



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le

10 JUIN 2011

## Avis de l'autorité environnementale

**Objet :** Avis de l'autorité environnementale sur le projet de requalification des abords de la rue Scrive dans le cadre de la liaison intercommunale Nord-Ouest (partie Nord) à La Madeleine

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de requalification des abords de la rue Scrive dans le cadre de la liaison intercommunale Nord-Ouest (partie Nord) à La Madeleine est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'avril 2011 du dossier d'étude d'impact transmis par Lille Métropole Communauté Urbaine le 15 avril 2011.

### 1) Présentation du projet

Ce projet s'inscrit dans un programme global de réalisation d'une liaison intercommunale Nord-Ouest (partie nord) qui permettra de relier la RD 617 (à La Madeleine) à la rocade Nord-Ouest (à Wambrechies), soit une longueur de 3,5 km.

Ce programme a pour objectif :

- de construire une liaison transversale entre plusieurs communes du Nord de la métropole lilloise,
- de développer une « mobilité durable » par l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétons mais aussi la création de couloirs de bus spécifiques,
- de requalifier les voiries existantes à proximité pour assurer une parfaite redistribution du trafic (mise en place de sens unique, création de zones de tranquillité ou de zones 30 km/h, élargissement des trottoirs),
- de renforcer l'accessibilité des grands sites métropolitains (pôle d'activités d'Eurasanté, la zone de la Pierrette, le site appartenant à Réseau Ferré de France de Lomme-Délivrance, le projet d'Euratechnologie, le site Rhodia de St André).

Le projet spécifique de requalification des abords de la rue Scrive sur 800 m vise à permettre la desserte de la future déchetterie de La Madeleine qui entraînera un trafic de 100 à 400 véhicules particuliers et 1 à 14 poids lourds par jour, pour lequel la rue Scrive n'est actuellement pas adaptée.

.../...

Copies : Préfecture du Nord  
ARS  
DDTM 59

Réf. : DAT TA2011-04-15 – 111 (11-0496)

.../...

Les objectifs de ce projet sont de :

- drainer le trafic entre la RD 617 et la rocade Nord-Ouest, afin de limiter la circulation dans les quartiers d'habitat ancien où les voiries ne sont pas adaptées,
- desservir les quartiers en cours de réhabilitation sur le territoire traversé,
- réaliser des aménagements sécurisés et qualitatifs, permettant de concilier les objectifs de circulation avec un environnement urbain dense, mêlant les activités, les équipements et les zones habitées.

## 2) Qualité de l'étude d'impact

- **Sur l'appréciation de la notion de programme**

*Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, «Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».*

L'étude d'impact contient une présentation claire et précise du programme plus global de liaison intercommunale Nord-Ouest partie Nord (LINO) et du projet ainsi qu'une présentation de leurs objectifs respectifs. Les effets différenciés du programme et du projet sont bien appréciés pour chaque thématique.

L'étude d'impact comprend un chapitre relatif à l'appréciation des incidences de l'ensemble de ce programme, avec les principaux impacts cumulés positifs (création d'une vitrine tertiaire en entrée de ville, requalification de l'entrée de ville, désenclavement de la caserne du SDIS, limitation de la consommation d'espaces agricoles, sécurisation de l'ensemble des usagers, création d'emplois, développement de l'usage des transports en commun) et négatifs (augmentation du trafic, des émissions polluantes, des nuisances sonores sur certaines voiries) sur l'environnement. Cette approche globale et détaillée du programme d'aménagement doit être soulignée.

Certaines incidences du programme global, notamment celles du programme de logements et de zones économiques, sur la gestion et la préservation de la ressource en eau (disponibilité de la ressource en eau potable, gestion des eaux usées et gestion hydraulique des eaux pluviales) ne sont pas appréciées. De même, certains effets du programme rendus possibles par le projet (libération d'emprises foncières pour la réalisation d'un pôle économique) sur l'environnement paysager méritent d'être analysés. Il serait intéressant que le dossier présente, *a minima*, les orientations ou prescriptions architecturales, paysagères et environnementales qui seront appliquées aux nouvelles constructions.

