Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 23 SEP. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de liaison intercommunale nord-ouest de Lille (LINO, partie sud)

Réf. : DAT TA2011-07-20 – 111 (11-0901)
Copies : Préfecture du Nord ; ARS ; DDTM 59

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 la liaison intercommunale nord-ouest de Lille (partie sud) est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mai 2011 du dossier d'étude d'impact transmis le 25 juillet 2011.

1. Présentation du projet :

Ce projet consiste en la constitution d'une voie principale, sur une longueur de 12 kilomètres environ, qui s'étend de la commune de **Loos** (secteur sud-ouest du pôle Eurasanté), jusqu'à la commune de **Lambersart** (rue Eugène Descamps), en passant par les communes d'Emmerin, Haubourdin, Sequedin et Lomme.

La voie principale reprend partiellement des voies existantes, qu'il est prévu de requalifier (rue des Lostes, route de Sequedin, rue du Train, rue de la gare, rue A. Bonte).
Dans une logique de continuité d'itinéraire, le projet prévoit aussi la réalisation d'une voie nouvelle dans les carrières d'Emmerin/Haubourdin, au niveau de la voie ferrée à Loos/Haubourdin (création d'un passage sous la voie ferrée), le long du site Délivrance à Lomme, et entre la rue E. Descamps et la rue A. Bonte à Lambersart pour créer un passage sous la voie ferrée.
En complément, pour assurer un report de trafic efficace depuis les secteurs urbains vers la LINO, il est prévu l'aménagement de zones apaisées dans les secteurs urbanisés. Ces zones consistent en la mise en impasse, en sens unique et rétrécissements de chaussées.

Ce projet a pour objectifs de :

- construire une liaison transversale entre plusieurs communes de la métropole lilloise : Emmerin, Haubourdin, Lambersart, Lomme, Loos et Sequedin ;
- développer une « mobilité durable » par l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétons, et par la création de couloirs de bus spécifiques ;
- requalifier les voiries proches existantes, pour assurer une parfaite redistribution du trafic (mise en place de sens unique, création de zone apaisée ou de zone 30 km/h, l'élargissement des trottoirs),
- améliorer le cadre de vie en centre-ville par un report du trafic sur la LINO ;
- renforcer l'accessibilité des grands projets métropolitains (Eurasanté, zone de la Pierrette, site RFF de Lomme-Délivrance, Euratechnologie).

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

2. Qualité de l'étude d'impact :

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

L'absence de lien fonctionnel entre les parties sud, centrale et nord de la LINO est démontrée dans la notice explicative du dossier d'enquête publique et dans le dossier d'étude d'impact qui précise en page 179 que les trois parties de LINO sont indépendantes les uns des autres d'un point de vue fonctionnel.
Les trois tronçons distincts de la LINO ne constituent pas un programme au sens de la réglementation.

- **Résumé non technique :**

Le résumé non technique indique que les principaux enjeux du projet sont les déplacements, la préservation de la ressource en eau et le cadre de vie. Les éléments de présentation du projet et l'intégration des critères qui ont conduit à retenir la variante de projet y sont repris.
La présentation des impacts du projet est étoffée sur le volet « déplacements », elle est plus superficielle s'agissant des autres enjeux.

En particulier, à l'instar de l'étude d'impact dans son ensemble, il pourrait être étoffé pour mieux apprécier les effets réels du projet sur la biodiversité et la santé (cadre de vie).

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

Biodiversité

Un état initial du site, destiné à la prise en compte « des richesses naturelles » (art. R.122-3 du code de l'environnement), a été réalisé sur la base des données bibliographiques existantes et sur des prospections de terrain.

La présence de plusieurs espaces verts, friches et délaissés constituant des refuges pour la faune et la flore en contexte semi-urbain, est indiquée dans l'état initial.

Concernant la **faune**, diverses espèces d'oiseaux et quelques individus de Crapaud commun ont été observés dans des points d'eau ou mares de la carrière Ramery sur les communes d'Emmerin, Loos et Haubourdin et à proximité de la Deûle. La création de noues plus ou moins humides, prévue dans le projet, pourrait profiter à l'espèce. Le Lézard vivipare a également été observé sur les voies ferrées à l'ouest de la gare de Lomme. D'autres espèces, qui s'accommodent d'habitats périurbains, sont aussi présentes, tel le Hérisson d'Europe ou des chiroptères.

