

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code 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 :

22/03/2019

Dossier complet le :

22/03/2019

N° d'enregistrement :

2019\_3406

### 1. Intitulé du projet

Projet d'aménagement de l'Eurovélo n°5 entre Loos-en-Gohelle et Wingles, et du cavalier longeant la RN47 et le parc d'activités du Bois Rigault Sud.

### 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

Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin

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

M. Sylvain ROBERT, Président

RCS / SIRET

| 2 | 4 | 6 | | 2 | 0 | 0 | | 3 | 6 | 4 | | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 |

Forme juridique établissement public administratif

**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. Infrastructures routières alinéa c. Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km	=> projet d'une piste cyclable de 14 km environ.

### 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 d'une piste cyclable entre Loos en Gohelle et Wingles, faisant partie de l'Eurovéloroute 5. Le parcours empruntera un cheminement existant, au droit de cavaliers miniers localement à réaménager, et d'un chemin de halage déjà aménagé pour la circulation de véhicules. Ponctuellement, des sections urbaines seront empruntées entre le cavalier et le chemin de halage; 2 scénarios ont été étudiés (cf annexes 7 et 10) pour relier le chemin de halage, et le scénario 2 a été retenu. Le tracé comprend la liaison entre Loos-en-Gohelle et Wingles, sur environ 12,2 km, et un tronçon complémentaire, à Vendin-le-Vieil, le long de la RN 47, sur environ 1,8 km.

Des aménagements complémentaires seront réalisés sur le tracé :

- connexions avec les équipements existants dans les centres-villes et zones d'activités,
- traversée de voies, à niveau ou par des ouvrages d'art à réhabiliter ou à créer.

Une signalétique adaptée sera mise en œuvre notamment pour permettre le franchissement de voies en sécurité notamment en milieu urbain.



## 4.2 Objectifs du projet

L'objectif premier du projet est de relier par une voie cyclable adaptée l'Eurovéloroute 5 à la Véloroute des Flandres. Ce projet participe au développement touristique de la Région et répond aux objectifs de la circulaire de l'Etat permettant le développement et la mise en œuvre de véloroutes sur le territoire.

L'EuroVelo n°5 relie Londres à Brindisi.

A l'échelle du territoire étudié, les objectifs spécifiques du projet sont les suivants :

- Mettre en réseau l'Eurovéloroute avec les solutions de mobilité présentes et futures sur le territoire traversé.
- Privilégier les déplacements quotidiens domicile/travail (accès modes doux au futur Centre Hospitalier de Lens, ...), domicile/établissements scolaires, intermodalité à la gare de Pont-à-Vendin, ...
- Etre le support des déplacements touristiques, de loisirs, sportifs, notamment entre la base du 11/19 et le canal de la Deûle.
- Assurer la continuité tout au long du parcours par le traitement des traversées des voies routières et ferrées afin de sécuriser les usagers.
- Assurer les perméabilités entre les quartiers de part et d'autre de l'itinéraire.
- Valoriser la voie d'eau (canal de la Deûle).
- A terme, assurer la continuité de la voie verte entre le parc d'Olhain, le parc Marcel Cabiddu et le Parc des Iles et liaison avec la Métropole Lilloise via le Parc de la Deûle.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les aménagements projetés ont pour objectif de créer un cheminement continu et sécurisé, réservé aux déplacements non motorisés (piétons, vélos, rollers), et accessible également aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, l'emprise ferroviaire sera réhabilitée en une voie verte (site propre). Le reste du parcours sera aménagé en liaisons douces (partage de la voirie).