Ces incidences du programme global nécessitent d'être appréciées dès maintenant afin de vérifier que celles-ci ne remettent pas en cause les bénéfices et améliorations induites par le projet spécifique de requalification de la rue Scrive.

- **Résumé non technique**

*Conformément au paragraphe III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique.*

Le résumé non technique intégré à l'étude d'impact présente de manière détaillée les principaux enjeux du site (déplacements, préservation de la ressource en eau, cadre de vie).

Les éléments de présentation du projet et l'intégration des critères qui ont conduit à retenir cette variante du projet sont également très clairs et compréhensibles, de même que les mesures envisagées pour limiter et compenser les incidences du projet.

**Ce résumé de très bonne qualité permet donc une bonne prise de connaissance du projet et de ses incidences sur l'environnement.**

.../...

.../...

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

**Sur ce point, l'étude d'impact est de très bonne qualité.**

### **Biodiversité**

Concernant tout d'abord la prise en compte « des richesses naturelles et des espaces naturels agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se base sur les données bibliographiques existantes, en particulier les inventaires et protections réglementaires, mais aussi sur les études régionales relatives à la trame verte et bleue et des inventaires de terrain, lesquelles sont pertinentes.

Le dossier contient une expertise écologique de l'ensemble du programme LINO, qui fait, à juste titre, ressortir l'absence d'enjeu majeur pour la biodiversité et les continuités écologiques sur l'emprise du projet. Les inventaires ont permis de mettre en évidence la présence de 142 espèces végétales dont 2 espèces patrimoniales (La Potentielle intermédiaire et la Linaire striée) situées dans des friches industrielles et de 16 espèces d'oiseaux nicheurs.

**L'analyse des incidences apparaît ainsi satisfaisante compte tenu de l'absence d'enjeux importants et dans la mesure où le projet consiste en un aménagement sur place d'espaces déjà anthropisés.**

Le projet prévoit la plantation d'arbres, d'arbustes, l'engazonnement des accotements et la création d'une noue végétalisée de 5 m de large. L'intérêt de ces aménagements paysagers et urbains pour la biodiversité doit être souligné.

Le dossier présente les sites Natura 2000 susceptibles d'être, conformément aux dispositions de l'article L414-4 du code de l'environnement, affectés par le projet : zone humide de Ploegsteert, située à 15 km, et le site des Cinq tailles à Thumeries situé à 20 km. Le dossier d'étude d'impact précise qu'il n'existe pas de liens fonctionnels entre les sites Natura 2000 et le site projet (absence de liens hydrauliques et écologiques). De plus, le site projet n'héberge pas d'espèces ou d'habitats d'intérêt communautaire. Le projet, comme le programme, n'engendrera pas d'effets significatifs sur ces sites et n'est donc pas soumis à une évaluation des incidences Natura 2000.

### **Eau**

Le volet « eau » de l'étude d'impact est de bonne qualité et souligne la faible vulnérabilité des nappes souterraines (nappe de la craie et nappe des calcaires carbonifères) aux différentes pollutions existantes compte tenu de la présence de couches d'argile imperméables. Les captages d'eau inventoriés et localisés ne concernent pas directement le site d'étude. L'ensemble des données hydrogéologiques, en particulier celles issues du SDAGE Artois-Picardie, sont bien exploitées.

L'état initial du volet « **eaux superficielles** » est adapté au contexte et à la nature du projet (tranche fonctionnelle 1), ses incidences sur celles-ci étant faibles. Le périmètre d'étude appartient au bassin versant Lys-Deûle dont la qualité est médiocre, ce qui implique un report de délai pour l'atteinte du bon état général à 2027 au lieu de 2015. Il est à noter que la tranche fonctionnelle 2 envisagera le franchissement de la Deûle.

Le secteur d'étude est concerné par un plan de prévention des risques d'inondations de la vallée de la Marque jusqu'à sa confluence avec la Deûle. Les zones inondables potentielles ne concernent pas directement la rue Scrive.

Les données du SDAGE Artois-Picardie, actualisées en novembre 2009, et du SAGE de Marque-Deûle, en cours d'élaboration, sont bien exploitées. L'étude présente les orientations du SDAGE susceptibles de s'appliquer au projet et justifie leur prise en compte.

