



## PRÉFET DU NORD

Direction régionale de  
l'environnement, de  
l'aménagement et du  
logement

Service Déplacements  
Intermodalité  
Infrastructures

Affaire suivie par :  
Karine LADREYT  
Tél : 03 20 40 53 46  
Fax : 03 20 40 43 09  
Karine.ladreyt@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 15 JUL. 2010

### AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2010 DE LILLE

Lille Métropole Communauté urbaine a adopté son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) en juin 2000. L'évolution de la législation, et notamment l'adoption de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, impose de le mettre en conformité avec celle-ci. La révision du PDU de Lille a donc été engagée début 2006.

L'ordonnance 2004-489 et le décret 2005-613, qui transposent la directive européenne 2001/42/CE, ont rendu obligatoire la production d'un rapport environnemental et la saisine de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur les projets de plan.

Conformément à l'article R 122-19 du code de l'environnement, la présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine a donc saisi le préfet pour qu'il émette un avis sur le projet de PDU arrêté par le conseil communautaire en date du 2 avril dernier et le rapport environnemental sous 3 mois. La préfecture du Nord a accusé réception de ces documents le 16 avril 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Nord – Pas-de-Calais, du Service Navigation et de la Direction Interdépartementale des Routes du Nord.

#### **Le PDU de Lille : cadre réglementaire et contenu**

Conformément à la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) et à la loi SRU, le PDU est un document d'urbanisme réglementaire et prospectif. Il définit les principales orientations en matière de déplacements urbains. L'ambition du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.

Le Projet de PDU de Lille identifie 170 actions regroupées en 6 axes :

- Axe 1 : Ville intense et mobilité ;
- Axe 2 : Réseaux de transports collectifs ;
- Axe 3 : Partage de la rue et modes alternatifs ;
- Axe 4 : Transport de marchandises ;
- Axe 5 : Environnement, santé et sécurité des personnes ;
- Axe 6 : Mise en œuvre, suivi et évaluation.

### **L'autorité environnementale propose de recueillir l'avis des autorités belges**

la présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine a interrogé le préfet concernant l'opportunité de consulter la Belgique sur ce projet de plan sitôt après avoir engagé la consultation du public.

Conformément à l'article R 122-22 du Code de l'environnement, lorsque l'autorité compétente pour élaborer un plan estime qu'il est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre État membre de la Communauté européenne (ou lorsque cet autre État en fait la demande) cette autorité fait transmettre par le Préfet aux autorités de cet État un exemplaire du dossier, sitôt après avoir engagé la consultation du public, en leur indiquant le délai qui leur est imparti pour formuler leur avis. Ce délai ne doit pas dépasser trois mois. Elle en informe le ministre des affaires étrangères.

Compte tenu des incidences certaines en matière d'environnement du présent PDU, il paraît tout à fait opportun de transmettre un exemplaire de ce dossier aux autorités belges sitôt après avoir engagé la consultation du public.

### **Le rapport environnemental est conforme aux textes et de qualité**

Conformément à l'article R 122-20 du code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

*1° Une présentation résumée des objectifs du plan ou du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.*

Les 6 grands objectifs transversaux sont présentés. Le projet de PDU précise que l'articulation avec les autres documents et plans réglementaires est la suivante :

- Les documents existants qui s'imposent au PDU : le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et le SCOT qui lui succédera, la Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois Picardie, le Plan Régional pour la Qualité de l'Air, le Plan de Protection de l'Atmosphère lilloise ;
- Les documents à mettre en conformité avec le PDU : Plan Local d'Urbanisme ;
- Les autres documents à prendre en compte : le Programme Local de l'Habitat, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, l'Agenda 21 et le Plan climat.

L'autorité environnementale relève que la Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD) ne constitue pas encore un document « existant » mais souligne que Lille Métropole contribue activement à la réflexion sur la mise en œuvre d'un schéma de cohérence aménagement – transport à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille (AML).

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le projet.