Concernant la **flore**, la pétasite officinale et l'épilobe rosée, espèces rares en région Nord - Pas-de-Calais, sont signalées à Lambersart, à proximité de la Deûle. Selon les éléments du dossier, ces espèces ne sont pas affectées par l'aménagement et leurs habitats ne sont pas fondamentalement modifiés.

La carrière Ramery est un espace qui abrite une biodiversité remarquable par la diversité des milieux naturels ou pseudo-naturels : friches, terres bouleversées et délaissées et points d'eau. La présence d'Odonates, d'amphibiens et d'oiseaux d'intérêt patrimonial sur le périmètre d'étude témoigne d'une certaine diversité à signaler dans ce contexte périurbain.

Les méthodes et dates de prospection, importantes pour asseoir la validité des inventaires produits, sont peu décrites dans l'étude d'impact. Or, une expertise écologique du site plus approfondie aurait peut être permis d'identifier davantage d'espèces et en tout cas de mieux cerner ses enjeux.

En effet, la **carrière Ramery** figure dans l'inventaire réactualisé des sites d'intérêt écologique, produit en 1992 par la Communauté Urbaine de Lille. L'inventaire signale en particulier la présence sur le site de **l'une des rares colonies françaises de reproduction du Goéland cendré**.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

Lors de la saison de reproduction 2011, la carrière était fréquentée par 50 Goélands cendrés adultes, dont 7 couples reproducteurs. En 2010, elle abritait 19 couples pour une population nicheuse française estimée entre 48 et 50 couples seulement, essentiellement présente en région Nord Pas-de-Calais (P. Camberlein, Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord et du Pas-de-Calais (GON), publication de la revue *Ornithos*). Cette colonie de Goélands cendrés représente donc un enjeu de conservation majeur, de portée régionale et nationale.

Le Goéland cendré est une espèce protégée au titre de l'article L411-1 du code de l'environnement. L'arrêté ministériel du 29 octobre 2009, fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection, précise que sont interdites la destruction des spécimens, nids et œufs de Goéland cendré, mais aussi leur perturbation intentionnelle, ainsi que l'altération, la destruction et la dégradation de leurs habitats de reproduction et aires de repos.

D'autres espèces protégées trouvent égalementrefuge au sein de la carrière, en particulier dans sa partie est, dans des secteurs en cours d'exploitation ou remaniés, qui permettent l'expression de la biodiversité. A titre d'exemple, le Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord – Pas-de-Calais et l'association Entrelianes y ont répertorié le Gnaphale jaunâtre au sein de la flore, le Crapaud commun, les Tritons alpestre et crêté chez les Amphibiens et, parmi les oiseaux, la Chouette chevêche ou l'Hirondelle de rivage. Cette diversité est liée à une mosaïque d'habitats, à une topographie complexe, à des substrats xérophiles, à la présence de points d'eau et de fronts de taille, au développement d'une végétation spontanée.

Sur le reste du tracé, les enjeux en matière de biodiversité sont moins forts. Les propositions générales de plantations d'alignement d'arbres, de haies champêtres, de plantes mellifères, de noues humides et de gestion différenciée semblent adaptées à la création d'un corridor biologique urbain. Néanmoins, les noues ne pourront jouer un rôle de mares, notamment pour les amphibiens, que si la qualité de l'eau y est suffisante, et plus encore, si elles ne s'assèchent pas trop rapidement. Ceci requiert un aménagement hydraulique qui devrait être précisé dans le dossier.

L'enjeu de la conservation de la biodiversité remarquable au sein de cette carrière périurbaine devrait être davantage mis en avant dans l'état initial du site pour être pris en compte dans le projet. Alors qu'une variante du tracé, qui permet d'éviter la carrière, est mentionnée dans l'étude d'impact, la variante retenue la traverse au niveau de la zone de nidification des Goélands cendrés sans être compatible avec les enjeux de la préservation de cette espèce protégée et de la biodiversité dans son ensemble. Une expertise écologique approfondie accompagnée de mesures d'évitement et de réduction d'impact permettrait une réelle prise en compte dans le projet de ces enjeux.