En ce qui concerne le **réseau d'assainissement** existant, le dossier précise que les réseaux au niveau du site sont actuellement unitaires, ainsi l'ensemble des eaux de ruissellement de la rue Scrive est rejeté au réseau unitaire qui aboutit à la station d'épuration de Marquette-lez-Lille ou en cas de forte pluie à la Deûle.

.../...

.../...

Le projet envisage une modification de la gestion des eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière, par rapport au fonctionnement actuel (rejet direct au réseau unitaire). Ainsi, les eaux de pluies seront collectées par une noue (de 5m de large et 0,80m de profondeur et dimensionnée pour des pluies locales) non étanche équipée d'une tranchée drainante favorisant l'infiltration ou un rejet avec un débit de fuite (à 2l/s/ha) vers le canal de la Deûle régulée.

Compte tenu de la perméabilité assez faible des sols en place (de l'ordre de  $10^{-6}$  m/s) et de l'emprise foncière disponible, l'infiltration de l'ensemble des eaux, orientation importante préconisée par le SDAGE, apparaît difficile. Toutefois, la gestion des eaux paraît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (orientation 1 du SDAGE : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets - et préventives - règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles). Il aurait été utile, pour apprécier l'opportunité de cette gestion des eaux pluviales, de justifier l'impossibilité d'infiltrer (mesure de la perméabilité du sous-sol à l'appui).

S'agissant des **flux polluants rejetés**, l'analyse des incidences du projet, malgré une exploitation intéressante de la bibliographie scientifique permettant d'apprécier les charges polluantes induites par le projet, paraît incomplète. Il aurait ainsi été intéressant, par exemple, de comparer les volumes et flux polluants rejetés avant aménagement (au réseau d'assainissement unitaire) et après aménagement (vers le milieu naturel). Cette approche aurait permis d'apprécier et de quantifier les bénéfices de cette gestion.

Le simple fait de mettre en œuvre une gestion alternative des eaux pluviales n'exclut pas tout risque pour les ressources en eau. Dans le cas d'espèce, le projet risque d'engendrer le rejet d'eaux de ruissellement vers les eaux de nappe (la préservation des eaux souterraines étant un enjeu majeur du territoire) alors qu'actuellement ce type de rejet n'existe pas.

Globalement, le projet proposé devrait engendrer une diminution des débits et de la pollution rejetés au milieu naturel grâce à un tamponnement et un traitement adapté avant rejet. Ces éléments du projet conduiront à améliorer la gestion hydraulique et le fonctionnement des milieux naturels mais aussi de soulager le système d'assainissement et la station d'épuration de Marquette-lez-Lille d'eaux pluviales parasites. Les enjeux liés à la présence de zones inondables en aval du site, à la préservation de la qualité des milieux aquatiques et au fonctionnement des systèmes d'assainissement ont donc été pris en compte dans la conception du projet.

## **Paysages**

L'atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais a été bien exploité dans le cadre de l'étude paysagère.

L'étude paysagère est accompagnée par de nombreux reportages photographiques et une présentation des différentes séquences paysagères, qui soulignent le manque de structuration du paysage induite par la juxtaposition d'éléments de familles différentes sans cohérence paysagère (succession de friches industrielles, de fronts bâtis, de tissus urbains lâches et denses).

Il est à noter que le périmètre de la partie Nord de la LINO est concerné par deux monuments historiques : les Grands Moulins de Paris et les vestiges de l'Abbaye Cistercienne du XIII<sup>ème</sup> siècle ainsi que de nombreux éléments remarquables d'un point de vue architectural.

La recherche d'une cohérence d'ensemble au niveau de la LINO pour les aménagements paysagers visant à valoriser les éléments du paysage (canal de la Deûle, architectures) et du patrimoine (monuments historiques et éléments patrimoniaux) contribuera donc à améliorer l'image du territoire.

Le site rue Scrive n'est pas concerné par la présence de ces monuments historiques contrairement aux autres tranches de la LINO. Il sera donc nécessaire dans le cadre des études d'impact respectives de compléter ce volet qui pour l'instant reste perfectible. Une concertation préalable avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est à rechercher, et le bilan de ces échanges devra être retranscrit dans l'étude d'impact.

.../...

