou les compléments à apporter au projet en termes de densification urbaine. Il conviendra à cet égard de rester attentif aux éventuelles conséquences en termes d'urbanisation induites par la réalisation de ce projet, notamment pour ce qui concerne la consommation potentielle de terres agricoles.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dominique BUR