Par ailleurs, même si ils ne font pas l'objet du présent avis, le dossier évoque une remise en état de la carrière sur le long terme dans l'optique d'une extension du parc de loisirs, la création d'une prairie humide ou inondable, ainsi que la plantation de bosquets au sein de la carrière. De telles mesures ne semblent pas compatibles avec la biologie du Goéland cendré, davantage attiré par des espaces nus et ouverts. Ces aménagements n'auraient probablement pas été de nature à favoriser la conservation du Goéland cendré.

Enfin, au-delà de l'impact de l'emprise de la voirie, les modalités d'usage et d'entretien du site conditionneront étroitement le devenir des espèces. Un plan de gestion conservatoire pourrait être élaboré dans le cadre des projets de l'Espace Naturel Lille Métropole sur cet espace. La réalisation d'une telle démarche, qui permettrait une préservation à long terme des espèces patrimoniales, doit constituer une mesure d'accompagnement intrinsèque du projet pour pérenniser les mesures d'évitement et/ou de réduction.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000, en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 (article R.414-19 alinéa 3 CE). Le dossier contient une présentation des sites Natura 2000 potentiellement concernés par les effets du projet : la zone humide de Ploegsteert (Belgique), située à 15 km, et le site des Cinq tailles à Thuméries, à 20 km. Le dossier d'étude d'impact indique qu'il n'existe pas de liens fonctionnels entre les sites Natura 2000 et le site-projet, en l'absence de liens hydrauliques et écologiques. Malgré une biodiversité remarquable, le site-projet n'héberge pas d'espèces ou d'habitats d'intérêt communautaire ayant conduit au classement de ces sites Natura 2000. Ainsi, le projet n'engendrera pas d'effet sur les sites Natura 2000.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

Agriculture

Le dossier ne présente pas d'élément relatif à cette thématique (nombre d'exploitants agricoles, surface des exploitations agricoles, emprise du projet, surfaces agricoles impactées par exploitation, type d'exploitation).

Or, il est susceptible d'avoir un effet sur la consommation de terres agricoles.

Dans un contexte urbain assez dense, il aurait été intéressant et même souhaitable d'apprécier finement l'incidence du projet sur les dernières exploitations agricoles du secteur d'étude.

Par ailleurs, il est précisé dans le dossier d'étude d'impact que le projet est susceptible d'engendrer une urbanisation à ses abords. A ce sujet, une estimation de la surface impactée aurait dû être réalisée et intégrée au dossier.

Eau

L'état initial du volet **eaux souterraines** présente les différentes nappes d'eau souterraine (nappe de la craie et nappe des calcaires carbonifères) du périmètre d'étude.
La faible vulnérabilité des calcaires carbonifères aux différentes pollutions est précisée, au regard de la présence de couches d'argile imperméables.
La vulnérabilité de la nappe de la craie n'est pas spécifiée, alors que cette nappe est exploitée dans les champs captants du sud de Lille, situés à proximité immédiate de l'aire d'étude. Ces champs captants font l'objet d'une déclaration d'utilité publique et d'un Projet d'Intérêt Général (PIG) pour assurer la protection des sols.

Les **captages d'eau** du secteur d'étude sont inventoriés et localisés ; certains captages destinés à la consommation humaine se situent à Lambersart, sur l'aire d'étude.
Le dossier précise à juste titre que la préservation de la ressource en eau souterraine constitue un enjeu important du territoire compte tenu de la forte pression exercée sur ces nappes pour la production d'eau potable.

L'état initial du volet **eaux superficielles** est succinct pour un projet concernant un linéaire de 12 km. Le réseau hydrographique est peu dense, mais marqué par la présence de la Deûle. Le périmètre d'étude se trouve sur le bassin versant Lys-Deûle, dont la qualité faible implique un report de 2015 à 2027 du délai d'atteinte du bon état général.
Le projet est aussi concerné par deux affluents de la Deûle : la becque de la Tortue, et la drève de l'Abbaye. Ces cours d'eau sont des aménagements artificiels qui assurent le drainage des eaux superficielles. Les informations sur ces cours d'eau sont insuffisantes compte tenu de l'élargissement du pont franchissant la Deûle et du franchissement de ces cours d'eau envisagés dans le projet.

Les données les plus précises du SDAGE Artois-Picardie, actualisé en novembre 2009, et le SAGE de Marque-Deûle, en cours d'élaboration, sont peu exploités. Seuls les enjeux liés à ces documents sont évoqués. Les éléments du diagnostic et les dispositions de ces documents auraient dû être mieux intégrés à l'étude d'impact : ils constituent des informations fondamentales pour une bonne prise en compte des enjeux liés à la préservation de la ressource en eau.