.../...

## Déplacements

**L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est complet.** Il présente les principaux axes structurants (RD652 rocade Nord-Ouest), les voies de desserte principales Nord-Sud (RD617 Lille-Halluin-Belgique, RD949 Lille-Deûlémont, RD108 Marcq-en-Baroeul-RD652) et Est-Ouest (RD48 St André-Marquette, rue Pasteur à Marquette).

Le réseau routier au niveau du secteur d'étude est très dense avec des trafics observés relativement importants de 4 000 (partie Ouest) à 5 000 véhicules/jour (partie Est) de la rue Scrive, 7 500 véhicules/jour sur le tracé de la LINO (rue Sadi Carnot), 9 000 véhicules/jour rue d'Ypres. Le trafic poids lourds y est également important : la rue Scrive, la rue St Charles, l'avenue Industrielle et l'avenue Pasteur supportent sur certains tronçons entre 300 et 400 PL/jour. Ce trafic inhérent à la présence d'activités peu compatibles avec le gabarit des voies et l'environnement urbain (habitations), cause des nuisances (bruit et pollution) et de l'insécurité pour les autres usagers.

Les données relatives aux accidents montrent le caractère accidentogène des axes Nord-Sud (RD108, RD617 et Rd949).

Les communes du secteur d'étude (La Madeleine, St André, Wambrechies et Marquette) bénéficient d'une offre ferroviaire TER fournie (Lille-Comines, Dunkerque-Armentière-Lille et Boulogne-Lille), complétée par une offre en transport collectif bus d'excellente qualité puisque le territoire bénéficie d'une ligne à haut niveau de service (Liane 1 : Comines-Ronchin) et de sept autres lignes dont le terminus est principalement la gare de Lille. Un diagnostic des transports en commun précisant le niveau de service, les amplitudes horaires, les fréquences, le nombre de bus et les itinéraires permet, en outre, de caractériser la qualité de la desserte du secteur d'étude.

Le dossier précise que le secteur d'étude n'est pas équipé en itinéraires spécifiques et sécurisés pour les modes de déplacement doux.

Le dossier contient une estimation du trafic attendu à un horizon 2020 ainsi qu'une appréciation des reports de trafic à la fois sur la rue Scrive et sur l'ensemble des voiries susceptibles de subir un report. Les cartographies présentant la répartition des trafics sur l'ensemble des voies du territoire suite à la mise en service de la LINO sont cependant peu lisibles et auraient mérité d'être accompagnées par une analyse spécifique des incidences positives ou négatives par voie. Il apparaît ainsi difficile d'apprécier les effets quantifiés, a priori positifs, du projet sur la RD617 et les voiries (report de trafic vers la LINO). Il en est de même pour les effets négatifs sur les voiries réutilisées par la LINO.

Néanmoins, le dossier indique qu'à long terme, la rue Scrive supportera un trafic de l'ordre de 972 à 1151 véhicules à l'heure de pointe du soir et 9 720 à 11 510 véhicules par jour alors que cette voirie supporte à l'heure actuelle environ 7 500 véhicules par jour. Ainsi, du fait de la réalisation de la LINO et des projets urbains, on observera une augmentation de 50% du trafic sur la rue Scrive. Ces modélisations ne tiennent pas compte du report modal vers le transport en commun et les modes doux prévus comme objectif dans le cadre du nouveau plan de déplacement urbain (respectivement de 20% et 10%), il s'agit donc d'estimations hautes.

## Santé et risques

### *Etude Air*

L'étude de la qualité de l'air se fonde sur le bilan 2009 du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la métropole lilloise (AREMA Lille Métropole). Les deux principaux observés sont les poussières en suspension et l'ozone.

Des mesures de pollution liée au trafic routier ont été réalisées dans le cadre de cette étude par le CETE Nord - Picardie, en particulier sur le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et le benzène (une campagne en été et une en hiver). Elles montrent un respect des valeurs réglementaires.

.../...

.../...