Les cavaliers sont, en l'état actuel, soit aménagés en chemin piétonnier (portion entre la base du 11/19 et le cimetière Nord de Lens), soit à l'état de friche, à débroussailler, sur la voie ferrée encore en place (portion entre le cimetière Nord de Lens et le faisceau de voies SNCF de Vendin-le-Vieil; cavalier RN47 Bois Rigault). Des travaux seront nécessaires à la réalisation de la piste cyclable. Sur le chemin de halage, les travaux se limiteront à de la réfection d'enrobé et à de la pose de signalétique. Les rails et traverses déposés lors des travaux seront acheminés vers des filières de valorisation ou d'élimination spécifiques.

Pour rétablir la continuité du tracé au droit de franchissements de voiries avec dénivelé entre le cavalier et la voirie, des ouvrages d'art seront réhabilités (pont sur l'A21, pont-rail de Vendin) ou créés (rampes cimetière Nord, passerelle rue de la Bassée). Les accès actuels (escaliers) à la passerelle piétonne sur les voies ferrées près de la gare de Pont-à-Vendin seront modifiés ou reconstruits, pour être accessibles aux vélos (au minimum pour les vélos tenus à la main).

De manière générale, les caractéristiques techniques, l'aménagement, la gestion et l'entretien, la signalétique, le mobilier urbain, les équipements et services de l'EuroVelo n°5 satisferont au cahier des charges national des véloroutes et Voies Vertes, à la Charte de signalisation des véloroutes et voies vertes de l'ex-Région Nord - Pas-de-Calais, et aux fiches « signalisation » du CERTU. Elles seront cohérentes avec les autres tronçons de l'EuroVelo n°5 déjà aménagés.

Localement, elles suivront également les recommandations de l'Architecte des Bâtiments de France pour les parties situées en périmètre de protection de monuments historiques, ou au voisinage de site classé, ou en bien inscrit au patrimoine de l'Unesco.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une fois réalisée, la piste sera utilisée principalement par les cyclistes, rollers et piétons et permettra une offre de déplacement quotidien, comme de loisirs, en mode doux sur le territoire et l'accès aux lieux stratégiques (canal, espaces publics, patrimoine, zones d'activité ...).

La véloroute complétera aussi les différents itinéraires cyclables existants, et renforcera les possibilités de déplacements piétonniers et cyclables pour les riverains et les habitants des secteurs traversés.

Des relais vélos, prévus tous les 20 à 30 km sur l'EuroVelo n° 5, facilitent l'usage de loisirs, ou à longue distance, de la véloroute. Un relais devrait être aménagé sur le secteur de Wingles. Ces relais offrent des services pour l'entretien (gonflage des pneus, ...) et le stationnement des vélos, des panneaux d'information, ...

A plus grande échelle, le cheminement aménagé permettra la connexion entre les autres tronçons de l'EuroVelo n°5, dont le tronçon Olhain-Angres, en préparation par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

L'exploitation se limitera :

- à l'entretien des espaces verts (fauche des bandes enherbées, taille des arbres et arbustes), afin de maintenir libre, sur la durée, l'emprise de la bande cyclable et de ses abords;
- à l'entretien de la signalétique et du mobilier urbain.



**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);

L'aménagement est potentiellement soumis à la nomenclature Eau (rubrique 2.1.5.0. liée à la gestion des eaux pluviales). A ce titre, un rapprochement avec le service en charge de la Police de l'Eau sera réalisé afin de recevoir leurs attentes.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
parcours total	14 km environ (12,2 km entre Loos-en-Gohelle et Wingles + 1,8 km le long de la RN 47)
largeur de la piste	3m maximum de bande de roulement + 2 accotements de 1,5 m de large

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Loos-en-Gohelle  
Lens  
Vendin-le-Vieil  
Pont-à-Vendin  
Meurchin  
Wingles

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

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

Point de départ :

Long. 2 ° 47 ' 21 " Lat. 50 ° 26 ' 32 "

Point d'arrivée :

Long. 2 ° 52 ' 53 " Lat. 50 ° 30 ' 27 "

Communes traversées :

Loos-en-Gohelle, Lens, Vendin-le-Vieil, Pont-à-Vendin, Meurchin, Wingles

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

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

Le linéaire emprunte dans sa grande majorité un ancien cavalier déjà partiellement aménagé en chemin de promenade, et des chemins de halage déjà aménagés, ainsi que, en complément, quelques portions de voies de circulation urbaines.