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 pluie seront collectées par des noues non étanches permettant l'infiltration vers les eaux souterraines.
Cette gestion des eaux de ruissellement par infiltration apparaît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie, notamment l'orientation n°1 relative à la maîtrise les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives. Il aurait été souhaitable de préciser la perméabilité du sol sur l'ensemble du linéaire (tests de perméabilité) pour vérifier la faisabilité de cette mesure de gestion des eaux et d'étudier la compatibilité de cette gestion par infiltration avec la présence de catiches et de carrières sur les communes concernées en raison des risques potentiels d'effondrement ou de glissement de terrain.

Malgré une exploitation intéressante de la bibliographie scientifique permettant d'apprécier les **charges polluantes** induites par le projet, et une estimation des flux polluants rejetés (charges polluantes après traitement), il n'est pas possible de conclure à l'innocuité de ces rejets. En effet, la

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

qualité des rejets est étudiée au regard des objectifs de qualité des cours d'eau alors que les eaux sont infiltrées vers les eaux souterraines. Compte tenu de l'enjeu de préservation de la ressource en eau souterraine du secteur d'étude, il est souhaitable de revoir l'étude sur ce point.

Globalement, le projet proposé permettra néanmoins une diminution des débits et de la pollution rejetés au milieu naturel grâce à un tamponnement et un traitement avant rejet. Ces mesures amélioreront la gestion hydraulique et le fonctionnement des milieux naturels, et permettront de soulager le système d'assainissement.

Paysage

L'atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais a été exploité dans le cadre de l'étude paysagère. La zone d'étude, qui intègre l'ensemble du périmètre de la LINO, se situe dans la vallée de la Deûle où se succèdent trois séquences paysagères : paysage urbain, paysage rural et paysage intermédiaire.

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

La recherche d'une cohérence d'ensemble sur la LINO contribuera à améliorer l'image du territoire en valorisant les éléments du paysage (canal de la Deûle) et du patrimoine (monuments historiques et éléments patrimoniaux).

Déplacements

L'état initial du volet « déplacements » présente les principaux axes structurants (A25, A22, rocade Nord-Ouest), les voies de desserte principales (avenue de l'Hippodrome, l'avenue de Dunkerque, rue Sadi Carnot, rue G. Potié, rue du Maréchal Foch, la RD341), le réseau de distribution (rue Descamps, rue G. Moquet, l'avenue Oscar Lambret) et le réseau de desserte primaire.
Il est précisé qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de voies structurantes ou de distribution Nord-sud sur les communes concernées par le projet. Par défaut, ce sont les voies de desserte primaire (rue de l'Egalité, rue des Lostes) qui occupent ce rôle, sans en posséder le dimensionnementet la vocation.

Le réseau routier sur le secteur d'étude est très dense et les trafics observés relativement importants :

- avenue de Dunkerque : 26 000 véhicules/jour dont 6,5% de poids lourds ;
- rue Potié et rue du Maréchal Foch : 15 000 véhicules/jour dont 7,7% de poids lourds ;
- rue J. Guesde : 12 000 véhicules/jour dont 6,8% de poids lourds ;
- centre-ville de Sequedin : 15 000 véhicules/jour ;
- boulevard de la République : 11 500 véhicules/jour ;
- rue de l'Egalité : 9 000 véhicules/jour, dont 9% de poids lourds.

En matière d'accidentologie, le dossier relève que ce sont les voies les plus utilisées qui connaissent le plus d'accidents (avenue de l'Hippodrome, rue J. Guesde, avenue de Dunkerque, avenue de la République, rue V. Hugo, rue du maréchal Foch, boulevard de la République).

Le dossier contient une description des principaux carrefours de la zone d'étude, ainsi qu'une simulation de l'état de saturation du réseau viaire (modèle EMME/2). Selon les données de ce modèle, on observe des problèmes de congestion aux heures de pointe du soir sur les voiries suivantes :

- rue Potié-Maréchal Foch au niveau de la route de Sequedin ;
- au centre de Sequedin (notamment le samedi du fait de la présence du centre commercial Englos) ;
- rue Eugène Descamps, avenue de Dunkerque, rue de l'Egalité, rue G. Moquet (présence du CHRU-Eurasanté).