Les données des stations de mesure les plus proches, à priori plus représentatives de la qualité de l'air au niveau du site, n'ont pas été exploitées. Le dossier (page 184) précise, en outre, que le registre français des émissions polluantes fait état dans l'aire d'étude de sources de rejets polluants dans l'air. La présence de ces établissements aurait dû conduire à analyser les effets combinés et cumulés de ces rejets polluants ponctuels avec les émissions de pollution diffuse. De surcroît, le dossier ne justifie pas la prise en compte des seules émissions de NO<sub>2</sub> et de benzène alors que l'analyse des bilans de la qualité de l'air présentée page 184 indique une mauvaise qualité de l'air due en particulier aux poussières en suspension, dont les véhicules sont les principaux émetteurs. La réduction de la concentration des poussières est une priorité régionale et constitue un enjeu important pour la santé.

L'état initial de la qualité de l'air ne semble donc pas refléter de manière satisfaisante la réalité de la qualité de l'air au niveau du secteur d'étude.

Cependant, l'étude sur la qualité de l'air du programme ne suit pas les directives de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sanitaires de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Compte tenu de la densité du bâti (inférieure à 10 000 habitants au km<sup>2</sup>), il est nécessaire de réaliser au minimum une étude de niveau II sur les tronçons (ou « brins ») présentant un trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour. Le domaine d'étude concerne l'ensemble des voies impactées par une modification des flux de trafic de plus de 10 %.

Dans le cas de présence de lieux dits sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, stades, centres sportifs, en l'espèce résidences de personnes âgées), cette étude de niveau II doit être remontée au niveau I au droit des lieux sensibles. Elle doit notamment comporter une évaluation quantitative des risques sanitaires.

L'analyse des incidences du programme est donc incomplète pour ce volet. De plus, la réalisation d'un nouveau franchissement de la Deûle dans le prolongement de la rue Scrive et la réalisation d'une connexion à la rocade Nord-Ouest vont inévitablement induire des reports et des trafics de transit sur cette rue.

### ***Etude Bruit***

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée rue Scrive pendant 24 h le 13 novembre 2010. Elle a mis en évidence une zone d'ambiance non modérée pré-existante (niveau sonore supérieur à 65 dB(A) de jour et supérieure à 55 dB(A) de nuit). Cette approche ponctuelle est confirmée par la cartographie du bruit ambiant dans le secteur de la rue Scrive réalisée par LMJU. Ces données traduisent une ambiance urbaine où la circulation routière est importante, y compris la nuit et une influence de la circulation ferroviaire.

Sur la partie de la rue Scrive à l'ouest de la rue St-Charles, le projet n'induera pas de nuisances sonores supplémentaires puisqu'il s'agit d'un simple réaménagement de la voie. Sur la partie située entre le carrefour de la rue St-Charles et la RD617, la déviation du trafic aura, en revanche, des effets sur le bruit :

- la diminution du trafic sur la voie mise en sens unique existante limitera le bruit en façade des habitations riveraines,
- la création d'un trafic sur le nouveau barreau Nord déplacera le bruit vers les habitations riveraines avec un dépassement des niveaux d'urgence réglementaires (2 dB(A)).

Il aurait donc été intéressant de préciser les effets différenciés du projet en indiquant le nombre d'habitations impactées positivement ou négativement par le projet et selon quelle intensité. Cette démarche est aussi valable pour l'approche programme.

En termes de mesures de réduction d'impacts, le dossier indique que des études complémentaires permettront d'identifier les dispositifs (écran acoustique, isolation de façade) qui seront mis en œuvre pour limiter les effets du projet.

.../...

.../...

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

*Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».*

Ce chapitre présente les objectifs et caractéristiques du projet de requalification de la rue Scrive en le replaçant dans le contexte global de la réalisation de la LINO Nord.

Le programme, qui traverse 5 communes, emprunte en grande majorité des voies existantes qui seront réaménagées (rue Scrive, rue Sadi Carnot, rue Félix Faure, rue des Grands Moulins de Paris). Ces voies anciennes seront complétées par quelques tronçons de voiries neuves, pour assurer la continuité ou augmenter la sécurité : déviation d'une partie de la rue Scrive entre la rue St Charles et la Rd617, nouveau franchissement sur la Deûle et restructuration du diffuseur sur la rocade.

