## PRÉFECTURE DU NORD

## ENQUÊTE PUBLIQUE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

relative au projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest, partie sud (LINO Sud)
pour ses tranches fonctionnelles 1 à 3
sur les communes de Loos, Emmerin, Haubourdin et Sequedin
déposée par la Métropole Européenne de LILLE (MEL)

Du 8 avril au 14 mai 2021 inclus

## LES OBSERVATIONS



Communes de Loos – Emmerin – Haubourdin – Sequedin

Décision du Tribunal Administratif de Lille : N° E21000007/59 du 05 février 2021

Arrêté Préfectoral du Nord du 25 mars 2021

Commissaire Enquêtrice: Madame Chantal CARNEL

## **OBSERVATIONS ET PIECES JOINTES**

## DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE LINO SUD

# Table des matières

| I  | LISTE DES CONTRIBUTEURS | . 3 |
|----|-------------------------|-----|
| II | LES OBSERVATIONS        | . 6 |
| Ш  | LES PIECES JOINTES      | .39 |

## I LISTE DES CONTRIBUTEURS

| Obs | Lieu                 | Date       | Nom  |
|-----|----------------------|------------|--|
| 1   | (Mairie de Loos)     | 14/04/2021 | Dupont   |
| 2   | (Mairie de Loos)     | 14/04/2021 | Vanderzyppe  |
| 3   | (RegistreDemat)      | 15/04/2021 | Ivanovitch   |
| 4   | (RegistreDemat)      | 15/04/2021 | Boutry   |
| 5   | (RegistreDemat)      | 15/04/2021 | Anselin  |
| 6   | (RegistreDemat)      | 17/04/2021 | Anonyme 01   |
| 7   | (RegistreDemat)      | 19/04/2021 | Mansué   |
| 8   | (RegistreDemat)      | 20/04/2021 | Allée  |
| 9   | (RegistreDemat)      | 20/04/2021 | Allée  |
| 10  | (RegistreDemat)      | 20/04/2021 | Hien   |
| 11  | (RegistreDemat)      | 20/04/2021 | Allée  |
| 12  | (RegistreDemat)      | 20/04/2021 | Allée  |
| 13  | (RegistreDemat)      | 22/04/2021 | Anonyme 02   |
| 14  | (RegistreDemat)      | 23/04/2021 | T  |
| 15  | (RegistreDemat)      | 23/04/2021 | Borowski   |
| 16  | (RegistreDemat)      | 23/04/2021 | Audierne   |
| 17  | (RegistreDemat)      | 24/04/2021 | Moreaux  |
| 18  | (Mairie de Emmerin)  | 19/04/2021 | Mayotto  |
| 19  | (RegistreDemat)      | 24/04/2021 | Anonyme 03   |
| 20  | (Mairie de Emmerin)  | 24/04/2021 | Emmerin Patrimoine et Nature - Mmes DELPORTE<br>C et LEGRAND M |
| 21  | (Mairie de Emmerin)  | 24/04/2021 | Anonyme 04   |
| 22  | (Mairie de Emmerin)  | 24/04/2021 | Avinee G et Delporte R   |
| 23  | (Mairie de Emmerin)  | 24/04/2021 | Messager   |
| 24  | (Mairie de Emmerin)  | 24/04/2021 | Duhamel  |
| 25  | (RegistreDemat)      | 25/04/2021 | Poncin   |
| 26  | (RegistreDemat)      | 27/04/2021 | Boulanger  |
| 27  | (RegistreDemat)      | 27/04/2021 | Le gal   |
| 28  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Lewille  |
| 29  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Yosrergues   |
| 30  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Rossignol  |
| 31  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Palavit - Deuroede - Boulanger                                 |
| 32  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Palavit  |
| 33  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Servant  |
| 34  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Petitprez  |
| 35  | (Mairie de Sequedin) | 28/04/2021 | Dewidehem  |
| 36  | (RegistreDemat)      | 28/04/2021 | Anonyme 05   |
| 37  | (RegistreDemat)      | 29/04/2021 | Anonyme 06   |
| 38  | (RegistreDemat)      | 30/04/2021 | Anonyme 07   |
| 39  | (RegistreDemat)      | 03/05/2021 | Rouze  |
| 40  | (RegistreDemat)      | 03/05/2021 | Rouze  |

| 41               | (RegistreDemat)                 | 03/05/2021               | Heyte                                       |
|------------------|---------------------------------|--------------------------|---|
| 42               | (Courrier)                      | 03/05/2021               | Emmerin Patrimoine et Nature - Mme DELPORTE |
| 43               | (RDV Téléphonique)              | 03/05/2021               | Dupont                                      |
| 44               | (RegistreDemat)                 | 05/05/2021               | Bodier                                      |
| 45               | (RegistreDemat)                 | 06/05/2021               | Bernard                                     |
| 46               | (RegistreDemat)                 | 06/05/2021               | Haeck                                       |
| 47               | (Mairie de Haubourdin)          | 06/05/2021               | Dupont                                      |
| 48               | (Mairie de Haubourdin)          | 06/05/2021               | Duthoit                                     |
| 49               | (Mairie de Haubourdin)          | 06/05/2021               | Ballieu                                     |
| 50               | (Mairie de Haubourdin)          | 06/05/2021               | Begard                                      |
| 51               | (RegistreDemat)                 | 07/05/2021               | écoLoos                                     |
| 52               | (RegistreDemat)                 | 07/05/2021               | écoLoos 2                                   |
| 53               | (RegistreDemat)                 | 07/05/2021               | écoLoos 3                                   |
| 54               | (RegistreDemat)                 | 07/05/2021               | écoLoos 4                                   |
| 55               | (RegistreDemat)                 | 07/05/2021               | Garsmeur (un autre Loos ensemble)           |
| 56               | (Email)                         | 07/05/2021               | Dhalluin                                    |
| 57               | (RegistreDemat)                 | 08/05/2021               | Vanwormhoudt                                |
| 58               | (RegistreDemat)                 | 08/05/2021               | Vanwormhoudt                                |
| 59               | (RegistreDemat)                 | 08/05/2021               | Anonyme 08                                  |
| 60               | (RegistreDemat)                 | 09/05/2021               | Anonyme DEL                                 |
| 61               | (RegistreDemat)                 | 10/05/2021               | Dupont                                      |
| 62               | (RegistreDemat)                 | 10/05/2021               | Association Entrelianes                     |
| 63               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Anonyme 09                                  |
| 64               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Delattre                                    |
| 65               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | CLCV Emmerin Consommation, Logement, Cadre  |
| 66               | (D                              | 44/05/2024               | de vie                                      |
| 66               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Lasselin                                    |
| 67               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Anonyme 10                                  |
| 68               | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Laurent                                     |
| 69<br>70         | (RegistreDemat)                 | 11/05/2021               | Union des Voyageurs du Nord                 |
| 70<br>71         | (RegistreDemat)                 | 12/05/2021               | FDSEA                                       |
| 71<br>72         | (RegistreDemat)                 | 12/05/2021               | Avinee                                      |
| 72<br>72         | (RegistreDemat)                 | 12/05/2021               | Dereux                                      |
| 73<br>74         | (RegistreDemat) (RegistreDemat) | 12/05/2021               | Anonyme 11<br>Levrel                        |
| 74<br>75         | (RegistreDemat)                 | 12/05/2021<br>13/05/2021 | Baldeyrou                                   |
| 75<br>76         | (Mairie de Sequedin)            | 12/05/2021               | Vichery                                     |
| 70<br>77         | (RegistreDemat)                 | 13/05/2021               | Gil   |
| 7 <i>7</i><br>78 | (RegistreDemat)                 | 13/05/2021               | Hollebecq                                   |
| 78<br>79         | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Anonyme 12                                  |
| 80               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Anonyme 12 Anonyme 13                       |
| 81               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Roussel                                     |
| 82               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Munro                                       |
| 83               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Munro                                       |
| 84               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Collectif Décidez Pour Loos                 |
| 85               | (Mairie de Loos)                | 14/05/2021               | Rossignol                                   |
| 86               | (RegistreDemat)                 | 14/05/2021               | Dhalluin                                    |
| 55               | (Hebistic Delliat)              | 1 1,00,2021              | - Indiani                                   |

| 87 | (RegistreDemat)     | 14/05/2021 | Tréca  |
|----|---------------------|------------|--|
| 88 | (Mairie de Loos)    | 14/05/2021 | CLCV Emmerin Consommation, Logement, Cadre de vie                |
| 89 | (Mairie de Emmerin) | 10/05/2021 | Vanwormhoudt   |
| 90 | (Mairie de Emmerin) | 12/05/2021 | Association CLCV Emmerin Consommation,<br>Logement, Cadre de vie |
| 91 | (Courrier)          | 14/05/2021 | Roussel  |
| HD | (Courrier)          | 27/05/2021 | Chambre d'agriculture  |

## II LES OBSERVATIONS







## LINO SUD

## Liste de toutes les observations déposées

Observation N° 1 (Mairie de Loos)

14/04/2021 08:10:00

Par Eric DUPONT

Passage en mairie pour prendre renseignements: site internet

Observation N° 2 (Mairie de Loos)

14/04/2021 10:40:00

Par VANDERZYPPE

Demande d'information sur la cartographie en particulier sur la commune de Loos

Observation N° 3 (RegistreDemat)

15/04/2021 16:47:54

Par Thomas Ivanovitch

Très bien x on attends ce projet depuis hyper longtemps

Observation N° 4 (RegistreDemat)

15/04/2021 16:51:49

Par Ines Boutry

On attend le début des travaux rapidement

## Observation N° 5 (RegistreDemat)

15/04/2021 22:19:15

Par Anselin

- Nous nous inquiétons du bruit et de l'augmentation de circulation rue de sequedin que ce projet va provoguer (la rue de l'abbaye est déjà saturée à certaines heures de la journée par ceux qui veulent éviter les feux rouges de la grand route et rejoindre haubourdin en coupant par le lotissement)
- également totalement défavorable à la fermeture des PN rue des lostes
- Y aura t-il une perte de chemins de promenade, ceux dont vous êtes si fiers dans vos brochures(celui reliant le mail du bon pêcheur au rond point rue de sequedin) nous avons besoin d'espaces verts calmes et agréables et ils ne sont pas assez nombreux pour en sacrifier.
- En bref, j'ai l'impression que cet ouvrage va nous apporter plus de désagréments (nuisance sonore, pollution, circulation)que d'avantages

#### Observation N° 6 (RegistreDemat)

17/04/2021 12:28:47

Anonyme

Le projet est bien, je pense que la circulation sera bien plus fluide, moins de danger notamment rue des Lostes haubourdin qui est énorme passage et accidentogene avec des voitures roulant très vite et qui freine brusquement à cause du chemin de fer

Ce qui fera également moins de nuisance sonore vu qu'il y aura juste un tronçon bien dessiné

Observation N° 7 (RegistreDemat)

19/04/2021 10:36:36

Par David Mansué

Habitant cité humbert pas loin du passage à niveau rue des lostes.

Je suis pour la fermeture de celui ci car trop de passage avec parfois des usagers roulant trop vite!

Une route en cul de sac fera du bien aux habitants.

Observation N° 8 (RegistreDemat)

20/04/2021 13:43:33







#### Par Hélène Allée

Bonjour,

Sur le registre numérique, il est impossible de télécharger les documents

211902 BV3-BV4 voierie, profil et assainissement.

Il aurait été également bienvenu de permettre le téléchargement de tous les documents en une seule fois. Cordialement

Observation N° 9 (RegistreDemat)

20/04/2021 15:12:55

Par Hélène Allée

Bonjour, sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé dans les documents disponibles sur le registre numérique de l'enquête, l'avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) pourtant annoncé dans votre sommaire. Vous partagez l'avis de l'équipe technique en charge de l'animation de la CLE mais pas celui de la CLE. Or ce document est indispensable pour la bonne tenue de l'enquête. Pouvez-vous le transmettre, merci.

Observation N° 10 (RegistreDemat)

20/04/2021 15:33:31

Par Gaël Hien

Ce projet devrait porter une attention particulière aux aspects suivants :

- c est un quartier concerné par une circulation routière assez importante au niveau de la route de Sequedin. Et une pollution sonore trop forte avec la proximité de l autoroute A25. Aussi la protection anti bruits doit absolument être prise en compte dans les aménagements de la LINO, avec peut-être aussi une vitesse regulée sur la portion menant de la D941 au rond point. Cela réduira aussi la pollution.
- c est un quartier où le cheminement piéton est assez dangereux entre la D941 et le carrefour avec la rue Simone de Beauvoir et la rue du Parc Longchamp. Des aménagements piétons devraient être privilégiés pour permettre de circuler en sécurité.
- l accès à la zone commerciale du supermarché Match doit être maintenu de façon sécurisée pour les piétons notamment. De nombreux riverains vont faire leurs courses à pied et la création de la LINO devrait préserver une traversée sécurisée entre la rue Simone de Beauvoir et la zone commerciale.
- une attention doit aussi être portée pour éviter d enclaver ce quartier entre la LINO d un côté et l autoroute de l autre. Il faudrait que les aménagements permettent de garder le caractère aéré du guartier tout en évitant de le coincer entre les voies et les aménagements de bitume. D autant plus avec les accès prévus à l autoroute. Des arbres devraient être plantés pour créer un accès piéton et cyclable plus agréable de la D941 jusqu'au rond point. Il faut préserver les éléments végétaux et en planter d autres.
- enfin, une attention devrait être portée aux arrêts de bus (en attendant le tramway). L arrêt Longchamp est réservé uniquement aux lignes scolaires. Les riverains utilisant quotidiennement le bus pour aller travailler doivent rejoindre I arrêt Clemenceau ou Dhainaut. Dans I idéal permettre à une ligne de bus de s arrêter à I arrêt Longchamp permettrait de moins enclaver ce quartier. Mais il ne faudrait pas prévoir de ligne de bus rue Simone de Beauvoir car la circulation y est souvent difficile du fait des stationnements bien encombrés.