La première partie du rapport d'« évaluation environnementale » consiste à dresser un état initial de l'environnement sur le territoire de LMCU et à dégager les enjeux au regard des thématiques liées aux transports :

- 1/ santé – environnement : pollution de l'air, nuisances sonores, accidentologie routière ;
- 2/ pollution atmosphérique globale, rejet de gaz à effet de serre et consommation énergétique,
- 3/ paysages, patrimoine et cadre de vie ;
- 4/ biodiversité et milieux naturels ;
- 5/ ressources naturelles et déchets : l'eau, les sols, les matériaux et les déchets ;
- 6/ les risques.

Cette partie est solidement étayée par des données nationales et locales. Elle présente une analyse satisfaisante de l'état actuel de l'environnement.

3° Une analyse exposant :

a) Les effets notables probables de la mise en œuvre du plan ou document sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

L'analyse des incidences notables prévisibles du projet de PDU au regard des thématiques environnementales est satisfaisante et d'un niveau adapté. Cette analyse est utilement complétée par un tableau en annexe du rapport « évaluation environnementale » qui reprend l'ensemble des actions inscrites au PDU et indique leur incidence sur l'environnement au regard des thématiques retenues.

L'autorité environnementale relève toutefois que le plan particules national n'est pas cité dans le document. Le projet de PDU indique que la mise en œuvre des actions permettra de réduire de 40 à 46% les émissions de particules fines pour les transports sans préciser si l'objectif de réduction de 30% sera atteint en 2015. Ce point devra être précisé.

L'autorité environnementale recommande la réalisation d'une cartographie superposant la synthèse des enjeux de l'évaluation environnementale et les principaux projets d'infrastructure ayant un impact négatif sur l'environnement afin de localiser les zones susceptibles d'être touchées par le projet de PDU.

b) Les problèmes posés par la mise en œuvre du plan ou document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 414-3 à R. 414-7 ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 et modifiant le code rural.

Le projet de PDU dresse l'état initial de l'environnement, les champs captants du sud de Lille et la préservation de la ressource en eau figurent bien parmi les enjeux environnementaux du rapport « évaluation environnementale ».

L'autorité environnementale convient qu'il n'y a pas de site Natura 2000 sur le territoire de LMCU. Toutefois, compte tenu de la proximité de la zone Natura 2000 des « cinq tailles » située sur les communes de Thumeries et La Neuville, il aurait été souhaitable de voir figurer une analyse des incidences éventuelles du projet de PDU sur ce site ornithologique.

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées.

Le document présente un scénario de référence (fil de l'eau) et deux scénarios volontaristes d'objectifs du PDU :

- un scénario volontariste avec notamment des actions d'envergure en matière de développement des modes alternatifs,
- un scénario très volontariste avec des investissements massifs pour les modes alternatifs et des contraintes fortes sur l'automobile.

C'est le scénario 2 qui est visé. Il s'agit du scénario qui semble le plus favorable pour l'environnement et qui est en adéquation avec les objectifs nationaux et internationaux en matière de protection de l'environnement. Toutefois l'autorité environnementale déplore que le tableau présentant les effets sur l'environnement des 170 actions du plan ne permette pas de dresser un bilan global de chacun des scénarios pour démontrer que le scénario 2 est effectivement celui qui présente le plus d'effets favorables à l'environnement.

*5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement et en assurer le suivi.*

Le projet de PDU indique que certains projets d'infrastructure portés par le projet de PDU auront un impact négatif sur l'environnement. Il est précisé que des précautions particulières seront à intégrer pour les projets qui traversent des espaces identifiés comme sensibles dans le cadre de l'état initial de l'environnement. Le projet de PDU indique qu'une étude d'impact spécifique à chaque opération traitera de ce point, l'évaluation environnementale du PDU ne se substituant pas à ces études d'impact.

*6° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.*

Un tel résumé figure bien dans le document.

### **La prise en compte de l'environnement dans le projet de PDU est effective**

Les actions inscrites au PDU sont globalement favorables à l'environnement. L'autorité environnementale retiendra notamment le concept de ville intense qui vise à limiter la péri-urbanisation, le développement des modes alternatifs à la voiture, le développement des éco-quartiers, la modération des vitesses pour les voitures...

Les actions proposées vont principalement dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'air, d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre et d'une baisse de la consommation énergétique.

Les impacts négatifs résident surtout dans l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains des transports collectifs liées au développement du réseau et à l'augmentation des fréquences. Ces impacts seront atténués par la mise en place de dispositifs anti-bruit. Par ailleurs, l'augmentation de l'offre de transports en commun devrait entraîner un report de la route vers ce mode de transport et devrait entraîner une diminution des niveaux sonores au niveau des infrastructures routières.

Certaines actions inscrites au projet de PDU ne sont pas en adéquation avec les objectifs de protection de l'environnement :

- les projets de contournement nord-est de Wavrin et ouest de Wavrin sont situés dans les champs captants de la métropole lilloise. A la suite des réalisations successives des contournements d'Annoeullin et Bauvin, ces deux déviations supplémentaires concourent à la création d'un itinéraire de contournement de Lille par le sud-ouest avec un risque de report de trafic poids lourds assurant la liaison A1-A25 et donc un risque accru de pollution des champs captants. C'est l'une des raisons qui a poussé à abandonner le projet de contournement sud ouest de Lille et qui a conduit à invalider le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Lille ;

- les objectifs du Contournement Sud Est de Lille (CSEL) sont d'écartier le trafic de transit, une partie du trafic d'échange de la métropole lilloise et de soulager le nœud autoroutier A1/A27 actuellement saturé. Un boulevard urbain, tel qu'il est envisagé, ne permettrait pas d'atteindre cet objectif et entraînerait un risque de péri-urbanisation contraire aux objectifs des lois Grenelle ;

- la réalisation de l'échangeur de Templemars, si elle n'est pas intégrée à un projet plus global développant l'accès des zones d'activités aux transports en commun, est susceptible d'entraîner un développement des activités industrielles et de l'urbanisation sur ce secteur conduisant à un renforcement de l'engorgement de l'autoroute A1.

L'autorité environnementale relève que le PDU propose de limiter les vitesses sur autoroutes et et voies rapides à 90 km/h dans le « cœur d'agglomération » et à 110 km/h sur le territoire de la LMCU. Pour être pleinement efficace en matière de réduction des nuisances sonores et des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), cette mesure doit s'accompagner d'une réflexion sur la limitation concomitante de la vitesse pour les poids-lourds à 80 km/h sur autoroute. La carte ci-jointe présente une proposition alternative de modération des vitesses élaborée par la Direction Interdépartementale des Routes, gestionnaire du réseau routier national non concédé. Si la réduction de vitesse proposée va moins loin sur certains tronçons, elle est plus ambitieuse au cœur de l'agglomération, là où la population exposée aux nuisances est la plus nombreuse.

L'autorité environnementale regrette que les actions prévues pour la mise en œuvre de l'arrêté inter-préfectoral du 8 août 2005 relatif à la "procédure d'information et d'alerte du public en cas de pointe de pollution atmosphérique en région Nord - Pas-de-Calais" ne soit pas précisées.

### **Conclusion de l'autorité environnementale**

Le contenu du rapport « évaluation environnementale » est strictement conforme à la loi. C'est un document pédagogique, bien structuré et étayé par des données nationales et locales. Les éléments présentés sont d'un niveau suffisant pour permettre de mesurer les impacts du projet de PDU sur l'environnement.

L'autorité environnementale constate la prise en compte effective de l'environnement dans le projet de PDU. Il présente un ensemble cohérent de mesures qui vont dans le sens d'une amélioration très significative des principaux indicateurs de la qualité environnementale.

Elle appelle l'attention sur certains projets d'infrastructures nouvelles figurant dans le projet de PDU situés dans les champs captants de la métropole lilloise.

Jean-Michel BÉRARD

# PDU 2010 Lille Métropole Communauté Urbaine - Projet de carte des limitations de vitesses