Il est à noter également que d'importants problèmes de congestion sont observés sur l'autoroute A25, sur la RN41 et dans le secteur CHR-Eurasanté.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

Les communes du secteur d'étude (Loos et Haubourdin) bénéficient d'une offre ferroviaire TER (Lille-Béthune-Boulogne et Lille-Lens) de bonne qualité. Le territoire bénéficie aussi d'une desserte ferroviaire pour le fret (plateforme multimodale internationale de Lomme-Délivrance, port de Lille).

Un diagnostic des **transports en commun**, qui précise le niveau de service, les amplitudes horaires, les fréquences, le nombre de bus et les itinéraires, permet de caractériser la qualité de la desserte du secteur d'étude.

L'offre de transports en commun est complétée par une offre de qualité combinant métro et bus. Cependant, les éléments du dossier indiquent que le taux de couverture au sud et au centre de l'aire d'étude est moins bon.

S'agissant des modes de **déplacement doux** (piétons et cycles), dont le développement est un enjeu du territoire, le dossier indique que seuls certains secteurs sont équipés en itinéraires spécifiques pour les deux-roues, mais sans constituer d'itinéraires continus.

Le dossier intègre les dernières données relatives aux déplacements, issues du diagnostic du Plan de Déplacement Urbain de Lille Métropole en cours d'actualisation. Le nombre de déplacements par habitant est en baisse et la part modale de l'automobile a diminué. Cependant, le trafic routier reste important en raison de l'allongement des trajets.

Compte tenu de l'importance des travaux envisagés (élargissement du pont sur la Deûle, création de passage sous voies ferrées, déplacement de voies ferrées, réhabilitation et création), il aurait été nécessaire d'approfondir l'analyse des impacts des travaux eux-mêmes. Pour les usagers (automobilistes et passager TER) et les entreprises (transport de fret ferroviaire). Sur ce point, les éléments du dossier devraient être complétés pour assurer une bonne information du public.

S'agissant de l'analyse des effets du projet, le dossier intègre les données d'une modélisation des reports de trafic, induits par la création de la LINO et les aménagements des voies connexes (modèle EMME2). Les résultats du modèle mettent en évidence une décharge des voiries locales de Loos, Haubourdin, Sequedin, Lomme et Lambersart vers la LINO. Les résultats du modèle indiquent aussi que la LINO impactera les grandes voies de transit et d'échanges de la métropole que sont l'A25 et la rocade Nord-Ouest (+200 unités véhicule particulier en heure de pointe du soir en moyenne). Les rues Carrière des Ciments et d'Haubourdin connaitront respectivement une augmentation de trafic de 40% et 35%. Ces hausses sont à relativiser compte tenu du très faible trafic dans ces rues.

Il est à noter que le modèle ne tient pas compte du report modal vers les transports en commun et les modes doux, prévu dans le cadre du nouveau Plan de Déplacement Urbain et estimé respectivement à 20% et 10%).

Les orientations du PDU de Lille trouvent une traduction dans ce projet qui contribue à structurer le réseau routier et améliore l'accessibilité du territoire au niveau local.

Dans le cadre de la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A25, l'avis des services de l'Etat devra impérativement être pris en compte. Il en est de même de l'avis de RFF sur le déplacement de la voie ferrée principale qui longe et dessert le site de Lomme-Délivrance.

Santé et risques

Risques

Le périmètre d'étude est caractérisé par la présence de nombreux sites industriels ou anciennement industrialisés ainsi que de sites potentiellement pollués, dont certains sont consécutifs à l'exploitation d'activités relevant de la législation sur les installations classées. C'est le cas en particulier du site GDF qui fait l'objet d'une fiche BASOL (NPC 59/292).

Une étude de la pollution des sols a été réalisée à partir d'une campagne de 10 sondages au niveau des carrières d'Emmerin et de 16 sondages sur le site de Lomme-Délivrance. Les résultats d'analyse ont montré l'absence de pollution des sols par comparaison au fond géochimique de la région. Néanmoins, il est précisé aux pages 7 et 218 que des études complémentaires pour déterminer la localisation et la nature d'éventuelles poches de pollutions restent à intégrer au dossier, et que les

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

mesures de gestion des eaux d'exhaure et des déblais seront déterminées au terme des diagnostics et vérifications qui seront réalisées lors des études géotechniques et environnementales, dans le cadre des acquisitions.