Dans le cadre de sa politique de développement des transports en commun, LMCU a prévu, à titre conservatoire, une réserve supplémentaire de 10 mètres de large le long de certains terrains riverains en cours de restructuration (marge de recul imposée aux constructions futures) afin d'intégrer ultérieurement une voie dédiée à un transport en commun en site propre (TCSP).

L'état des lieux du fonctionnement de la rue Scrive indique que l'emprise de la rue est étroite, encombrée par le stationnement de véhicules et n'est pas adaptée au passage des poids lourds. A l'Ouest du carrefour avec la rue St-Charles, la rue Scrive est plus large (16 mètres) mais mal structurée.

Ainsi, les objectifs particuliers du projet rue Scrive sont de :

- de préserver la desserte des équipements et activités existantes ou projetées, en toute sécurité pour les riverains et usagers de la voie,
- de faciliter les circulations piétonnes et cyclistes, par des aménagements en site propre des carrefours sécurisés, et en incitant les véhicules à réduire leur vitesse,
- de réorganiser le carrefour avec la RD617 avec un aménagement permettant de réduire la vitesse sur la RD et de marquer qualitativement l'entrée de ville entre Marcq-en-Baroeul et la Madeleine,
- d'offrir quelques places de stationnement supplémentaires à proximité de la RD617, pour favoriser l'intermodalité avec les bus qui empruntent cette voie.

Ce chapitre reflète la prise en compte de critères techniques (emprise foncière disponible), économiques (desserte des zones économiques), sociaux (renouvellement urbain, amélioration du cadre de vie) et environnementaux (développement d'une offre d'itinéraires pour les modes doux, réduction de la vitesse et donc des nuisances sonores, gestion alternative de l'eau, intégration paysagère).

Le dossier d'étude d'impact souligne aussi les incidences positives suivantes du projet :

- la sécurisation et le développement des itinéraires modes doux,
- l'amélioration de l'image de l'entrée sud de La Madeleine,
- la desserte des pôles économiques,
- l'amélioration des liaisons intercommunales,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RD617.

Ce chapitre présente également l'historique du programme de manière satisfaisante et permet ainsi d'en appréhender les évolutions et les raisons qui ont conduit à retenir ces derniers.

.../...

.../...

- **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits**

*Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».*

Le dossier contient un chapitre relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits par le programme et le projet. Seul le coût du projet sur la pollution de l'air a été quantifié, le coût du projet sur les nuisances sonores est internalisé dans le coût du projet puisque le dossier part du principe que l'isolation acoustique des façades envisagée dans le cadre du projet sera suffisante.

Cette analyse montre une augmentation de 5% de la pollution de l'air en 2020 (comparé à la situation 2020 sans projet) pour le projet et pour le programme.

Les bénéfices du programme et du projet font l'objet d'une présentation mais pas d'une quantification économique. Le report du trafic de la RD617 (contexte urbain dense et très contraint) vers la LINO (contexte urbain moins dense), où le trafic sera plus fluide, est susceptible de générer une diminution de la pollution qu'il aurait été intéressant de quantifier.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

*Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».*

La note méthodologique contenue dans le dossier est succincte et n'apporte pas d'information sur les réflexions, les analyses menées ou les sources bibliographiques exploitées dans le cadre de ce projet.

L'étude d'impact contient une estimation du coût des mesures envisagées, en particulier, des mesures visant à réduire les nuisances sonores (isolation acoustique des façades). Cependant, il est difficile d'apprécier la fiabilité de cette estimation dans la mesure où le document ne précise pas le nombre d'habitations concernées, le nombre et le type d'ouvertures concernées (dimensions) ni le type d'isolement acoustique nécessaire.

- **Prise en compte effective de l'environnement**

Le dossier contient un chapitre relatif aux mesures et aménagements envisagés visant à prendre en compte les orientations et dispositions du Grenelle de l'environnement.

### **3) Aménagement du territoire**

*Les principales orientations, dans ce domaine, de la loi Grenelle du 3 août 2009 consistent à assurer une gestion économe de l'espace et à limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).*

Le projet prévoit le réaménagement sur place de la rue Scrive avec la création d'un nouveau barreau vers la RD617. Il est cohérent avec les orientations d'aménagement du territoire des lois Grenelle. Le programme LINO est aussi principalement envisagé sur des voiries existantes et participera à la redynamisation du territoire et en particulier des friches industrielles très présentes dans le secteur.