<sup>1</sup> 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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1300 m de parcours dans la ZNIEFF de type 1 "terris et marais de Wingles" 310013760. 980 m de parcours dans la ZNIEFF de type 2 "Basse vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin" 310013759. Ces ZNIEFF abritent plusieurs espèces d'amphibiens et d'insectes ainsi qu'une flore intéressante. A ces emplacements, le tracé emprunte le chemin de halage existant.
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"/>	Non selon la DREAL des Hauts de France.
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"/>	Aucune Réserve Naturelle régionale ou Nationale n'est recensée sur le parcours, ni zone de conservations halieutique, ni parc naturel régional.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Selon la préfecture du Pas de Calais, le parcours est concerné par un plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE approuvé le 15/10/2012 (1ère échéance) et le 05/10/2015 (2ème échéance), concernant les infrastructures routières et ferroviaires de l'Etat dans le Pas-de-Calais.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le parcours se situe à proximité de biens inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco, et emprunte un tel bien pour une grande partie du cavalier. Le parcours est partiellement inclus dans le périmètre de protection de monuments inscrits ou classés, sur Loos-en-Gohelle et Lens.



Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La probabilité de présence de zones humides le long du projet est localement forte à très forte, à proximité du marais d'Annay et le long du canal de la Deûle (source : SIG zone humide France). Toutefois, à ces emplacements, le parcours emprunte des voiries existantes : voies urbaines, ou chemin de halage.
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"/>	Un seul PPRN (risque naturel) : celui de la commune de Wingles, prescrit le 08/12/2017 (risque de ruissellement et coulée de boue). De plus, Wingles est exposée à un territoire à risque important d'inondation (TRI). L'aléa d'inondation par débordement du canal de la Deûle est localement fort à très fort et concerne la partie finale du linéaire étudié. Un PPRM (risque minier) à Loos en Gohelle (PPRM du Lenois approuvé 17/11/2017).  Le projet est concerné par le PPRT de la société INEOS STYROLUTION située à Wingles approuvé le 17 avril 2012 (aléas toxique, thermique et surpression). Ce risque a été pris en compte, et le parcours dévié sur l'autre rive du canal.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs sites BASIAS sont recensés à moins de 100 m du parcours : Loos en Gohelle : NPC6270386 / NPC6270316 / NPC6270224 / Lens : NPC6270264 / NPC6270365 / NPC6270458 / NPC6270583 / NPC6270514 Vendin le Vieil : NPC6270497 / NPC6200404  site BASOL à moins de 100 m du parcours : Wingles : 62.0060 (site INEOS STYROLUTION)
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non d'après l'Agence de l'Eau Artois Picardie.
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"/>	Non d'après l'ARS des Hauts de France.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non selon l'inventaire des sites classés et inscrits du Nord Pas de Calais.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non selon l'INPN.
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le départ de l'itinéraire se situe à proximité du site classé des Terrils du 11/19 à Loos-en-Gohelle.