S'agissant des canalisations de transport de matières dangereuses, l'étude d'impact indique la présence de canalisations exploitées par TRAPIL, mais n'évoque pas les canalisations exploitées par GRT Gaz. Sur les tronçons abandonnés, l'absence de risque de pollution ne pouvant être exclue, l'opportunité de démanteler les canalisations enterrées aurait dû être étudiée et présentée dans le dossier.

Qualité de l'air

L'analyse se fonde sur les données moyennes 2006 et 2007 de la station urbaine de Lomme du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la métropole lilloise. Outre le fait que l'analyse des résultats de la station de Lomme n'est faite que sur 2 années et de manière globale (moyenne annuelle), il est regrettable que le bureau d'étude conclue à l'absence de problématique particulière alors que la moyenne annuelle en poussières (PM10), de 34 µg/m^3 en 2007 dépasse la valeur guide définie par l'OMS qui est de 20 µg/m^3.

Des mesures de la 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_2 et le benzène (une campagne en été et une en hiver). Ces campagnes montrent en moyenne un respect des valeurs réglementaires.

Par ailleurs, le périmètre d'étude est concerné par la présence d'établissements industriels (carrière, déchetterie) susceptibles de générer des émissions polluantes ponctuelles. La présence de ces établissements aurait dû conduire à analyser les effets combinés et cumulés des rejets polluants ponctuels avec les émissions de pollution diffuse.

Le dossier ne justifie pas la prise en compte des seules émissions de NO_2 et de benzène alors que l'analyse des bilans de la qualité de l'air présentée page 70 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.

Enfin, la synergie « polluants atmosphérique – allergène » est mentionnée en page 324 du rapport ainsi que le risque d'augmentation d'allergie qui en découle. L'utilisation d'espèces allergisantes telles que le noisetier et le chêne est en effet prévue. Le porteur du projet doit donc préciser comment il entend réduire ce risque.

Environnement sonore

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée sur l'ensemble du tracé de la LINO pendant 24 heures, les 6, 7 et 8 novembre 2008. Elle a mis en évidence une zone d'ambiance préexistante non modérée le jour (niveau sonore supérieur à 65 dB(A), et supérieur à 55 dB(A) de nuit). Ces données traduisent une ambiance urbaine où la circulation routière est importante y compris la nuit, et indiquent une influence de la circulation ferroviaire.

Le dossier intègre une cartographie, peu exploitable en l'absence de légende, qui délimite :

- les zones d'ambiance non modérées où le projet ne devra pas induire de nuisances sonores supérieures à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit en façade des habitations ;
- les zones d'ambiance modérées où le projet ne devra pas induire de nuisances sonores supérieures à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit en façade des habitations.

Une estimation de la population exposée aurait permis de comparer l'environnement sonore à différentes périodes (2008, 2015 sans projet et 2015 avec projet) ; elle aurait aussi permis de prendre en compte les critères définis par l'OMS et de valoriser les bénéfices sanitaires du projet.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

Des protections (mur anti-bruit ou isolation) sont prévues et présentées brièvement en page 20. Le choix a été fait de considérer l'ensemble de cette infrastructure comme nouvelle, ce qui se révèle plus favorable aux riverains pour la mise en oeuvre de protections.

Le délestage de trafic via la création de zones apaisées va induire une réduction des niveaux sonores. Cette mesure aurait pu être davantage valorisée dans le dossier.

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

Ce chapitre reprend l'historique du programme : initialement (1970), c'était un programme routier de contournement de la métropole entre l'autoroute A25 et la RN17 répondant à une logique « fonctionnelle » où l'offre en infrastructure devait suivre la demande toujours croissante de la circulation automobile (voie intercommunale nord-ouest (VINO). Cette VINO prenait la forme d'une 2x2 voies continues uniquement routières conçues comme une rocade intérieure. Cette conception a évolué en un programme global de développement du territoire intégrant les enjeux d'accessibilité, de limitation des nuisances, de liaisonnement des territoires et de développement des modes de déplacement complémentaires.