- **Transports et déplacements**

*Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).*

Le réaménagement de la rue Scrive va s'accompagner d'un aménagement d'itinéraires pour les modes doux (piétons et cyclistes) contribuant ainsi à leur développement mais aussi à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).

.../...

.../...

Le programme LINO intégrera également une mesure d'accompagnement visant à créer une servitude au profit du développement ultérieur d'une ligne de transport en site propre le long de la LINO. Il aurait été pertinent, compte tenu des projets de reconversion des friches industrielles envisagés (zones d'activités et zones d'habitats), de prévoir la réalisation de cet aménagement en même temps que les infrastructures routières, ou avec un décalage le plus court possible.

Le programme, en particulier la création d'un nouvel échangeur et d'un nouveau franchissement sur la Deûle, est en revanche susceptible de générer une augmentation du trafic consécutivement à l'amélioration des conditions de circulation.

- **Biodiversité**

*Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).*

En ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels, le projet prévoit essentiellement des mesures paysagères (plantation d'espèces ornementales), ayant peu d'effet sur la biodiversité. Cet enjeu n'est toutefois pas majeur dans le contexte du projet.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

*Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).*

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre comme l'incitation à l'usage de modes doux et une réflexion sur l'intermodalité dans le cadre du PDU.

Dans le cadre du programme d'aménagement global, il serait nécessaire au vu de l'augmentation du trafic liée au programme lui-même mais aussi aux projets urbains de reconversion industrielle de mettre en service une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) le long de l'itinéraire, ce qui constituerait une mesure de réduction d'impact, d'accompagnement des incidences de l'aménagement du territoire.

- **Environnement et Santé**

*Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).*

La limitation de la vitesse et les aménagements connexes prévus dans le cadre de ce projet (création de cheminements piétons et cyclistes) peuvent contribuer à limiter les émissions de polluants et réduire les nuisances sonores. Cependant, des reports importants de trafic sont attendus sur certaines voiries, ce qui va générer des augmentations locales de la pollution et des nuisances sonores. Des mesures complémentaires, ponctuelles et adaptées, sont donc nécessaires.

L'analyse globale des incidences du programme montre une augmentation des émissions de polluants (due à l'augmentation du trafic). Ce constat doit conduire les autorités locales à développer, améliorer ou revoir leurs stratégies vis-à-vis des déplacements.

- **Gestion de l'eau**

*Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).*

.../...

.../...

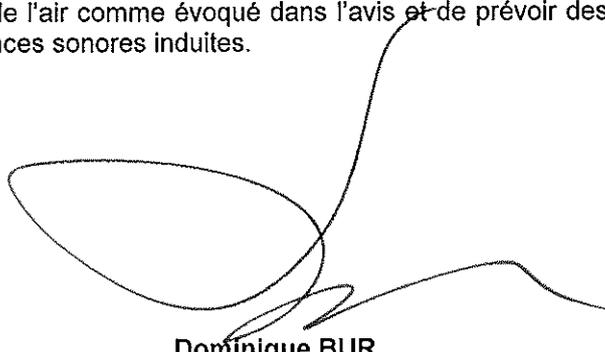
Le projet permettra un tamponnement et un traitement avant rejet aux milieux naturels (eaux souterraines et eaux superficielles) des eaux pluviales qui n'existent pas actuellement. Ces éléments du projet conduiront à améliorer la gestion hydraulique et le fonctionnement des réseaux d'assainissement, la recharge utile des nappes, la préservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines.

#### ❖ CONCLUSION

**Le résumé permet une bonne prise de connaissance par le public du projet de ses incidences et l'étude d'impact est globalement de très bonne qualité.**

La présentation, la justification et l'analyse des effets cumulés du projet et du programme global dans lequel il s'inscrit, sont claires et démontrent une bonne prise en compte des enjeux environnementaux, de même qu'une cohérence avec les orientations des lois Grenelle.

Il convient de compléter le volet qualité de l'air comme évoqué dans l'avis et de prévoir des mesures complémentaires de réduction des nuisances sonores induites.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above the name Dominique BUR.

**Dominique BUR**