**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
<b>Ressources</b>	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"/>	Si certains linéaires demandent un décapage des terrains, les matériaux engendrés seront si possible valorisés, de préférence sur d'autres emplacements du parcours nécessitant des remblais, ou évacués conformément à la réglementation en vigueur. Des analyses seront effectuées sur les terres excavées, pour recherche de pollution éventuelle préalablement à leur réutilisation ou à leur mise en décharge.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un revêtement adapté au cahier des charges relatif à la réalisation de voies verte, intégrant notamment les contraintes de durabilité, et de gestion des eaux pluviales, sera mis en place sur les parties non déjà aménagées. La voie comportera une sous-couche (apport de graviers ou sables de granulométrie et caractéristiques mécaniques requises), et un revêtement de type enrobé ou béton, assurant la praticabilité de la véloroute en tous temps, ainsi que la pérennité de l'ouvrage.
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	En milieu urbain, les continuités écologiques sont fragmentées et les enjeux écologiques inhérents sont limités. Dans les zones boisées, ils sont localement d'intérêt écologique moyen. Des défrichement seront réalisés pour ouvrir ou élargir le passage en présence de broussailles et arbustes. En tout état de cause, les perturbations sur la faune seront limitées par le choix de la période d'intervention, et la continuité écologique sera préservée le long du tracé. Le projet longe également l'espace naturel sensible du Val du Flot (Wingles), à l'ouest du canal. Dans cette portion, le projet emprunte le chemin de halage déjà aménagé, ce qui évite les effets sur le milieu naturel, la faune et la flore.
	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"/>	Le plus proche site Natura 2000 se situe à plus de 10 km au sud est : il s'agit d'une entité appartenant à la ZSC "Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe".



	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"/>	L'emprise se fera sur les cavaliers existants et la voie de halage, avec quelques liaisons sur voies urbaines. Aucune consommation d'espaces naturel, agricole ou forestier n'est envisagée. Dans la traversée de l'espace boisé classé au PLU de Loos-en-Gohelle (entre la rue Roger Salengro et le futur centre hospitalier), le cheminement existant est dégagé (voir la photo 3 de l'annexe 3) et ne nécessite pas de déboisement.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La partie finale du projet est concernée par le PPRT de la société INEOS STYROLUTION, avec fermeture du chemin de halage en rive Ouest lors du dépotage de péniches. Par conséquent il a été décidé de dévier le tracé en rive Est, avec 2 scénarios étudiés, et le scénario 2 retenu : aménagement de la passerelle pour piétons sur les voies, traversée de Pont-à-Vendin par la RD 164, chemin de halage en rive Est, puis retour en rive Ouest par le pont de Meurchin. Le scénario 1 n'a pas été retenu car nécessitant de créer un nouvel ouvrage pour franchir le canal (pont RD165 trop dangereux pour les cyclistes).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Comme indiqué précédemment, le projet est situé pour sa partie Nord le long de la Deûle, soumise à débordement. Par ailleurs, le territoire de Wingles est soumis à un risque de ruissellement et coulée de boue (PPRN prescrit).
	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"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De fait, le projet induira une circulation de cyclistes, rollers et piétons. Le linéaire ne sera pas ouvert aux engins motorisés. L'objectif du projet est de poursuivre l'aménagement de l'EuroVelo 5, et de favoriser les usages locaux tout au long du parcours, ainsi que l'intermodalité (par exemple train, à la gare de Pont-à-Vendin).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est principalement concerné par le bruit engendré par la circulation des véhicules dans les centres villes, les axes routiers (A21...) et ferroviaires proches, et à proximité de sites industriels en activité.



	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Selon la direction du vent, des nuisances olfactives légères peuvent être perçues à hauteur de sites industriels en activité.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Ponctuellement, selon la demande locale, le projet pourra intégrer un éclairage de la véloroute, pour faciliter des usages tels que les déplacements quotidiens liés à des écoles proches du parcours : par exemple près de la Grande Résidence et sur l'ouvrage de franchissement de l'A21.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet sera ponctuellement concerné par les émissions lumineuses périphériques : zones urbaines, sites industriels en activité...</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va générer des eaux de ruissellement qui s'infiltreront ou ruisselleront sur les bas-côtés (surfaces enherbées principalement).</p> <p>Le milieu naturel récepteur sera le sol superficiel, et indirectement le canal de la Deûle en partie Nord du linéaire (tout en sachant que le chemin de halage est existant et déjà imperméabilisé, et que le projet ne crée donc pas de nouveaux rejets d'eaux pluviales vers la Deûle).</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne générera pas d'effluents liquides autres que ceux mentionnés ci-dessus.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, le projet générera essentiellement des déchets végétaux, ainsi que des métaux et du bois (traverses et rails évacués le cas échéant), et éventuellement des déblais en excès. Les traverses, en bois traité, seront évacuées en filière de traitement adapté à ces déchets dangereux. Les terres excavées seront analysées pour vérifier l'absence de pollution. Les autres déchets seront valorisés. En phase d'exploitation, aucun déchet particulier n'est envisagé autre que les déchets ménagers produits par les usagers, et des déchets verts lors de l'entretien des espaces verts le long de la véloroute.</p>