Le projet, qui traverse 6 communes, emprunte en grande majorité des voies existantes qu'il est prévu de requalifier. Mais pour assurer une continuité d'itinéraire, le projet prévoit la création de voies nouvelles traversant la carrière d'Emmerin, la voie ferrée à Loos/Haubourdin (création d'un passage sous la voie ferrée), le long du site Délivrance à Lomme et entre la rue E. Descamps et la rue A. Bonté à Lambersart pour créer un passage sous la voie ferrée.
En complément, et pour assurer un report de trafic efficace depuis les secteurs urbains vers la LINO, il est prévu l'aménagement de zones apaisées dans les secteurs urbanisés, par des mises en impasse, en sens unique et des rétrécissements de chaussés.

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) pour intégrer ultérieurement une voie dédiée à un transport en commun en site propre (TCSP).

Ce chapitre intègre la présentation de plusieurs variantes étudiées dans le cadre du projet, et permet d'appréhender les évolutions qui traduisent la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte certains enjeux environnementaux et en particulier le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Pour autant, le document ne justifie pas suffisamment le projet routier envisagé au regard des préoccupations de desserte et d'environnement.
Ainsi, le dossier ne démontre pas la nécessité de desservir certains secteurs. La création en zone agricole de nouvelles dessertes du centre commercial ou du secteur Euratechnologie n'est pas réellement justifiée et ne fait pas l'objet de variantes. Certains aménagements posent également question, comme le giratoire à proximité du parc urbain de Loos, en secteur rural et éloigné de toute urbanisation.

Le tracé laisse au contraire apparaître une stratégie d'aménagement du territoire qui ne prend pas toujours pleinement en compte les orientations de la loi Solidarité Renouvellement Urbain et les lois Grenelle.

S'agissant de la desserte d'Eurasanté par exemple, seules deux variantes ont été comparées : un tracé passant par la carrière d'Emmerin et un autre dans les champs captants du sud de Lille. Or, d'autres variantes auraient pu être étudiées afin de les éviter
Comme indiqué supra, les enjeux biodiversitaires (présence de nidification de Goéland cendré) sur le site de la carrière doivent être mieux pris en compte et doivent être intégrés aux critères de choix de la variante.

En résumé, les éléments de justification de la variante retenue sont à ce stade incomplets et devraient intégrer davantage les enjeux environnementaux du territoire et de transfert modal.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

• **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :**

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.

Dans ce chapitre, seul le coût du projet en matière de pollution de l'air a été estimé.
Le coût du projet sur les nuisances sonores est intégré au coût total du projet, ce qui est justifié par le fait que l'isolation acoustique envisagée dans le cadre du projet sera suffisante.

L'analyse indique que la pollution de l'air en 2020 sera inférieure de 5 % avec le projet par rapport à la situation sans le projet.

De manière plus générale les bénéfices du programme et du projet font l'objet d'une présentation, mais gagneraient à être quantifiés économiquement.

• **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet :**

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 du projet.
L'étude d'impact ne contient pas d'estimation du coût des mesures envisagées en faveur de l'environnement.

3. <u>Prise en compte effective de l'environnement :</u>

Le dossier contient un chapitre succinct relatif aux mesures et aménagements envisagés dans le cadre du projet pour prendre en compte les orientations et dispositions du Grenelle de l'environnement.

- **Aménagement du territoire :**

Le projet prévoit le réaménagement sur place de plusieurs voies en cohérence avec les orientations des lois Grenelle.

Le projet envisage par ailleurs la création de nouvelles voies sur des terres agricoles ou des milieux naturels néo-formés.
La justification de la création de certaines de ces nouvelles voies de desserte devrait être mieux étayée (centre commercial d'Englos, secteur d'Eurasanté), dans la mesure, où ils pourraient apparaître comme incohérents avec l'objectif du projet visant à développer une mobilité durable , voire susceptible d'induire une urbanisation en étalement urbain à ses abords.

- **Transports et déplacements :**

Le projet de LINO Sud va s'accompagner d'un aménagement d'itinéraires pour les modes doux (piétons et cyclistes). Les aménagements envisagés contribueront au développement de l'usage des modes doux et à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).

Le projet LINO intégrera 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, ce qui paraît pertinent.
Le projet, en particulier la création d'un nouvel échangeur et d'un nouveau franchissement sur la Deûle, est susceptible de générer un phénomène d'appel et une augmentation du trafic résultant de l'amélioration des conditions de circulation. Cet effet induit, qui n'est pas suffisamment évalué dans l'étude d'impact, pourrait remettre en cause les effets positifs du projet, voire aggraver les conditions de circulation sur les grands axes.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

- **Biodiversité :**

Ce projet comporte des enjeux biodiversitaires de portée nationale, notamment la protection du goéland cendré, qui devraient être mieux pris en compte dans le projet. .