Observation N° 11 (RegistreDemat)

20/04/2021 16:37:22

Par Hélène Allée

Bonjour, une nouvelle question concernant la liste des documents à consulter. Il est indiqué, dans la réponse à l'avis de la Commission Locale de l'Eau (qui est en fait la réponse à l'équipe technique de la CLE) que la « notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD » précise qu'une nouvelle modélisation a été réalisée en 2020 suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD). J'ai cherché l'Avis de l'Autorité environnementale dans les documents à consulter et l'Avis qui est mis à disposition du public date de 2013. Ce qui me semble très éloigné dans le temps. Impossible de trouver quelque chose de plus récent dans les documents à télécharger. Est-ce normal ? Pour l'instant, le seul avis de l'Autorité Environnementale auguel on peut se référer pour ce dossier date de 2013 alors que depuis il y a eu - un nouveau PLU2 (Plan Local d'Urbanisme de la MEL), un SAGE Marque-Deûle (Schéma d'Aménagement et de Gestion du bassin versant Marque-Deûle), un PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) ... Peut-être n'ai-je pas su trouver le document en question dans les documents mis à disposition. Merci d'avance pour votre retour.







Observation N° 12 (RegistreDemat)

20/04/2021 18:41:29

Par Hélène Allée

L'avis de l'Autorité Environnementale de 2019 est bien présent dans votre dossier mais sous un "faux" intitulé : 190724\_\_-\_lino\_\_partie\_\_sud\_\_59\_\_-\_delibere\_\_cle5c5452 et classé dans le dossier "étude d'impact". Ce qui ne rend pas facile son accès... (cf mon post précédant).

Observation N° 13 (RegistreDemat)

22/04/2021 08:26:03

Anonyme

Résident au bord du rond point menant a la route de sequedin je m inquiète queblectraffic devienne encore plus dense qui il n est aujourd hui.

Ce rond point au trace peu limiteur de vitesse est un vrai terrain de jeu pour les chauffards qui S en servent comme piste de jeu pour y faire du dit d ailleurs vous n avez qui a constater l état du macadam a u rond point les passages en trombe pau bord de nos maisons . cette route deviendra aussi le seul point d'accès a la future bretelle d accès a l autoroute a25 en venant des olive aux comprenez notre inquiétude

Mais de toute manière les jeux sont fait et noyés ne faisons aucune allusions

A bonne entendeur

Observation N° 14 (RegistreDemat)

23/04/2021 10:08:06

Par Hélène T

Pour la réalisation de ce projet! qui permettra de désengorger l'accès au CHR et un accès plus rapide à l'A25!

Observation N° 15 (RegistreDemat)

23/04/2021 14:22:38

Par Jerome Borowski

Depuis notre arrivée a Loos nous avons entendu parlé de ce projet après renseignement il date de presque 50 ans! Loos a vraiment était oublié durant pas mal d'années (métro, tram...) il est temps que le changement s'opère afin que nous puissions profiter au mieux de notre ville. La lino permettra en effet de libérer Loos d'énormément de véhicule qui font uniquement la traverser que ce soir voiture ou les poids lourds pour qui cette dernière devrait être interdite! Il y aura moins de pollution sonore, visuel et environnementale! Ce projet doit se concrétiser et vite ! Merci a vous!

Observation N° 16 (RegistreDemat)

23/04/2021 19:44:54

Par Fabienne et Alain Audierne

Ce projet de construction d'une route au dessus d'une nappe constituant l'alimentation en eau à hauteur de 40% de la métropole me paraît beaucoup trop risqué.

Le bénéfice / risque n'est d'ailleurs que vaguement évoqué dans les dossiers d'étude que pour réduire le flux de circulation automobile dans les villes attenantes.

Je conseille aux citoyens qui desirent se faire une vraie opinion de ce risque de se référer à la lecture de l'avis de l'hydrologue mandaté par le préfet. Certaines phrases concernant les dispositions très particulières pour mener à bien la réalisation de ce projet sans mettre en danger le réservoir d'eau potable de la population apparaissent inquietantes.

Je site:

## COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU :

Des orientations définies durant la conception, la réalisation puis l'exploitation du projet étudié vont déprendre en grande partie son impact éventuel sur la ressource en eau. Après examen des pièces fournies par le pétitionnaire et ma visite sur le site, il apparaît que les caractéristiques du projet vont

dans le sens d'une minimisation de l'impact sur les eaux souterraines....etc

Je site encore :







Il appartiendra également au Maître d'Ouvrage de faire preuve d'une vigilance particulière lors de la réception de ces travaux, Il conviendra en particulier de s'assurer de la réalisation correcte de tous les ouvrages liés à la gestion des eaux.

Dans ces conditions, le risque de nuisance à la qualité des eaux souterraines durant la phase de chantier apparaît limité...etc...

À la lumière de l'avis de ce spécialiste hydrologue, il me paraît peu raisonnable de réaliser ce projet. Voulons nous mettre en danger notre eau potable?

Quel sera le prix pour la dépollution de notre nappe d'eau en cas de malfaçons ou d'accidents de chantier ou routier?

Et celle-ci sera-t-elle encore faisable?

#### PJ: 16191995088418218575445631058538.jpg

Observation N° 17 (RegistreDemat)

24/04/2021 09:16:43

Par arnaud moreaux

Depuis le projet initial, le PLU 2 a été voté. Transformant la zone agricole traversée par la BV1 de la zone sud en zone "A" donc 100% agricole et en protection des champs captant "AAC2". Ce type de zone a été sanctuarisé par le préfet pour assurer la continuité de la ressource en eau.

Alors pourquoi continuer à couper la plaine agricole en son milieu alors qu'un cheminement en bordure est possible? Et serait moins impactant pour la reconstitution des nappes d'eau.

Et pourquoi continuer à faire un rond point en plein milieu de cette zone A et AAC2 pour un développement "futur" alors que cette zone est sanctuarisée pour la protection de la ressource en eau ?

La suppression de ce projet de rond point permettrait de revenir en cohérence avec le PLU 2. Et de permettre d'assurer une réelle protection de la ressources en eau dans l'avenir.

Observation N° 18 (Mairie de Emmerin)

19/04/2021 00:00:00

Par MAYOTTO

Bon projet, Emmerin sera enfin à moins d'une heure de Lille! Fini les bouchons?

Observation N° 19 (RegistreDemat)

24/04/2021 19:17:46

Anonyme

OK pour la LINO Sud, mais SANS le tracé du chemin vert et sans le rond-point associé.

Je confirme la présence de crapauds et hérissons à protéger. Animaux sympathiques qui émerveillent les enfants

Observation N° 20 (Mairie de Emmerin)

24/04/2021 09:30:00

Par Emmerin Patrimoine et Nature - Mmes DELPORTE C et LEGRAND M

Visite de Mesdames DELPORTE Charline et LEGRAND Maryse

Association: Emmerin Patrimoine et Nature

Retranscription de leur observation écrite sur le registre papier

"Nous sommes venues accompagnées pour demander à ce que le Préfet LALANDE ne cède pas à la pression politique de la MEL pour sauvegarder nos champs captants à Emmerin. Il nous l'avait dit en 2018 nous toucherons pas au champs captants, d'autres solutions sont à étudier en 2021. Je prépare un courrier pour joindre à cette consultation citoyenne

Charline DELPORTE habitante d'Emmerin, Présidente de Emmerin Patrimoine et Nature

Maryse LEGRAND vice présidente de Emmerin Patrimoine et Nature et habitante de Emmerin"

Observation N° 21 (Mairie de Emmerin)

24/04/2021 10:30:00

Par ANONYME 01







Déposition orale. Pas de déposition écrite

Souhaitait des renseignements sur le profil des chaussées, en particulier sur l'intégration des cheminements pour modes doux : continuité, sécurité, distance avec les voies routières, aménagements paysagers permettant d'isoler les promeneurs des gaz d'échappements, traversée des voies ferrées...

Observation N° 22 (Mairie de Emmerin)

24/04/2021 11:00:00

Par AVINEE Guy et DELPORTE René

Retranscription de l'observation écrite:

"Visite de Guy AVINEE et René DELPORTE conseillers municipaux"

Observation N° 23 (Mairie de Emmerin)

24/04/2021 11:30:00

Par MESSAGER

Monsieur MESSAGER s'est exprimé oralement.

Il a fait part d'une formulation qu'il a jugée contradictoire dans l'étude d'impact (complément à l'étude de 2013) page 30/200:

"Champs captants

Cette partie du projet n'est pas concernée par la réglementation liée aux champs captants. Par contre, elle est intégralement incluse dans l'Aire d'Alimentation des Captages."

Observation N° 24 (Mairie de Emmerin)

24/04/2021 11:45:00

Par DUHAMEL

Monsieur DUHAMEL s'est exprimé oralement.

Il a évoqué le transfert de l' "entrée future carrière Ramery" et évoquait une augmentation de trafic des camions dans ce secteur. Il souhaitait connaitre les mesures acoustiques (talus, merlons, écran anti-bruit...) qui seraient prises pour en atténuer les effets.

Pris connaissance de la cartographie.

Observation N° 25 (RegistreDemat)

25/04/2021 16:38:14

Par Denis PONCIN

Je salue tout d'abord le projet, d'envergure et ambitieux pour apporter une nouvelle vision de la Métropole sur cette partie du territoire.

J'aurais deux observations :

- La réalisation d'un accès à la LINO sur le Chemin Vert devrait être exclusivement en piste cyclable. En effet, le Boulevard de la République est souvent passé à vive allure (supérieure à 70km/h) par des inconscients de la route. Cette ouverture leur donnerait certainement de mauvaises idées ;
- Le chemin allant du Parc de Loisirs et permettant de rejoindre Wattignies en passant devant l'antenne Relais devrait être valorisé. Pourquoi ne pas envisager de reprendre le chemin en ajoutant un peu de graviers et en le damant? Beaucoup de promeneurs utilisent ce passage, ce serait dommage de l'abandonner.

Observation N° 26 (RegistreDemat)

27/04/2021 12:32:00

Par Alexandre Boulanger

La continuité de chemin de flequiere à Loos va t-elle être maintenue afin de pouvoir continuer à rejoindre le parc de la deule depuis le parc de Loos?

Observation N° 27 (RegistreDemat)

27/04/2021 19:03:42

Par samuel le gal

Bonjour. En premier lieux mes encouragements pour ce projet nécéssaire et bienvenu. Mon interrogation porte sur la sécurisation de l'axe rue pierre gilles de gennes / rue galilée à loos, à proximité de la LINO SUD. l'arrivée de la LINO devrait renforcer le traffic sur cet axe pour joindre Euratechnologie depuis le futur échangeur.

5/31







Actuellement cet axe est utilisé à vitesse excessive par les véhicules, en particulier le double croisement à la hauteur de la rue Georges Clemenceau pour lequel le stop et les divers régimes de priorité nécessitant de ralentir ne sont pas du tout respectés. L'augmentation inévitable du trafic me fait craindre le pire, y a t il des travaux de sécurisation de cet itinéraire prévus pour prévenir les conséquences des vitesses excessives et les non respects des stops et précautions nécessaires à ce croisement? Vous en souhaitant bonne réception et mes encouragements à nouveau sur ce projet.

Observation N° 28 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 09:00:00

Par Christian LEWILLE

Retranscription du courrier de la contribution de Mr le maire de Seguedin datée du 27/04/2021:

" Sequedin, le 27 avril 2021

Le Maire de Sequedin

à

Madame Chantal Carnel Commissaire Enqueteur

SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'ESPACE PUBLIC

Dossier suivi par: Gwenael Boidin03 28 82 91 71- urbanisme@sequedin.fr

Objet : Enquête publique Liaison Intercommunale Nord-Ouest

#### Madame,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la demande d' autorisation environnementale avec étude d'impact déposée par la Métropole Européenne de Lille relative aux travaux de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) - partie Sud, tranches fonctionnelles 1, 2 et 3 sur les Communes de Seguedin, Haubourdin, Loos et Emmerin, je souhaite attirer votre attention sur les points suivants :

- Le giratoire prévu pour desservir les voies d'accès les services de l'Etat (Maison d'arrêt et Direction Interdépartementale des Routes) doit se trouver au plus près du futur échangeur. En effet, la circulation et le bruit induits par cette dernière ne doit pas nuire aux riverains de la LINO.
- Il convient également de prévoir la continuité de la piste cyclable prévue afin de poursuivre la liaison douce en toute sécurité du centre-ville de Sequedin et permettant ainsi de relier les pôles d'excellence Euratechnologie et Eurasanté, et par conséquent une baisse de la pollution globale (environnement ale, sonore et visuelle).
- De la même manière, un soin particulier devra être apporté aux éléments paysagers accompagnant la requalification de la voie. Un boisement, une noue ainsi qu'une butte paysagère et acoustique pourront être une externalité positive sur la faune et la flore du site.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sincères salutations. Signé Le Maire Christian LEWILLE - Cachet Ville de Sequedin"

PJ : OBS maire Sequedin.pdf

Observation N° 29 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 09:30:00

Par YOSRERGUES

Retranscription de l'observation manuscrite

"Le projet a encore été modifié. A ce jour la MEL ne nous a pas apporté de solution au désenclavement de ma parcelle avec les 4 entrées/sorties d'autoroute. Qu'en est-t-il de l'augmentation du trafic et du bruit?"