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera sollicité, compte tenu des périmètres de protection de monuments historiques, de la proximité de site classé, ou inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco dont une grande partie du cavalier lui-même (cf annexes 7 et 8). Cela concernera notamment les ouvrages d'art, et la traversée piétonne du cavalier face à la rue Volta à Vendin-le-Vieil (cf annexe 10, p. 18) : nouvelle traversée permettant le passage des cyclistes, ou remblaiement du cavalier le mettant au niveau des voiries, et créant un vaste espace vert, arboré, de communication entre les quartiers.
	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"/>	L'aménagement n'induit pas de modification de l'usage du sol sur les parties du tracé déjà utilisées pour des déplacements. Une modification concernera l'aménagement, pour les déplacements doux, de portions de cavaliers en l'état actuel de friche ferroviaire, mais il s'agit déjà à la base d'infrastructures de transport.

**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 :

**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 :

Par sa nature, le projet participe à la mise en place d'une EuroVéloRoute : l'EuroVelo 5, qui relie Londres à Brindisi.



**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) :**

Les principales mesures concernent la phase chantier :

- défrichage en dehors de la période sensible pour la faune, notamment l'avifaune (avril à juillet).
- réduction autant que possible des aires de manœuvre et des emprises chantier.
- les aménagements réalisés sur le chemin de halage concerneront uniquement la mise en place de signalétique, et la réfection ponctuelle de revêtement dégradé.
- gestion du chantier comme Chantier Vert, exemplaire sur le plan des nuisances et de l'impact sur l'environnement.
- clauses sociales et environnementales des marchés de travaux; critères de développement durable dans le jugement des offres; critères de développement durable et d'innovation dans les choix des matériaux, du revêtement, du mobilier urbain, ...

La continuité écologique existante sera préservée le long du tracé : maintien de végétation arbustive le long de la véloroute. Les traversées d'infrastructures routières ou ferroviaires seront sécurisées. Le projet permettra aux communes de développer et renforcer leur réseau cyclable, et aux habitants, qui seront informés et consultés dans la mise en oeuvre du projet, de repenser leurs modes de déplacements quotidiens, et de se mobiliser sur d'autres thèmes liés à l'environnement et à la santé. Le programme technique prend en compte le développement durable dans la conception et la réalisation du projet (cf annexe 9)

**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.

La nature même de la véloroute, dédiée aux déplacements non motorisés, sa participation au développement des déplacements locaux à pied et à vélo, qui s'articuleront autour de la véloroute, sa participation à la valorisation des sites d'intérêt proches du tracé, l'utilisation d'infrastructures en place, tout en préservant la continuité écologique existante, la prise en compte du patrimoine (monuments ou sites classés, biens inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco) dans la conception du projet, la prise en compte des contraintes technologiques (PPRT), assurent un impact positif du projet, pour lequel une évaluation environnementale ne nous semble donc pas nécessaire.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" 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 ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 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
Annexe 7 : tracé des scénarios et localisation des sites inscrits Annexe 8 : tracé de l'EuroVelo n° 5 et éléments d'intégrité de l'ancien cavalier Annexe 9 : programme technique (extraits) Annexe 10 : Etude préliminaire du tracé

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

le,

Signature

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus