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

Le dossier présente des mesures concrètes en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre telles l'incitation à l'usage des modes de transport doux (création de nouveaux itinéraire spécifiques et sécurisés). En outre, le projet est compatible avec les objectifs du PDU de Lille visant à développer l'intermodalité au sein du territoire.

Le projet permettra d'une part la desserte sécurisée des gares de Loos et d'Haubourdin pour les deux roues et d'autre part, de proposer à moyen terme,une liaison bus en site propre à haut niveau de service (réserve foncière intégrée à l'emprise totale du projet) des principaux pôles d'échange (gare, métro).

L'attention est attirée sur les impacts de la nouvelle offre pour les automobilistes, qui pourrait induire une urbanisation importante des territoires concernés et contribuer à une augmentation du volume des déplacements.

Il serait intéressant, en outre, d'étudier la possibilité de recourir, en phase de chantier, à des modes d'acheminement alternatifs des matières premières (voie fluviale par exemple), à des filières d'approvisionnement courtes, et d'envisager le recyclage total ou partiel de la chaussée existante.

- **Environnement et Santé :**

La limitation de la vitesse et les aménagements connexes prévus dans le cadre du projet (zone apaisée, création de cheminements piétons et cyclistes) contribuent à limiter les émissions de polluants et à réduire les nuisances sonores. La diminution du trafic en centre-ville induite par le projet contribuera localement à l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores et pollution de l'air).

- **Gestion de l'eau :**

Le projet prévoit un tamponnement et une infiltration des eaux de ruissellement qui contribueront à améliorer la gestion globale des eaux et à préserver la ressource en eau dans le respect des réserves évoquées dans le présent avis.

4. Conclusion

Le résumé non technique reflète le contenu de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance du projet par le public, plus partiellement de ses incidences.

La justification du projet et du tracé routier retenus au regard des préoccupations d'environnement, alors que certains des secteurs traversés présentent un intérêt justifiant leur évitement,est à ce stade insuffisante. De même, les effets indirects du projet sur l'environnement, induits par l'amélioration de la desserte routière du territoire, sont peu analysés. Dès lors, il apparaît difficile d'appréhender les effets du projet à long terme sur la consommation d'espace (consommation induite d'espaces agricoles notamment), l'augmentation du traficdes émissions de gaz à effet de serre et de la pollution, l'augmentation des nuisances sonores, l'ouverture à l'urbanisation de secteurs non encore urbanisés.

Le thème des **déplacements** fait l'objet d'un état initial joint au dossier et d'une analyse des incidences bien documentés et renseignés en particulier pour les déplacements locaux (estimation des trafics et des reports). Les modélisations démontrent la pertinence des objectifs du projet en termes de report du trafic des centres-villes vers la nouvelle voirie et les axes structurants (autoroute A25 et rocade Nord-Ouest).

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr

Les incidences du projet, en phase de travaux, pour l'ensemble des modes de déplacement (transport ferré de voyager, transport ferré de marchandises, véhicules motorisés) doivent être précisées.

S'agissant du volet **biodiversité**, l'étude d'impact devrait mieux mettre en évidence les enjeux principaux, dont la présence de sites de reproduction d'oiseaux de grande valeur patrimoniale comme le Goéland cendré tout particulière..L'étude d'impact ne permet pas à ce stade d'apprécier suffisamment les incidences réelles du projet sur les espèces et leurs habitats.

Le volet **eau** est globalement de bonne qualité. Il devrait être complété sur les eaux superficielles. La gestion des eaux de ruissellement envisagée est intéressante et l'analyse des impacts du projet doit être complétée pour permettre une appréhension partielle des incidences du projet sur les ressources en eaux souterraines.

Le volet qualité de l'air devrait être plus détaillé.

La requalification de voiries et la création d'itinéraires cyclables sont cohérents avec les orientations des lois Grenelle et favoriseront l'amélioration du cadre de vie en centre-ville, le développement des modes de déplacement alternatifs et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dominique BUR

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 31 09 98 - www.nord.gouv.fr