Observation N° 30 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 11:00:00

Par ROSSIGNOL

Retranscription de l'observation manuscrite:

"A ce jour je n'ai aucune nouvelle de la MEL sur l'accès de ma propriété puisque Mr YOSBERGUE est exproprié sur l'entrée et que je détiens une servitude de passage réglementée.

Quel sera l'impact sur le trafic et du bruit suite à cette modification et la création du centre pénitencier qui prévoit un parking de plus de 800 places?







Egalement une réponse écrite sur les modifications et prise en charge par la MEL de ces changements (portail, boîte aux lettres, alimentation du portail etc...)

Observation N° 31 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 10:15:00

Par PALAVIT - DEUROEDE - BOULANGER

Mme PALAVIT, Mr DEUROEDE et Mr BOULANGER domiciliés rue Paul Cézanne (7,9 et 13) se sont exprimés oralement en tant que riverains du territoire concerné par la tranche TF4. Ils souhaitent connaitre l'échéancier des travaux pour cette tranche et son tracé exact.

Ils s'inquiètent des conséquences de la mise en service des tranches TF1, TF2 et TF3 en particulier sur une augmentation de trafic dans le coeur de Sequedin.

Madame PALAVIT a déposé ensuite une contribution écrite.

### Observation N° 32 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 11:00:00

Par PALAVIT

Retranscription de l'observation écrite de Mme PALAVIT:

"Suis venue le 28/04/2021 pour consulter le projet LINO (3TF)

Je m'interroge sur l'opportunité de ce projet (3 tranches fonctionnelles) qui s'inscrivait auparavant dans une projet plus global vers Lambersart, Lomme....) tronçons qui sont abandonnés à ce jour pour diverses raisons. De fait, quelle cohérence d'aménagement au niveau intercommunal? Je demande une étude de trafic circonstanciée par rapport aux reports de circulation sur Sequedin liés à ces 3 tranches fonctionnelles.

Quelles sont les mesures prises par rapport à la protection de l'environnement (faune, flore, catiches, agriculture...), par rapport au bruit (nuisances sonores), par rapport à la protection de l'air (projection de particules, gaz à effets de serre. Une projection du trafic et de l'utilité de ce projet est-elle réalisée et ce après la mise en service de ce projet et d'ici 20 ans!

Est-ce que la desserte de voirie vers le centre commercial Auchan Englos fera l'objet d'une enquête publique spécifique?

La protection environnementale est évidemment concernée à tous les niveaux (Butte paysagère pour bruits...)

Observation N° 33 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 11:15:00

Par SERVANT

Retranscription de l'observation manuscrite de Mr SERVANT

Nous sommes concernés par la partie TF4 du projet de LINO

Ce projet nous inquiète beaucoup car nous craignons que la route qui passera près de notre jardin compromettra notre qualité d'habitat et entraine une diminution de la valeurs de notre maison

- Questions:
- 1 la portion de route concernée passera-t-elle bien au plus près possible de la deule?
- 2 Qu'est-il prévu pour diminuer au maximum le bruit occasionné par le passage des véhicules!
- 3 Quelle sera la vitesse autorisée? Les camions auront-ils le droit d'emprunter cette portion de route?
- 4 Qu'est-il prévu pour empêcher l'installation des gens du voyage entre le route et les jardins?
- 5 Combien de temps dureront les travaux et quand commenceront-ils?

Observation N° 34 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 11:30:00

Par Pascal PETITPREZ

Retranscription de l'observation manuscrite de Mr PETITPREZ: "Je me permets de prendre la plume sur votre document, car je pense incroyable que l'on puisse faire un accès direct dans Sequedin alors que depuis 30 ans on réclame une voie de contournement. Cet accès direct à Seguedin pour la A 25 déversera encore plus de véhicules. Il est indispensable de détourner le flux que vous allez produire sur la voie de contournement. Tout doit être réalisé en même temps."

Monsieur PETITPREZ souhaite qu'une présentation du projet soit faite au conseil municipal.

Observation N° 35 (Mairie de Sequedin)

28/04/2021 12:00:00







#### Par Xavier DEWIDEHEM

Mr DEWIDEHEM a remis une copie d'un extrait de la délibération du Conseil Municipal de Seguedin en date du 19/03/2018 qui précise : "Au regard du projet de PLU2 ainsi présenté et des discussions en séance, le Conseil municipal considère que : 1- L'ouverture du boulevard du Marais (ERI F7) ne pourra être envisagée que lorsque la voie de contournement de Sequedin et l'échangeur de l'A25 seront réalisés. De la même manière, la voie de contournement de Sequedin (ERI F2) devra être réalisée de façon concomitante aux travaux de l'échangeur A25 (ERI F1 - Loos)"

PJ : Délib CM 20180329.jpg

## Observation N° 36 (RegistreDemat)

28/04/2021 17:43:22

#### Anonyme

Habitant du Chemin de Flesquières, je vous fais part de ma vive inquiétude relative à la proximité de cette nouvelle route avec les habitations existantes et souhaite des précisions concernant toutes les mesures prises pour limiter les impacts de ce projet en terme de :

- -nuisance sonore
- -pollution atmosphériques
- -augmentation des flux de véhicules notamment thermiques
- -sécurité routière notamment traversée, stationnement et vitesse
- -intégrité des champs captant de la nappe phréatique
- -protection de la faune et de la flore
- -rupture du maillage avec le parc de la Deûle

Par avance merci pour votre retour.

## Observation N° 37 (RegistreDemat)

29/04/2021 18:40:04

#### Anonyme

- 1) Pourquoi l'insertion de l'A25 n'apparait pas clairement sur le plan joint ou le tracé ne démarre apparemment qu'au delà de cette insertion.
- 2) peut on avoir plus de précision sur le raccordement des Oliveaux où arrive précisément cette voie au sein de ce quartier.
- 3) la circulation ne risque t elle pas au travers de ce raccordement d'être plus importante via les véhicules provenant de la Lino et se servant de celui-ci comme raccourci pour se rendre par exemple sur le site d' Eurasanté.

PJ : Plan Voie Lino.pdf

## Observation N° 38 (RegistreDemat)

30/04/2021 11:17:07

## Anonyme

pour la requalification des voies existantes un soin particulier devra être apporté aux éléments paysagers :boisement noue ainsi qu' une butte paysagère et acoustique pour préserver les riverains du bruit et de la pollution atmosphérique

Dans l'étude de 2013 une indemnisation de 10000 e par maison avait été envisagé pour les maisons les plus proches de cette lino 1ère et 2 ème tranche de travaux ces travaux de protection des champs captants dans la carrière d'Emmerin doivent être menés jusqu'au final du chantier ce qui n'a pas été le cas pour la voie de contournement du village d'Emmerin.

Observation N° 39 (RegistreDemat)

03/05/2021 11:21:51

Par guy rouze

avis favorable sur le projet

8/31







Observation N° 40 (RegistreDemat)

03/05/2021 11:51:14

Par Sébastien Rouze

Tout à fait favorable pour dégorger la circulation sortie CHR et contribuer à limiter les bouchons sur A25 en heure de pointe et périf Lille SUD.

Observation N° 41 (RegistreDemat)

03/05/2021 15:20:31

Par Gerard Heyte

Habitant la marliére ,lotissement proche de la future Lino , je m'interroge sur la protection contre les nuisances sonores qui seront provoquées par la circulation intense sur cette nouvelle voie .Y-aura-t-il des dispositions prévues pour réduire au mieux ces inconvénients que nous subirons dans un environnement calme à l'heure actuelle?

Par, ailleurs, quelle sera la configuration du croisement de la rue G Môquet et de la Lino?

Observation N° 42 (Courrier)

03/05/2021 11:00:00

Par Emmerin Patrimoine et Nature - Mme DELPORTE

PJ : courrier de mme delporte.pdf

Observation N° 43 (RDV Téléphonique)

03/05/2021 18:45:00

Par Eric DUPONT

RDV téléphonique à avec Mr et Mme DUPONT domiciliés à l'angle de la rue Marguerite Yourcenar et de la Route de Sequedin.

Ils souhaitent connaitre avec plus de précisions le descriptif du mur anti-bruit qui devrait être construit à la limite de leur propriété en particulier sa hauteur. Une hauteur de 4m leur avait été annoncée, est-elle toujours d'actualité ? Le plan de l'étude d'impact de 2013 vue 352 ou page 335 présente un mur de 3m de hauteur. Un merlon paysager n'aurait-il pas été préférable ? Quels sont les avantages et inconvénients inhérents à ces deux solutions pour leur protection anti-bruit.

Lors des travaux de construction du mur, ils craignent que leur haie soit abimée. Y-aura-t-il une indemnisation si tel est le cas?

L'aménagement paysager des ouvrages est-il défini ? Quelles essences d'arbres et d'arbustes seront privilégiées?

Observation N° 44 (RegistreDemat)

05/05/2021 15:08:15

Par Elisabeth Bodier

en pièce jointe

PJ: Avis EI LINO EB.pdf

Observation N° 45 (RegistreDemat)

06/05/2021 11:07:50

Par Julien Bernard

Bonjour, nous nous inquiétons de voir que le projet ne comporte toujours aucune protection au bruit / visuel sur la portion de route entre la rue des Lostes et la D341 d'Haubourdin (à l'arrière de l'allée des Hirondelles et de l'allée des Mésanges). Hors, au vu de l'étude de trafic (pdf intitulé 20200629\_LINO\_SUD), nous voyons que celui-ci sera intensifier à certaine heure (notamment le matin), de plus la voirie sera rapprocher de nos habitations de quelques mètres (cf coupe sur le pdf intitulé 201902 BV3-BV4 Profils). Le trafic du matin étant déjà surchargé sur cette portion de route, comment se fait-il qu'aucune modification du carrefour à feu entre la D341 et la D1952 n'ai été projeté? Dans une ancienne étude, il était évoqué des aides concernant la réfaction d'isolation de façades et changement de menuiseries sur certaine portion (le plan de l'époque n'était pas très précis). Quand est-il aujourd'hui? Nous doutons que les quelques arbres suffiront à nous garantir la préservation de notre champs visuel, et bien évidemment n'a aucune conséquence sur le traitement acoustique de la voirie.







Observation N° 46 (RegistreDemat)

06/05/2021 13:35:04

Par Carine HAECK

Bonjour c est un très jolie projet que je soutiens parfaitement

Observation N° 47 (Mairie de Haubourdin)

06/05/2021 13:50:00

Par Eric DUPONT

Entretien oral

Mr Dupont a souhaité une présentation des plans numériques de la voirie longeant sa propriété.

Il est particulièrement intéressé par les modalités de construction du mur anti-bruit.

Observation N° 48 (Mairie de Haubourdin)

06/05/2021 14:30:00

Par Gonzague et Stéphanie DUTHOIT

Mr et Mme DUTHOIT agriculteurs situés à proximité du chemin vert ont déposé un courrier relatif aux impacts de la LINO sur leur exploitation

PJ: Reg Haubourdin - Mr Mme DUTHOIT.pdf

Observation N° 49 (Mairie de Haubourdin)

06/05/2021 15:00:00

Par Raymond Ballieu

Monsieur BALLIEU a écrit: "j'ai remis une lettre recto-verso sur les conséquences de la LINO sur les champs captant et sur les oliveaux"

PJ : Reg Haubourdin - Mr Ballieu.pdf

Observation N° 50 (Mairie de Haubourdin)

06/05/2021 15:00:00

Par BEGARD

Madame BEGARD a déposé comme suit sur le registre: " Entretien et pouvoir faire connaître nos angoisses sur les effets collatéraux du tracé de la LINO et du barreau, voie entrante sur le quartier des oliveaux avec toutes les nuisances engendrées et surtout la destruction de la tour Kennedy consécutive à un programme de destruction massive qui se nomme NPRU"

Mme Begard a déposé un article de presse

PJ : Reg Haubourdin - Mme BEGARD.pdf

Observation N° 51 (RegistreDemat)

07/05/2021 14:34:18

Par écoLoos

Contribution de l'association écoLoos

en 4 parties :

- 1- Les champs captants
- 2- Les catiches
- 3- Les carrières, la biodiversité
- 4- Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps
- 1- Les champs captants

La protection des champs captants est-elle devenue une variable d'ajustement pour tout grand projet routier ou immobilier?

Sur la Tranche Fonctionnelle 1 (TF 1) et notamment sur les Bassins Versants 1 et 2 (BV1 et BV2) , le tracé de la LINO traverse une zone qui est simultanément une zone agricole et zone incluse dans l'Aire d'Alimentation des







#### Captages (AAC).

Les enjeux environnementaux sont donc de taille!

Les études et observations de l'autorité environnementale et de l'hydrogéologue agréé pointent à plusieurs reprises une imprécision inquiétante de la description des travaux ainsi que l'absence de questionnement sur les possibilités d'évitement. Elles imposent des modifications destinées à sécuriser et améliorer le projet mais on peut quand même s'interroger sur plusieurs points :

le mitage d'une grande zone agricole et l'urbanisation forcément induite sur le secteur BV1 par les effets conjugués de l'aménagement du chemin vert, du giratoire sur la LINO et du tracé de la LINO entre la sortie de la carrière et la rue Ambroise Paré.

De part et d'autre de ces nouvelles voies, se construiront inévitablement maisons, immeubles et locaux d'entreprises.

L'artificialisation des terres a déjà, hélas, commencé dans tout le secteur d'Eurasanté mais la LINO achèvera de façon définitive et irréversible la disparition de ces grandes surfaces agricoles. et même si la transformation du chemin vert en route a été repoussée pour l'instant, il est indiqué que les études de faisabilité continuent afin de permettre la réalisation éventuelle d'un nouveau projet immobilier!!

Il est illusoire ici de parler de compensation!

le projet est certes en dehors du périmètre des champs captants mais il est bien inscrit dans une zone de vulnérabilité forte de l'AAC. Ce que soulignent les rapports de l'Autorité Environnementale (AE) et de l'hydrogéologue. (Cf p7 du rapport de l'hydrogéologue et carte du zonage de l'AAC en p177 de l'étude d'impact). Le projet tente sans doute de réduire l'impact mais face à la nécessité de préserver la ressource en eau, est ce vraiment raisonnable d'envisager un bouleversement de cette ampleur?

l'extrême diversité et technicité des noues prévues pour la gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les routes, posent le problème de la résistance au fil du temps, de la fiabilité de l'entretien et du coût que cela représentera.

Le PLU2 (Plan Local d'Urbanisme 2) datant de 2020 impose de surcroît une contrainte plus forte pour la protection des zones de vulnérabilité forte puisque la gestion des eaux de ruissellement doit se faire à l'aide de noues imperméabilisées. Ce que les études ne prennent pas en compte puisqu'elles datent pour l'ensemble d'avant 2019.

la gestion des pollutions accidentelles et les procédures d'astreintes semblent sur le papier parfaitement planifiées mais dans la réalité, qu'en sera-t-il?

Par ailleurs, le délai maximal d'intervention prévu est de 4 à 6 heures après constatation de l'incident mais rien ne dit que les incidents seront décelés dès leur survenue . Or, d'après le rapport de l'hydrogéologue, les réparations doivent être terminées avant que les eaux polluées se déversent dans la nappe phréatique.

Le rapport de l'AE (Autorité Environnementale) signale également une sous évaluation du trafic routier et de son évolution. En effet, le principal argument est que l'augmentation des transports doux et des transports en commun entraîne une décroissance de la circulation automobile mais outre que ceci semble optimiste, la diminution des lignes de bus contredit cet argument (suppression des lignes 10 et 12 et remplacement par la L5 dont le trajet fortement rallongé sur la porte des postes ne permet plus pour les gens de Loos un trajet suffisamment rapide vers la gare ou le centre de Lille).

Et à ce propos, il n'est nulle part question de l'augmentation de la pollution des sols par voie aérienne qu'engendrera nécessairement ce trafic.

Enfin, le secteur TF1 étant en zone de vulnérabilité forte de l'AAC, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) demande que le projet n'entraîne pas une augmentation de trafic dans les zones (ici très proches) de vulnérabilité très forte ou totale. Il est souligné que le projet entraînera une attractivité accrue de la D952 traversant Emmerin et Noyelles les Seclin, que le concepteur du projet propose de modérer par une augmentation des temps des feux rouges sur cette portion.

Ainsi, il est proposé de gérer la pollution de la nappe causée par le trafic par une autre pollution : celle engendrée par une augmentation de la consommation d'essence et des émissions de gaz d'échappement.....

(Cf zonage de l'AAC en p 177 de l'étude d'impact)

L'enquête ne fait pas apparaître le devenir du chemin de Flesquières que traverserait la LINO. Ce chemin permet l'accès piéton et cycliste depuis le parc de Loos vers le plateau de Flesquières, le parc de la Deûle, la







Canteraine, le parc Mosaïc, la gîte de Santes... privilégiant donc les déplacements doux et permettant la liaison entre les espaces naturels de proximité. Il est primordial que la traversée de la LINO puisse se faire en toute sécurité.

En conclusion sur les champs captants : face à toutes les questions et les problèmes soulevés par les professionnels, nous demandons que la portion du tracé joignant le bout de la carrière et la rue A. Paré soit complètement repensée. Il est clair que ce tracé était le plus facile à concevoir mais il est impératif d'envisager un tracé respectueux des aires naturelles (champs + eau).

Nous demandons que la métropole s'engage, dans une démarche de compensation, à déclarer définitivement inconstructibles toutes les zones agricoles ou naturelles traversées par la LINO.

Nous demandons également que la zone située au sud de la rue Ambroise Paré à Loos soit sanctuarisée. D'une part du fait de la proximité des champs captants, ressource en eau vitale pour la métropole, et d'autre part pour la préservation des terres agricoles. Le passage de la LINO risque en effet de pousser des entreprises à demander leur implantation dans cette zone comme cela a déjà été le cas. Des dérogations ont été accordées par le passé au prétexte qu'Eurasanté est un pôle d'excellence de la MEL. Nous pensons qu'il faut plutôt utiliser pour de nouvelles installations les surfaces déjà artificialisées dans la zone d'Eurasanté : construire sur pilotis au dessus des parkings actuels et peut-être mutualiser les parkings restants en aménageant des parkings-silos. Nous demandons également que l'aménagement du chemin vert en route soit définitivement abandonné.

l'association écoLoos émet un avis défavorable

PJ: eco 21 LINO.pdf

Observation N° 52 (RegistreDemat)

07/05/2021 14:43:15

Par écoLoos 2

2ème partie

Contribution de l'association écoLoos

en 4 parties :

- 1- Les champs captants
- 2- Les catiches
- 3- Les carrières, la biodiversité
- 4- Conclusion : la LINO, un projet d'un autre temps

#### 2 - Les Catiches sous la LINO

Une partie de la tranche fonctionnelle (TF1) de la Lino se trouve sur une zone classée en PER (Plan d'Exposition aux Risques) de Loos, or c'est une zone dans laquelle il y a risque d'effondrement du à la présence d'anciennes carrières souterraines : les fameuses catiches.

Ces catiches sous la Lino sont situées sur une partie de la zone allant de la rue Ambroise Paré jusqu'à la carrière de Loos-Emmerin et aussi sous le chemin vert (prolongement du Bd de la République). Cela correspond à une grande partie du bassin versant 1 et une petite partie du bassin versant 2 : BV1 et BV2. La vulnérabilité au risque d'effondrement est classé « moyenne » sur une partie et « forte » sur une autre partie.

Nous sommes confrontés à 2 textes réglementaires pour faire une approche de ce problème :

- Le PER, datant de décembre 1994 indique la nécessité de combler les catiches pour tout projet de construction ou d'aménagement en leur périmètre : des remplissages partiels sont prévus pour le franchissement des catiches, avec la pose de dalles reposant sur la tête des catiches et par la réalisation de radiers en béton; le PER permet des fondations profondes pour consolider l'ensemble, si besoin.

Le PLU 2 de 2020 a classé en zone AAC2 une surface bien plus grande que le périmètre du P E R. Le PLU 2 ne permet pas, de fait, le comblement des carrières souterraines car des fondations en béton profondes constitueraient de véritables murs hydrauliques défavorables à l'infiltration de l'eau dans cette zone classée aire







d'alimentation de captage (AAC 2)

Il y a donc opposition entre les travaux prévus pour la zone catiches et le PLU2 !!!!

Autre point soulevé : l'avis de l'hydrogéologue se base sur le PER et non sur le PLU 2 (2020) et indique que toute infiltration des eaux de ruissellement au dessus des catiches est interdite, ce qui amène à construire des noues imperméables pour ramener toutes les eaux de ruissellement (au dessus des catiches) dans des bassins d'infiltration en dehors du périmètre PER, bassins qui se trouvent eux, tous en zone AAC2.

Or dans le PLU 2 en page 43 est indiqué que pour les zones AAC2 : est possible - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en oeuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution,...

Donc pour toute la zone AAC2, il doit y avoir des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement ETANCHES et non pas seulement la zone au- dessus des catiches, ce qui change tout le plan des noues, les volumes des bassins de rétention et aussi leur emplacement !!!

et lorsque plusieurs textes réglementaires imposent des contraintes différentes, ce sont les plus récents et les plus exigeants qui prévalent. Dans notre cas : le PLU2.

De plus, le PLU2 demande la mise en oeuvre de « bassins de tamponnement avec infiltration, après dépollution ». Or la dépollution de l'eau des bassins n'est pas du tout suffisante, même avec l'ajout de 30 cm de sable préconisé par l'hydrogéologue. Aucune étude n'est présente dans ce dossier pour valider cette « dépollution » avant infiltration dans le milieu naturel. Sans cette étude, le risque de pollution de la nappe ne peut être levé!

Dans le secteur du chemin vert, il y a aussi des carrières souterraines dont une s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

- Si cela s'effondre naturellement sans route, le risque sera bien plus fort avec le passage de la Lino avec voitures et camions, vibrations... même si des dalles, et des radiers, et des fondations sont prévus.

Il est indiqué que des compensations seront faites pour remplacer les ouvertures de catiches. Rien n'indique la description de ces travaux...

- L'aspect patrimoine des carrières de Loos n'est que très peu évoqué, ni la culture encore toute récente de la barbe de capucins. Cette culture pourrait pourtant être valorisée par la structure de la fabrique de l'emploi dont le terrain de production se trouve actuellement à quelques mètres d'une entrée de catiches.

l'association écoLoos émet un avis défavorable

PJ: eco 21 LINO.pdf

Observation N° 53 (RegistreDemat)

Par écoLoos 3

3ème partie

Contribution de l'association écoLoos

en 4 parties :

- 1- Les champs captants
- 2- Les catiches
- 3- Les carrières et la biodiversité
- 4- Conclusion la LINO, un projet d'un autre temps
- 3 Les carrières et la biodiversité

07/05/2021 14:47:30







un espace exceptionnel inconnu à sauvegarder

- La dite « amorce », barreau des Oliveaux, c'est à dire le raccordement entre la LINO et le sud de ce quartier, est juste évoqué. Dans la cartographie globale du projet (page 6), le tracé apparaît dans les voies nouvelles mais sans aucune étude technique sur l'ensemble des documents.

Un point positif: la LINO et et son raccordement aux Oliveaux ne coupent pas les carrières mais les contournent en tentant de limiter leurs impacts en évitant les champs captants et par un aménagement de zones vertes « tampons » sur la périphérie des anciennes carrières d'Emmerin.

Mais le passage entre les deux carrières, en dessous du pont à proximité de Lycée Duhamel, marque toujours une cassure entre les deux parties. Il est même renforcé par l'accès pour les camions d'une entreprise privée avec la création d'un nouveau pont vers la carrière, alors qu'une simple chicane est prévue pour le chemin donnant accès au plateau de Flesquières. Quelle différence de traitement!

- L'étude concernant la situation actuelle de la faune et la flore porte principalement sur les dites carrières A (entre le pont de la rue Guy Mocquet et Haubourdin) et B (entre le pont de la rue Guy Mocquet et le chemin de Flesquières à coté du parc de loisirs de Loos). Il y a un flou sur l'avenir effectif de ces deux zones, l'avenir est très dépendant des concessions d'exploitation de la société Ramery.
- « Selon l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière A, l'ensemble du site d'exploitation, a été remblayé au niveau minimum des terrains environnants » (page 131), ceci est faux ! la société a construit une colline d'environ 20 mètres de haut.

Ceci est aussi la zone d'ombre de l'enquête : la société a pris beaucoup de liberté par rapport aux objectifs initiaux de « combler », une partie de la végétation de la carrière A a été d'ailleurs récemment détruite.

Mais que va devenir la carrière B si riche de sa biodiversité ? Le courrier de la société Ramery est un habillage « greenwashing » qui cache l'objectif de faire un profit maximum en outrepassant les conditions d'exploitations qui étaient bien floues à l'origine...

- Les études insistent bien sur la richesse en biodiversité des anciennes carrières. Elles sont multiples et très bien argumentées, cf l'étude ancienne du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord Pas de Calais et celle plus récente de Entrelianes...
- Il est oublié aussi (comme dans l'enquête ANRU des Oliveaux) l'impact de la LINO sur l'ensemble de la métropole sud et les espaces naturels : le plateau de Flesquières, les champs captants, parc mosaïc, la trame verte, la trame bleue.
- La faune : il est observé principalement des crapauds communs, une très riche colonie de Goélands cendrés (p132); une colonie d'Hirondelles des rivages, des hérissons d'Europe, des chauves-souris (p133), etc. Dans l'étude, il est dit que la création de la LINO va réduire la surface favorable à l'alimentation des chauvessouris. Elle va également créer une rupture de la connexion du Parc de Loos, les catiches et les zones faiblement urbanisées présentes au sud de Loos où gîtent les chauves-souris.

La flore : Les carrières sont composées d'espaces de prairies qui évoluent vers des espaces riches en fourrés et arbustes. la friche est aussi riche d'espaces boisés comportant de nombreuses espèces telles que les saules, érables, charmes, frênes communs, hêtres, pruniers merisier, chênes pédonculés, etc.

Une plante protégée à l'échelle régionale a été observée : la Gnaphale jaunâtre (Gnaphalium luteoalbum).

Les études concernant la faune et la flore avant le projet sont souvent bien faites et précises mais les impacts suite à sa réalisation des travaux environnants sont souvent minimisés tel que cela est mentionné dans les avis, principalement la Commission Nationale de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale...

l'association écoLoos émet un avis défavorable

PJ: eco 21 LINO.pdf

Observation N° 54 (RegistreDemat) Par écoLoos 4

07/05/2021 14:49:52







4ème partie

Contribution de l'association écoLoos

en 4 parties :

- 1- Les champs captants
- 2- Les catiches
- 3- Les carrières, la biodiversité
- 4- Conclusion : la LINO, un projet d'un autre temps
- 4- Conclusion : la LINO, un projet d'un autre temps

Le projet de la Lino qui a certes demandé un gros travail en amont, se trouve aujourd'hui confronté à d'autres réalités, notamment le dérèglement climatique.

Ce projet de route (même bordée de voies de liaisons douces et limitée de 30 à 70km/h) est un projet d'un autre temps. En effet, chacun sait bien que la création de nouvelles routes amène toujours plus de circulation, de bouchons et de pollution ; en l'occurrence ici, en plus de desservir le CHR, la LINO servira de liaison entre l'A1 (Seclin) et l'A25 (Sequedin) en tant qu'itinéraire de délestage sur toute une zone de champs captants AAC1 (Noyelles les Seclin, Emmerin...) ! Or la législation récente interdit la construction de route sur zone AAC2 favorisant un accroissement de circulation sur une zone AAC1.

Devant l'augmentation de la pollution dans le secteur de Loos proche de l'A25 (voir indices et cartes Atmo), il est temps de changer de mode de vie et d'arrêter ce système du « tout voiture ».

Il faudrait une vision plus large et plus globale du déplacement sur Loos et la métropole, en favorisant l'accès au CHR par des trains +vélos, ou covoiturage, métro ou bus... il aurait fallu prévoir la création du futur tramway au lieu de la LINO.

Le développement d'Eurasanté a été conditionné par la création de la LINO, mais il faut absolument stopper ce développement sur les zones classées AAC2 depuis le PLU2, pour protéger la nappe phréatique ;

Le projet de LINO a été défini d'utilité publique en 2014, mais depuis cette date, les choses ont changé : il y a eu le PLU2, la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air-Energie Territorial... Or la partie TF1 de la LINO (et la moitié de TF2) passent sur des terrains classés AAC2 (aire d'alimentation des champs captants) sur des zones de vulnérabilité forte ! bien sûr des mesures de protection seront prises pour protéger la nappe phréatique, et traiter les eaux de ruissellement (certaines d'ailleurs posent question..), mais il y a toujours des risques même s'ils sont minimisés... et que se passera-t-il en cas de défaillance et de pollution de notre réserve en eau?

Quelle est alors l'utilité publique ? le projet de LINO ou la préservation de notre ressource en eau, de notre environnement?

Il est à noter que toutes les expertises pour construire ce projet, et se trouvant dans les documents de l'enquête publique, ont été réalisées AVANT le PLU2, la loi sur l'eau, et le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) qui imposent de nouvelles normes. Elles ne sont donc plus d'actualité, ni compatibles avec l'urgence écologique ;

Faut-il rappeler que grâce à la mobilisation citoyenne, l'Etat vient d'être condamné récemment pour inaction devant le dérèglement climatique, et que s'il y a un problème avec notre réserve d'eau suite à ce projet, il pourrait être condamné pour écocide ?

L'Etat doit prendre ses responsabilités et abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard.

Pour toutes ces raisons, l'association écoLoos émet un avis défavorable

PJ: eco 21 LINO.pdf

Observation N° 55 (RegistreDemat)

07/05/2021 16:28:20

Par Solen GARSMEUR (un autre Loos ensemble)

bonjour, je souhaiterai indiquer le retrait des panneaux informant les habitants de la réalisation de l'enquête publique comme par exemple celui situé près de chez moi, à l'angle de la Guy Môquet et du boulevard de la république. Ce retrait n'est pas conforme à la procédure de consultation. bien à vous,

Observation N° 56 (Email)

Par anne dhalluin

07/05/2021 11:49:42







#### A Mme la commissaire enquêtrice :

Bonjour Madame,

Mon mari a fait le tour de Loos hier après- midi pour constater (suite à la disparition d'un panneau proche de chez nous) que tous les panneaux d'enquête publique sur la Lino avaient disparu!

sur Sequedin, il y avait encore des panneaux et sur Haubourdin également...

mais plus rien sur Loos!

nous nous étonnons : est -il normal de retirer des panneaux concernant une enquête publique avant la fin de celle-

est-ce bien légal?

cordialement

Anne et Ghislain Dhalluin

Provenance: Courrier pour Windows 10

## Observation N° 57 (RegistreDemat)

08/05/2021 16:18:42

Par marcel vanwormhoudt

pour ce projet il est indispensable de suivre les recommandations le "l'ae": Traiter les modifications de la lino sur le passage dans la carrière d'Emmerin site B en tenant compte des modalités d'exploitation de ce site devant conduire à des mesures d'évitement, de réduction et de compensation tant par l'exploitant de la carrière que par le maitre d'ouvrage (Mel?)

#### Observation N° 58 (RegistreDemat)

08/05/2021 16:25:12

Par Marcel VANWORMHOUDT

suite: en cohérence avec la fonctionnalité des réservoirs et du corridor écologique définit par le SCOT. la requalification du chemin vert en route vers la lino avec la creation d'un rond point a trois voies sur les catiches et l'aire "aac" est complétement inutile, dangereux pour la nappe et opposable juridiquement "ecoside"

## Observation N° 59 (RegistreDemat)

08/05/2021 22:50:25

Anonyme

La carrière et ses environs sont reconnus pour être une zone de reproduction de goélands cendrés, de plus chaque années, des nuées d'étournaux s'y retrouvent. La rue des Lostes / D952 est actuellement très fortement éclairée la nuit (+ 2 spots puissants chez Ramery), ce qui engendre pollution lumineuse et déphasage du rythme des oiseaux, qui chantent même en pleine nuit. Est ce que le nouveau projet prévoit de remédier à ce problème, par exemple avec des luminaires à détection, ne s'actionnant qu'à l'approche des véhicules ?

#### Observation N° 60 (RegistreDemat)

09/05/2021 17:13:43

Anonyme

Mme le commissaire enquêteur Je vous joins en fichier PDF mes observations Vous en souhaitant bonne réception

Cordialement

René Delporte

PJ : LINO avis RD sur enquête publique.pdf

Observation N° 61 (RegistreDemat)

10/05/2021 11:40:20

Par Eric DUPONT

Section BV5 / Route de Sequedin / Mur anti-bruit :

Notre maison se situe à l'angle de la route de Sequedin et de la rue Marguerite Yourcenar.

- Dans quelle mesure serons-nous indemnisés en cas de dommages sur notre clôture côté route de Sequedin au moment des travaux mais aussi après les travaux si la pose du mur anti-bruit entraine la mort de nos arbres qui







#### composent la haie?

- Pourquoi est-il prévu le prolongement du mur anti-bruit de 3 mètres après la rue Marguerite Yourcenar jusqu'à la nouvelle entrée du Supermarché Match sachant que les habitations à cet endroit sont éloignées d'au moins 25 à 30 mètres de la route de Seguedin?
- Si la pose d'un mur anti-bruit doit être maintenue à cet endroit, est-il envisagé de végétaliser le mur, voir même de le remplacer par une butte ? Nous craignons une nuisance visuelle avec un effet d'enfermement au niveau de notre maison qui va entrainer en plus une dévaluation de la valeur immobilière de celle-ci sans compter d'autres nuisances liées notamment à la pollution.

#### Observation N° 62 (RegistreDemat)

10/05/2021 14:32:51

Par Entrelianes Association

Madame la Commissaire Enquêtrice,

Vous trouverez en pièce jointe, la contribution des associations EDA, Entrelianes, Nord Nature Environnement et Santes Nature à l'enquête publique environnementale du projet de LINO Sud.

C'est un avis négatif que nous remettons présentant 14 motifs d'annulation de la LINO au motif de la protection de la nappe de la Craie du Sud de Lille, ressource d'eau potable irremplaçable ainsi que d'autres richesses de ce territoire.

Nous soulignons que l'enquête publique de la LINO et des Oliveaux à Loos ont eu lieu quasi en même temps. Le temps ne peut se démultiplier et cette contrainte nous a demandé un effort considérable, ce qui est impossible pour le grand public (prendre connaissance par exemple de l'ensemble des documents de ces deux enquêtes). De ce fait, nous ne remettons notre avis pour la LINO qu'en toute fin d'enquête publique. Nous regrettons donc que cette enquête publique ne soit pas prolongée.

Vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions, Madame la Commissaire, de recevoir nos sincères salutations.

Hélène Allée, Coprésidente de l'association Entrelianes

PJ: Avis interassociatif EP LINO SUD - 10 mai 2021.pdf

#### Observation N° 63 (RegistreDemat)

11/05/2021 15:59:24

#### Anonyme

Je soutiens la demande d'annulation du projet de Lino au regard des arguments développés par les associations Entrelianes, EDA, Nord Nature Environnement et Santes Nature. Cette route traverserait un bien commun: sol, sous sol et histoire de France! (champ de bataille de la conquête de Lille par le roi de France Louis XVI). c'est un patrimoine qu'il s'agit de transmettre aux générations futures et non pas de détruire pour un modèle de développement dépassé.

#### Observation N° 64 (RegistreDemat)

11/05/2021 18:04:15

Par Clement Delattre

Ce projet est un projet du passé : malgré ce qui est dit, l'objectif principal est la création d'une nouvelle route pour le traffic routier, de plus sur des zones sensibles (ex carrière, jardins ouvriers, champs captant).

Cela ne fera qu'encourager l'usage de la voiture dans le secteur. Ce projet n'est pas en adéquation avec l'objectif de réduction de la part de la voiture.

Pour les mobilités douces, quand on voit le mauvais état depuis des années de la piste cyclable (enrobé usé, certains passages de trottoirs violent, ...), je ne vois pas pourquoi cela sera différent sur cette nouvelle portion.

Observation N° 65 (RegistreDemat)

11/05/2021 19:48:44

Par Consommation Logement Cadre de vie CLCV

Association CLCV Emmerin Consommation, Logement, Cadre de vie.

A Madame Chantal CARNEL 104 rue du Maréchal Foch







#### 59120 - LOOS

#### Madame.

Si nul ne conteste les difficultés de circulation routière entre les Weppes et les portes de Lille, particulièrement en direction du CHR, on ne peut que regretter que les transports en commun (métro - voire ligne aérienne- tramway, co-voiturage) n'aient pas été privilégiés en leur temps, ce qui aurait pu remettre en question ce projet, le préfet luimême ayant demandé à la MEL en 2014, que soit supprimée la réserve ER F1 sur Emmerin, soulignant qu'une voierie à grande circulation était à proscrire sur ce secteur de haute vulnérabilité de la nappe phréatique.

Nous déplorons le surcroit de circulation généré par l'axe reliant les autoroutes A1 et A25, qui aura pour conséquence des nuisances pour les riverains, et une augmentation de la pollution. Il semble par ailleurs évident que le trafic routier en direction du CHU ne fera qu'augmenter, la zone Eurasanté étant elle-même en extension, et les emplois liés à la santé étant difficilement concernés par le télétravail.

Nous approuvons la rénovation et la création de pistes cyclables, ainsi que la création d'un parking à proximité du lycée Duhamel, du parc de Loos, et des Oliveaux, tout en regrettant là aussi que ce parking ne soit pas desservi par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro, dans le but de désengorger le parking dudit métro.

Nous regrettons la réduction des surfaces cultivables générées par le projet particulièrement certains troncons (rond-point prolongeant le chemin vert par exemple.....) Cela va à l'encontre du produire et consommer local.

Nous espérons qu'une vigilance toute particulière sera apportée à la protection de la nappe phréatique ainsi qu'à la sauvegarde de la faune et de la flore, et demandons que des contrôles fréquents soient effectués.

Nous demandons que toutes les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle soient mises en place aux abords des habitations concernées, et qu'une information ainsi que des aides financières conséquentes soient proposées aux riverains directement impactés par les nuisances générées par ce projet. C'est pourquoi nous émettons au nom de notre association, un avis très réservé sur ce projet.

Fait à Emmerin, le 11 mai 2021

Observation N° 66 (RegistreDemat)

Par Claude Lasselin

11/05/2021 20:04:28

Le projet LINO Sud relie Eurasanté à l'A25 sur un peu plus de 4 km, en traversant notamment les champs captants du Sud de Lille classés en vulnérabilité forte, des terres agricoles, la carrière de Loos-Emmerin (site ornithologique de première importance), des terres dont le sous-sol est parsemé de catiches exposées à un risque d'effondrement, ainsi que des jardins familiaux... Elle se prolonge par le recalibrage de voierie intraurbaines au sein de Loos et d'Haubourdin jusqu'à rejoindre l'A25.

Les associations EDA, Entrelianes, Nord Nature Environnement et Santes Nature ont remis un avis négatif à cette enquête en s'appuyant sur la démonstration de 14 motifs d'annulation de la LINO Sud.

Cette route, présentée par la MEL comme une voie pour les mobilités douces, comporte certes une piste cyclable, mais consiste bien à créer une nouvelle route... connectée à l'A25 par un nouvel échangeur .

Observation N° 67 (RegistreDemat)

11/05/2021 20:57:19

Anonyme

J'exprime ici ma totale opposition à ce projet. Les terres agricoles, les champs captants... doivent être impérativement préservés. Il faut cesser d'encourager le recours à la voiture.

Observation N° 68 (RegistreDemat)

11/05/2021 21:18:15

Par Gilles LAURENT

Bonjour,

Cette voie routière à grand débit est présentée par la MEL comme une voie pour les mobilités douces ce qui est tout simplement mensonger... surtout raccordée par un nouvel échangeur à l'A25 ! De qui se moque-t-on ?? Avis







négatif sur ce projet qui va une fois de plus amplifier la circulation automobile à Lille.

Observation N° 69 (RegistreDemat)

11/05/2021 21:22:09

Par Union des Voyageurs du Nord

Alors que la MEL est déjà saturée de circulation routière, elle nous propose un nouveau projet de voie routière à grand débit qui ne fera qu'aggraver le problème, surtout avec un nouvel échangeur en prise directe sur l'A25! De plus ce projet est présentée par la MEL comme une voie pour les mobilités douces ce qui est tout simplement mensonger... c'est d'abord une route pour la circulation motorisée, la piste cyclable ne fait que respecter la loi LAURE!

Observation N° 70 (RegistreDemat)

12/05/2021 07:13:44

Par FDSEA

Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de la FDSEA du Nord représentant les agriculteurs impactés par les emprises du projet LINO.

Salutations

PJ: courrier FDSEA commissaire enquêteur LINO MEL 11052021.pdf

Observation N° 71 (RegistreDemat)

12/05/2021 08:29:05

Par guy avinee

La lino va entraîner un trafic qui ne cessera de s'intensifier aux porte d'Emmerin, ma commune. Outre une atteinte aux champs captants avec un risque accru de problème écologique grave(accident avec un camion renversant des matières nocives pour l'environnement) je note une absence de protection des voies dèjà existantes qui vont mener vers l'échangeur d'Emmerin, voies toutes aussi vulnérables que La Li. De plus aucune étude n'est menée pour mesurer l'impact d'un trafic sur la santé des Emmerinois. A quel taux de bruit, d'émission de particules fines sera exposée en permanence la population?. Quels sont les moyens mis en oeuvre pour éviter cette exposition?. Enfin il faut craindre un enclavement de la commune prise en étau entre les axes prioritaires que seront les routes venant de Santes et de Noyelles. Rien n'est prévu pour résoudre les difficultés des habitants devant traverser ces axes pour se rendre à Haubourdin , Wattignies, sinon s'inclure dans le trafic jusqu'à l'échangeur pour revenir sur leurs pas. A terme je crains surtout que la Lino soit un maillon inavoué d'un futur lien entre l'A1 et l'A25; ce qui intensifiera encore plus le trafic et augmentera encore davantage les problèmes environnementaux et de santé des Emmerinois. Je m'oppose par conséquent à ce projet qui ne résoudra que momentanèment les problèmes de circulatiob globaux mais qui en posera d'autres plus graves , mais eux durables, et à l'environnement, aux champs captants et à la santé des Emmerinois.

S'il y a de l'intelligence à vouloir résoudre un problème à l'instant T, il y a encore plus d'intelligence à mesurer les problèmes que la solution envisagée engendrera avant d'envisager sa mise en oeuvre.

En résumé: la Lino offre une solution à court terme mais posera des problèmes plus graves à moyen et à long terme. D'où mon rejet de ce projet à courte vue.

Guy Avinée

Observation N° 72 (RegistreDemat)

12/05/2021 17:53:58

Par Thierry Dereux

Le projet LINO Sud relie Eurasanté à l'A25 sur un peu plus de 4 km, en traversant notamment les champs captants du Sud de Lille classés en vulnérabilité forte, des terres agricoles, la carrière de Loos-Emmerin (site ornithologique de première importance), des terres dont le sous-sol est parsemé de catiches exposées à un risque d'effondrement, ainsi que des jardins familiaux... Elle se prolonge par le recalibrage de voierie intraurbaines au sein de Loos et d'Haubourdin jusqu'à rejoindre l'A25.

La Fédération FNE HdF confirme les propos des associations comme Entre Lianes, Santes Nature etc et donne un avis négatif face aux risques importants sur l'environnement







Observation N° 73 (RegistreDemat)

12/05/2021 18:47:53

#### Anonyme

Je remets un avis clairement négatif sur le projet, pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, ce projet date d'il y a 40 ans. J'aimerais savoir si d'autres solutions amenant aux résultats escomptés (à savoir relier plus facilement le CHU, désenclaver certains quartiers et réduire la circulation en ville) ont été étudiées et comparées au projet actuel de la LINO. En effet, à budget équivalent, n'y-t-il pas d'autres moyens plus doux pour notre environnement, en 2021, que de créer une « rocade nord-ouest bis » traversant Loos ? La LINO, avec sa sortie/entrée d'autoroute vers l'A25 s'apparente davantage à une voie rapide avec tous les désagréments que cela amène (pollution atmosphérique et des sols, embouteillages, nuisances sonores, risque accidentogène...) plutôt qu'à des transports écologiques que nous devrions privilégier compte tenu des enjeux environnementaux de notre époque. Avec le budget astronomique qui va être engagé, n'y a-t-il pas d'autres possibilités (création de nouvelles lignes de bus, tram, métro, V'Lille et j'en passe) le tout desservant correctement et efficacement les quartiers visés ? Une telle étude comparative a-t-elle été menée ? Si ce n'est pas le cas, cela doit être fait afin de valider le bien fondé de ce projet, en 2021.

Par ailleurs, ce nouveau tracé routier ne fait que déplacer le problème de circulation, croissant avec les années. Vous allez déplacer le trafic actuel de certaines rues, vers d'autres rues. Et même bien pire, avec la sortie/entrée A25, vous allez l'accroitre de manière exponentielle! Cela est d'ailleurs indiqué dans votre modèle de prédiction du trafic, mais ce modèle sous-estime la réalité! Pour un tel résultat, faut-il dépenser tous ces millions? Dans un monde où nous devrions chercher à réduire la circulation, la Lino est un encouragement pour la population à prendre la voiture individuelle. Et ce ne sont évidemment pas les pistes cyclables qui vont y changer quelque chose.

Autre point, vous avez des obligations de limitations des nuisances sonores (et pollution entre autre). Des mesures vont être mises en place (mur anti bruit, merlon). Cependant, afin d'en mesurer l'efficacité, j'aimerais savoir si des relevés phoniques ont été faits ? Si oui, où et quand? Par exemple, la route de Sequedin, qui va devenir l'entrée et sortie de l'A25, et les lotissements qui l'entourent, est aujourd'hui assez peu fréquentée en dehors des heures de pointes (et quasiment aucun poids lourds). Des relevés doivent y être faits (ainsi qu'aux abords de l'échangeur) car cette route va devenir un lieu de passage incontournable (avec son lot de problèmes d'embouteillages... totalement inexistants aujourd'hui) : des relevés phoniques à faire aux heures de pointes, mais aussi en journée, lorsque le trafic est moindre. Ou la nuit, le dimanche, les jours fériés ou en juillet/aout où il est presque inexistant (ce qui ne sera plus le cas une fois l'échangeur construit). L'objectif est de comparer de manière cohérente et consistante, l'avant/après à tous les moments clés de la journée et de l'année. Et pas uniquement lors des heures de pointe par exemple, si l'on veut avoir une analyse probante de l'efficacité des mesures. Ne comparons pas le volume sonore à 18h en semaine, avec celui du dimanche matin à 10h ! Il en est de même pour la pollution.

Un des objectifs de la Lino est d'avoir un trafic fluide. Lorsque je constate aujourd'hui la longueur du bouchon qui se créé sur l'A25 le matin pour joindre la sortie actuelle du CHR en provenance de Dunkerque, nul doute que ce même bouchon va se former à la nouvelle sortie d'autoroute! Quelles analyses (et garanties) avez-vous réalisé pour que cela ne se produise pas ? Là encore, j'ai l'impression que vous ne réglez pas le problème mais que vous le déplacez. Et partir du principe que le trafic va se diviser est utopique. Il va s'accroitre, créant de nouveaux bouchons et saturant la Lino à très courte échéance.

Je suis également intéressé de comprendre comment vont être desservis Euratechnologies et le port fluvial, cela faisant aussi partie des objectifs du projet. Par où le trafic va-t-il passer pour rejoindre ces 2 pôles ? Est-il aussi prévu qu'il passe par la nouvelle sortie et longe l'A25, sur la rue Pierre Gilles de Gennes et la rue Galillée ? Si tel est le cas, comment ces rues vont-elles pouvoir absorber un tel trafic de PL et voitures ?

Des plans sont joints dans certains documents. Malheureusement, peu d'entre eux comportent une légende. Comment comprendre les traits multicolores apparaissant sur chacun d'entre eux ? Il est très difficile de s'y retrouver. Merci d'y joindre la légende.

Enfin, je m'interroge fortement sur la diminution de la circulation dans le centre ville de Loos et de ce fait, des conséquences économiques pour nos petits commerçants de proximité. Il est évident que les automobilistes qui







empruntaient la rue Foch matin et soir pour aller et venir vers l'A25 ne l'emprunteront plus. Ces mêmes automobilistes qui s'arrêtaient sur le trajet quotidien aux boulangeries, boucheries, restaurations à emporter, tabac/presse et la liste est longue ne passeront plus par là. Les pertes économiques pour ces commerçants ontelles été mesurées ? Quel risque de voir encore des commerces de proximité fermer, dans un centre ville qui va se désertifier?

En résumé, des millions d'euros que la MEL s'apprête à dépenser pour un projet dont la proportion bénéfices / inconvénients semble très largement pencher pour les inconvénients.

Dernière question que je souhaite poser : quelles dispositions (financières ou autres) sont prévues pour les riverains pour compenser toutes les nuisances citées précédemment, qui vont, de mon point de vue, venir dégrader le cadre de vie actuel ?

Observation N° 74 (RegistreDemat)

12/05/2021 22:22:15

Par jérôme levrel

Bonjour, veuillez trouver ci dessous mes observations

Vivant rue Gustave Delory à Loos( à côté du parc de loisir et du chemin vert) je m'attendez a ce que la promesse de ne pas prolonger le boulevard de la république (chemin vert) soit sanctuarisé de manière à être sur que la mairesse ou ses successeurs ne puisse pas céder à la tentation du gain foncier. Et faire ainsi que ce petit bout de nature soit protégé et que la tranquillité reste dans le quartier et qu'il soit toujours possible à nos enfants de se rendre sans danger au parc de loisir. C'est pour cela que je désire que ce volet du dossier soit changer.

Je trouve étrange qu'on n'évoque pas la gêne liée au bruit que nous allons subir dans mon quartier ainsi que lorsqu'on ira au parc .Cette nuisance sonore impactera aussi les différentes espèces vivant dans ce milieu.

Et pour finir, en 2021 crée de grand projet comme celui ci sans y mettre de mesure de compensation au niveau de la nature me semble irréel. Un tel projet devrait être assorti d'un volet compensation par exemple : A la fin du bail d'exploitation de la carrière, celle-ci sera entièrement transformée en espace protégé. Merci pour votre lecture.

Observation N° 75 (RegistreDemat)

13/05/2021 17:12:30

Par Jean Baldeyrou

Plus de 20 ans d'études, plus de 20 ans d'asphyxie du centre ville de Loos.

Aujourd'hui toute la circulation vers le CHR et Eurasanté passe par le centre ville de Loos et engorge la pont audessus de l'autoroute. Un plan blanc impossible à respecter au cas où. Pas de LINO + la rue de Londres bloquée vers le port fluvial ont pour conséquence de concentrer toute la circulation sur le centre ville de Loos.

La LINO n'est pas une autoroute seulement une voie de contournement avec une entrée et une sortie sur

Cette nouvelle voie a été pensée en 20 ans après tant de réunions de concertation.

As-t-on mesuré, aujourd'hui, l'impact sur la vie des Loossois du centre ville en termes de pollution de l'air ? Sans parler des autres?

Cette voie nouvelle permet de soulager le centre ville, permet une circulation des piétons et des cyclistes en toute tranquillité, autorise un désenclavement des Oliveaux, et même protège les chauve-souris. le risque de pollution est quasi nul car connu et maîtrisé.

Qu'attend-t-on encore ? Plus on attend et plus c'est cher, quel mépris pour l'argent des contribuables ! son coût a été multiplié par 4 ou 5.

Il est grand temps de faire la LINO, ces retards deviennent insupportables et sont le reflet d'une certaine incapacité à décider.

Observation N° 76 (Mairie de Sequedin)

12/05/2021 10:00:00

Par VICHERY

Mr VICHERY Jacques, le parc des ormeaux, 34 rue Claude MONET, 59320 SEQUEDIN a déposé le 12/05/2021 une contribution manuscrite sur le registre de la mairie de Sequedin libellée comme suit:

21/31







« Du fait du télétravail, il y a beaucoup moins de circulation de véhicules. Le projet LINO SUD n'a plus lieu d'être. Le 12/05/2021 Signature »

### Observation N° 77 (RegistreDemat)

13/05/2021 19:47:37

Par Arnold Gil

Le projet LINO présenté dans l'enquête publique est une 'fausse bonne idée' des seventies.

Face à la congestion automobile, à la pollution engendrée par le trafic routier, aux millions d'heures perdues dans les embouteillages, il pourrait sembler judicieux de créer une nouvelle route qui 'désengorgerait' tout cela,

Les expériences de la Rocade Nord-Ouest et de la mise à 2x2 voies de la RN 41 devraient pourtant alerter les décideurs (non responsables devant les électeurs en ce qui concerne Lille Métropole) : toute création de nouvelle route est porteuse à terme de trafic supplémentaire, de nouveaux embouteillages et de nouvelles nuisances (qui justifieront à leur tour la création de nouvelles voies...). L'urgence n'est pas de fluidifier le trafic routier, mais de le réduire drastiquement.

La création d'un nouvel échangeur sur l'A25 va engendrer un trafic monstrueux à Sequedin, Loos, Emmerin, et provoquera de très nombreuses nuisances pour les riverains, malgré le greenwashing du "corridor vert" mis en

De plus, tout euro investi pour la circulation routière l'est au détriment des transports collectifs, et ce contournement sud (qui ne dit pas son nom) coûtera plus de 150 millions d'euros!

Ce projet traduit la vision de l'aménagement des années 1970, sans prendre en compte les impératifs actuels de sauvegarde de l'environnement et de la planète.

Il est scandaleux que lors de sa séance du 23 avril 2021, le conseil métropolitain ait validé ce projet!

Je demande l'annulation du projet de Lino et soutiens les arguments développés par les associations Entrelianes, EDA, Nord Nature Environnement et Santes Nature.

### Observation N° 78 (RegistreDemat)

13/05/2021 23:59:43

Par Hélène Hollebecq

Ce projet provoque mon inquiétude pour plusieurs raisons:

- -La préservation des champs captants n'est pas assurée dans ce projet, ni celles des espèces protégées vivant dans ce secteur.
- -Ce projet va intensifier encore le trafic automobile qui est déjà très dense dans le secteur. Il aurait été plus judicieux de renforcer la ligne de bus reliant Loos, Emmerin et Haubourdin, alors que la fréquence de cette ligne a été diminuée au moment du changement de compagnie de bus (de Transpole vers Ilévia).

Le raccordement de la lino vers le quartier des Oliveaux risque d'être une artère très passante, parce qu'elle permet un raccourci vers Loos. Il conviendrait d'éviter un flux important de véhicules dans ce quartier, compte tenu du nombre important d'enfants qui y vivent.

J'aimerais que la continuité du chemin de Fléquières vers le parc de la Deule, ainsi que celle du chemin qui longe la voie ferrée entre Loos et Haubourdin soient maintenues pour pouvoir y accéder facilement à pied ou en vélo. Actuellement un grand nombre de personnes utilisent ces sentiers.

Pour toutes ces raisons, j'aimerai que ce projet soit modifié ou annulé.

Observation N° 79 (modérée) (RegistreDemat)

14/05/2021 00:14:24

Anonyme

Madame, Monsieur,

A noter : le courrier original est disponible en pièce jointe.

Je vous adresse ce courrier dans le cadre de l'avis d'enquête publique concernant la liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) - partie Sud et plus particulièrement du projet concernant les tronçons TF3 et TF4 sur la zone de Sequedin.







Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour cette occasion de déposer nos remarques et observations concernant ce projet de grande ampleur.

Je vous prie également de m'excuser, car j'aurais aimé vous rencontrer à Sequedin le mercredi 28 avril de 9h à 12h. Malheureusement, mes obligations professionnelles n'étaient pas compatibles avec cet horaire.

Après une consultation attentive de vos documents et du dossier, je suis étonné par le manque de précision concernant les réflexions sur le tronçon TF4 ayant pour objectif (si j'ai bien compris) de relier le rond-point de la rue du Marais de Sequedin à la zone commerciale d'Englos au niveau du Rond-point de la rue des Champs. L'objectif final étant de limiter la circulation dans la ville de Sequedin (cf : extrait de votre plan ci-dessous).

Je comprends bien les nombreux enjeux de ce projet, notamment sur les aspects suivants : diminution de la circulation en centre-ville de Sequedin, éviter le passage devant des zones piétonnes avec notamment l'école et la micro-crèche, diminution du temps de trajet pour accéder à la zone commerciale d'Englos, plan de relance, Etc...

Cependant, je me permets quelques remarques sur deux aspects :

- Des remarques personnelles en tant que riverain de la rue Fénelon
- Des remarques plus engagées par rapport l'environnement

#### 1. Remarques en tant que riverain

Habitant rue Fénelon, les plans indiquent que le tronçon TF4 longera la Deûle et passera donc à l'arrière des maisons de la rue Fénelon. Cela aura forcement un impact sur les champs et espaces verts du secteur.

D'après les plans de votre dossier, j'ai bien compris que le projet était de proposer une rue large et avec beaucoup de végétation, à l'image de la rue du train de Loos (photo ci-dessous – source : google street view).

En effet, cette configuration permet aux habitations d'être protégés visuellement, ainsi que des nuisances sonores. La route est agréable et adaptée aux piétons et aux cyclistes.

Dans notre cas, il est important de noter que l'architecture des maisons, rue Fénelon, est bien différente que celle des maisons attenantes à la rue du train de Loos.

En effet, les maisons de la Rue Fénelon sont « belles étages » par le jardin. Cela sous-entend que ce projet, même avec un aménagement similaire à la rue du Train de Loos, sera une pollution visuelle et sonore importante pour les riverains de la rue Fénelon. Il me parait difficile de trouver une architecture de route n'impactant pas la vue depuis les maisons de la rue Fénelon.

Il faut noter que notre rue est déjà très impactée par le bruit de l'autoroute A25 et le bruit (surtout nocturne) émanant du site Cerema de Sequedin.

Cet argument peut sembler « égoïste » mais il me parait fondamental que l'acquisition d'une maison est un projet de vie. Son emplacement et son environnement fait partie intégrante du choix de celle-ci. Ce projet change donc foncièrement le paysage et l'environnement dans lequel nous avons investi notre vie, nos projets et forcément un crédit sur plusieurs années. La possibilité de réalisation de ce projet m'attriste car il aura forcement un impact négatif sur la vue, le bruit et la qualité de vie.

2. Impact concernant l'environnement

Les points suivants concernent donc l'environnement.

Il est, sans aucun doute, le plus important de mon courrier. En effet, il est devenu essentiel, pour nous et nos enfants, de protéger la nature et l'environnement.

Ces derniers mois, la situation sanitaire nous a imposé de rester confiné chez nous. Une occasion de regarder l'environnement extérieur autrement et avec attention. C'est devenu un de nos seuls moyens d'évasion pendant plusieurs mois et cela m'a montré à quel point la nature est abondante et généreuse dans notre secteur. Nous avons observé de nombreuses espèces profitées du champ à l'arrière de notre maison, longeant le canal de la Deûle ou venant simplement séjourner dans les jardins des maisons de la rue Fénelon.

La littérature de plus en plus vaste à ce sujet et montre sans ambigüité que la qualité de vie est étroitement liée à la qualité de la biodiversité. Détruire une partie de cette zone naturelle serait un crime.

23 / 31







Je vous partage en annexe quelques photos d'animaux qui se baladent régulièrement dans cette zone. Sans compter les espèces en difficultés comme les hérissons, les chauves-souris, les abeilles ou encore les papillons. J'espère que ce point attirera toute votre attention. J'ai lu, dans votre dossier, que la dernière étude date de 2013 et j'espère qu'une nouvelle étude sera programmée en parallèle de l'étude archéologique mentionné en page 171 du document Note complémentaire à l'étude d'impact.

Pour finir, il est important de mentionner que les habitations de la rue Fénelon subissent des inondations régulières dans les caves. Il me semble incohérent de limiter encore plus les espaces verts en favorisant des routes qui limiteront l'absorption des eaux de plus par les sols.

Pour résumé, je comprends bien les enjeux de ce projet. Il y a beaucoup d'aspects positifs, tant sur la sécurité que sur le confort des Sequedinois.

Cependant, habitant proche du tronçon TF4, j'ai un regard différent sur ce projet et je note de nombreux inconvénient :

- Les nuisances visuelles et sonores pour les habitants de la rue Fénelon
- Les nuisances sur l'environnement naturel et « sauvage » qu'offre les jardins, la Deûle et le champ à l'arrière de la rue Fénelon
- L'impact d'une route aussi large sur les inondations régulières Rue Fénelon

J'espère que ces éléments seront pris en compte dans la poursuite du projet. Je ne doute pas qu'une revue des plans serait possible afin de relier les deux points sans impacter la nature ou les riverains.

Je vous remercie d'avance pour la lecture de ces éléments.

Bien entendu, je me tiens à votre entière disposition pour toute information complémentaire.

En vous priant d'accepter mes sincères salutations.

Morgan Merle

PJ: courrier mel.pdf

Observation N° 80 (RegistreDemat)

14/05/2021 00:31:15

Anonyme

Madame, Monsieur,

Je vous adresse ce courrier dans le cadre de l'avis d'enquête publique concernant la liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) - partie Sud et plus particulièrement du projet concernant les tronçons TF3 et TF4 sur la zone de Sequedin.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour cette occasion de déposer nos remarques et observations concernant ce projet de grande ampleur.

Je vous prie également de m'excuser, car j'aurais aimé vous rencontrer à Sequedin le mercredi 28 avril de 9h à 12h. Malheureusement, mes obligations professionnelles n'étaient pas compatibles avec cet horaire.

Après une consultation attentive de vos documents et du dossier, je suis étonné par le manque de précision concernant les réflexions sur le tronçon TF4 ayant pour objectif (si j'ai bien compris) de relier le rond-point de la rue du Marais de Sequedin à la zone commerciale d'Englos au niveau du Rond-point de la rue des Champs. L'objectif final étant de limiter la circulation dans la ville de Sequedin.







Je comprends bien les nombreux enjeux de ce projet, notamment sur les aspects suivants : diminution de la circulation en centre-ville de Sequedin, éviter le passage devant des zones piétonnes avec notamment l'école et la micro-crèche, diminution du temps de trajet pour accéder à la zone commerciale d'Englos, plan de relance, Etc...

Cependant, je me permets quelques remarques sur deux aspects :

- Des remarques personnelles en tant que riverain de la rue Fénelon
- Des remarques plus engagées par rapport l'environnement

#### 1. Remarques en tant que riverain

Habitant rue Fénelon, les plans indiquent que le tronçon TF4 longera la Deûle et passera donc à l'arrière des maisons de la rue Fénelon. Cela aura forcement un impact sur les champs et espaces verts du secteur.

D'après les plans de votre dossier, j'ai bien compris que le projet était de proposer une rue large et avec beaucoup de végétation, à l'image de la rue du train de Loos.

En effet, cette configuration permet aux habitations d'être protégés visuellement, ainsi que des nuisances sonores. La route est agréable et adaptée aux piétons et aux cyclistes.

Dans notre cas, il est important de noter que l'architecture des maisons, rue Fénelon, est bien différente que celle des maisons attenantes à la rue du train de Loos.

En effet, les maisons de la Rue Fénelon sont « belles étages » par le jardin. Cela sous-entend que ce projet, même avec un aménagement similaire à la rue du Train de Loos, sera une pollution visuelle et sonore importante pour les riverains de la rue Fénelon. Il me parait difficile de trouver une architecture de route n'impactant pas la vue depuis les maisons de la rue Fénelon.

Il faut noter que notre rue est déjà très impactée par le bruit de l'autoroute A25 et le bruit (surtout nocturne) émanant du site Cerema de Sequedin.

Cet argument peut sembler « égoïste » mais il me parait fondamental que l'acquisition d'une maison est un projet de vie. Son emplacement et son environnement fait partie intégrante du choix de celle-ci. Ce projet change donc foncièrement le paysage et l'environnement dans lequel nous avons investi notre vie, nos projets et forcément un crédit sur plusieurs années. La possibilité de réalisation de ce projet m'attriste car il aura forcement un impact négatif sur la vue, le bruit et la qualité de vie.

## 2. Impact concernant l'environnement

Les points suivants concernent donc l'environnement.

Il est, sans aucun doute, le plus important de mon courrier. En effet, il est devenu essentiel, pour nous et nos enfants, de protéger la nature et l'environnement.

Ces derniers mois, la situation sanitaire nous a imposé de rester confiné chez nous. Une occasion de regarder l'environnement extérieur autrement et avec attention. C'est devenu un de nos seuls moyens d'évasion pendant plusieurs mois et cela m'a montré à quel point la nature est abondante et généreuse dans notre secteur. Nous avons observé de nombreuses espèces profitées du champ à l'arrière de notre maison, longeant le canal de la Deûle ou venant simplement séjourner dans les jardins des maisons de la rue Fénelon.

La littérature de plus en plus vaste à ce sujet et montre sans ambigüité que la qualité de vie est étroitement liée à la qualité de la biodiversité. Détruire une partie de cette zone naturelle serait un crime.

Sans compter les espèces en difficultés comme les hérissons, les chauves-souris, les abeilles ou encore les

J'espère que ce point attirera toute votre attention. J'ai lu, dans votre dossier, que la dernière étude date de 2013 et j'espère qu'une nouvelle étude sera programmée en parallèle de l'étude archéologique mentionné en page 171 du document Note complémentaire à l'étude d'impact.

Pour finir, il est important de mentionner que les habitations de la rue Fénelon subissent des inondations régulières dans les caves. Il me semble incohérent de limiter encore plus les espaces verts en favorisant des







routes qui limiteront l'absorption des eaux de plus par les sols.

Pour résumé, je comprends bien les enjeux de ce projet. Il y a beaucoup d'aspects positifs, tant sur la sécurité que sur le confort des Sequedinois.

Cependant, habitant proche du tronçon TF4, j'ai un regard différent sur ce projet et je note de nombreux inconvénient:

- Les nuisances visuelles et sonores pour les habitants de la rue Fénelon
- Les nuisances sur l'environnement naturel et « sauvage » qu'offre les jardins, la Deûle et le champ à l'arrière de la rue Fénelon
- L'impact d'une route aussi large sur les inondations régulières Rue Fénelon

J'espère que ces éléments seront pris en compte dans la poursuite du projet. Je ne doute pas qu'une revue des plans serait possible afin de relier les deux points sans impacter la nature ou les riverains.

Je vous remercie d'avance pour la prise en compte de ces éléments.

Bien à vous

# Observation N° 81 (RegistreDemat)

14/05/2021 09:14:07

Par Dominique ROUSSEL

Le projet d'aménagement de la LINO, dans sa partie sud comprise entre Lambersart et le parc d'activités Eurasanté, a été déclaré d'utilité publique par Monsieur le Préfet le 26 juin 2014, permettant ainsi à l'Etat, pour l'aménagement des nouvelles bretelles de raccordement à l'A25, et à la MEL de procéder aux acquisitions et expropriations nécessaires à l'exécution des travaux.

L'opportunité de ce projet pour le développement des territoires des communes de la métropole n'est donc plus à démontrer.

Sans entrer dans le détail des enjeux liés à ce projet d'infrastructure, il convient de souligner que la LINO participera au renforcement de l'attractivité du parc d'activités Eurasanté et du Centre Hospitalier Régional Universitaire, dont les conditions de desserte conviennent d'être améliorées.

De plus, à l'échelle locale, la LINO constitue une réelle opportunité pour permettre le désenclavement du quartier des Oliveaux, comportant 7 500 habitants, soit 33% de la population de la ville, qui va faire l'objet d'un vaste de programme de rénovation dans le cadre du NPNRU.

Elle apportera également une réponse à la coupure urbaine générée par la présence de la voie ferrée puisque le projet prévoit son franchissement souterrain, permettant ainsi une amélioration et un renforcement de la desserte inter-quartiers par les transports en commun.

En raison de l'importance de ces enjeux, la MEL a considéré en 2015 que les tranches fonctionnelles de la LINO allant de l'accès sud d'Eurasanté à l'échangeur de l'A25 étaient prioritaires sur les autres tronçons qui composent la LINO sud.

Dans la perspective d'entrer en phase opérationnelle, la MEL a donc procédé sur ce tronçon à l'acquisition de la quasi-totalité des terrains dont elle n'était pas propriétaire.

Elle a également constitué le dossier de demande d'autorisation de l'autorité environnementale avec étude d'impact, soumis à enquête publique, permettant à présent aux Loossois et habitants des villes d'Haubourdin, Sequedin et Emmerin de s'exprimer, non plus sur l'intérêt du projet en lui-même, mais sur les enjeux environnementaux qu'il suscite.







Au vu des différentes pièces composant le dossier, il est possible de considérer que la LINO contribuera à :

- réduire les flux de circulation de véhicules sur l'ensemble des quartiers de la ville et décongestionner le centreville de Loos et de la rue Guy Mocquet avec une évolution du trafic à moyen terme qui ne devrait pas s'accroître, notamment sur l'axe Foch-Potié :
- réguler les flux de camions, dont ceux générés par le secteur d'activités de la Pierrette situé sur le territoire de Sequedin, puisque la desserte de cette zone, en limite de Loos, sera améliorée par l'ouvrage en projet;
- renforcer la desserte en transports en commun notamment du quartier des Oliveaux et des autres secteurs de la ville, en s'affranchissant des contraintes existantes liées à la présence de la voie ferrée ;
- permettre la circulation des piétons et des cyclistes sur un axe sécurisé, y compris pour la traversée de l'A25, ceinturant la ville mais relié aux quartiers et donc susciter le développement des modes doux ;
- favoriser le développement de la biodiversité de par l'aménagement d'espaces verts paysagers conséquents plantés d'essences locales adaptées, comportant des noues étanches ne permettant pas l'infiltration des eaux de ruissellement issues de la chaussée, de la piste cyclable et de l'allée piétonne, dans le milieu naturel ;
- créer un véritable corridor écologique en connexion, d'une part, avec le parc de loisirs et sa future zone d'extension qui seront traversés dans des conditions propices à sa protection, d'autre part, avec les terrains en zone agricole classés en zone A au PLU2, en ce compris le foncier qui était identifié comme pouvant être ouvert à l'urbanisation (zone AUD au PLU1 précédemment en vigueur) :
- permettre la réalisation d'aménagements de nature à réduire les nuisances sonores notamment aux abords du futur échangeur sur l'A25.

De par les aménagements envisagés dans le cadre du projet, son impact sur l'environnement peut être considéré comme étant positif dans la mesure où la LINO permettra de réduire les nuisances du trafic existant dans les zones denses, d'accroître la présence de la nature en ville, facilitera les déplacements et la mobilité dans des conditions sécurisées et en étant conçue de façon à ce que les nuisances sonores soient limitées et la qualité de l'air améliorée.

Elle permettra également la requalification de certains sites dégradés et le traitement de la pollution des sols générée par d'anciens sites industriels (site GRTGaz).

En fait, les enjeux environnementaux majeurs induits par la LINO sont liés à la proximité des champs captants du sud de Lille et à la présence de milieux naturels dont la carrière d'Emmerin / Loos / Haubourdin.

De fait, le projet de LINO est en dehors des périmètres règlementaires de protection des champs captants (PIG) et de l'Aire d'Alimentation des Captages de vulnérabilité totale et très forte (AAC1).

Il se situe au PLU2, pour partie, en AAC2 (secteur de vulnérabilité forte), étant précisé que le tracé de la voie de raccordement de la LINO au quartier des Oliveaux a été modifié de façon à se situer en dehors de ce secteur.

Un rapport établi par un hydrogéologue agréé est joint au dossier soumis à enquête publique. Celui-ci comporte des préconisations qui mériteraient d'être considérées comme ayant valeur prescriptive.

Les observations formulées par le COPAR dans l'avis joint au dossier doivent également être prises en compte et être opposables au maître d'ouvrage.

Le tracé, dont les caractéristiques ont été adaptées aux contraintes liées à l'Aire d'Alimentation des Captages, prend également en compte la nécessité de protéger les espaces agricoles inconstructibles ainsi que la faune et la flore en permettant notamment de préserver les lieux de reproduction d'espèces protégées comme le goéland cendré et l'hirondelle de rivage.

On peut à ce titre noter l'avis favorable du Comité National de Protection de la Nature sur le projet, avis joint au dossier.

Ce tracé permet également la préservation du patrimoine naturel constitué par les cavités souterraines dont certaines sont identifiées comme étant « remarquables », étant précisé que les conditions d'aménagement de l'infrastructure ne sont pas de nature à engendrer un comblement de la totalité des catiches puisque la LINO serait fondée sur un radier général.







Par ailleurs, j'ai relevé avec satisfaction que si les études réalisées concernent également l'aménagement du chemin vert dans la perspective du raccordement du boulevard de la République à la LINO, il est précisé que la réalisation des travaux d'aménagement de ce chemin rural n'est pas envisagée dans l'immédiat. Cet aménagement ne saurait être justifié que par un éventuel projet d'intérêt majeur.

Enfin, après réalisation des travaux, il me semble important que des indicateurs de suivi soient mis en place sur les moyen et long termes de façon à veiller au respect des objectifs et enjeux initiaux fixés afin de limiter l'impact environnemental de l'infrastructure.

PJ: Contribution Dominique Roussel.docx

Observation N° 82 (RegistreDemat)

14/05/2021 11:46:48

Par Jean-Luc Munro

On nous annonce l'arrivée de la LINO prochainement, ce tracé de 5 km de route entre un nouveau raccordement à l'A25 et Eurasanté, ceci depuis 1973...

Ce qui était peut-être acceptable il y a près de cinquante ans, ne l'est plus aujourd'hui, même si le projet a été « adouci ». Le problème principal demeure : c'est un tracé principalement routier qui traverse l'aire d'alimentation des champs captants qui représentent 40 % de l'alimentation en eau potable de la métropole.

Au regard des lois récentes sur l'environnement, le PLU2 (plan local d'Urbanisme), la loi sur l'eau, le Plan Climat Air-Energie Territoire (PCAET), etc. il y a bien incompatibilité avec l'urgence écologique!

Un budget supplémentaire de plus de 20 millions d'euros vient d'être voté à la MEL - hors du groupe des ecologistes - Le projet initialement prévu à 51,3 millions d'euros dépasse maintenant les 72 millions d'euros, « ce montant est quasi comparable à l'investissement prévu pour la totalité des infrastructures cyclables de notre métropole durant le mandat. » déclare Melissa Camara élue du groupe « Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire » à la MEL.

Oui, il faut une vision globale non seulement sur Loos mais sur l'ensemble de la Métropole sud pour offrir des alternatives au « tout voiture » : le train, le train + vélo, le tramway, le co-voiturage, etc.

Nous saluons le travail des associations écologistes et des particuliers qui constatent bien que ce projet est d'un autre temps.

Dans le cadre de l'enquête publique, nous émettons un avis défavorable.

**EELV Loos** 

Observation N° 83 (RegistreDemat)

14/05/2021 13:53:41

Par Jean-Luc Munro

On nous annonce l'arrivée de la LINO prochainement, ce tracé de 5 km de route entre un nouveau raccordement à l'25 et Eurasanté, ceci depuis 1973...

Ce qui était peut-être acceptable il y a près de cinquante ans, ne l'est plus aujourd'hui, même si le projet a été « adouci ». Le problème principal demeure : c'est un tracé principalement routier qui traverse l'aire d'alimentation des champs captants qui représentent 40 % de l'alimentation en eau potable de la métropole.

Au regard des lois récentes sur l'environnement, le PLU2 (plan local d'Urbanisme), la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air- Energie Territoire (PCAET), etc... il y a bien incompatibilité avec l'urgence écologique!

Un budget supplémentaire de plus de 20 millions d'euros vient d'être voté à la MEL - hors du groupe des ecologistes - Le projet initialement prévu à 51,3 millions d'euros dépasse maintenant les 72 millions d'euros, « ce montant est quasi comparable à l'investissement prévu pour la totalité des infrastructures cyclables de notre métropole durant le mandat. » déclare Melissa Camara élue du groupe « Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire » à la MEL.

Oui, il faut une vision globale non seulement sur Loos mais sur l'ensemble de la Métropole sud pour offrir des alternatives au « tout voiture » : le train, le train + vélo, le tramway, le co-voiturage, etc.

Nous saluons le travail des associations écologistes et des particuliers qui constatent bien que ce projet est d'un

Dans le cadre de l'enquête publique, nous émettons un avis défavorable.

**EELV Loos** 

Jean-Luc Munro et Rémi Leciak







Observation N° 84 (RegistreDemat)

14/05/2021 14:48:51

Par Collectif Décidez Pour Loos

Bonjour, veuillez trouver en pièce jointe le document PDF reprenant l'ensemble des remarques de la contribution du Collectif Décidez Pour Loos à l'enquête publique LINO.

Pour le Collectif,

Matthieu COLLART

PJ : Contributions du Collectif Décidez Pour Loos au sujet de la LINO.pdf

Observation N° 85 (Mairie de Loos)

14/05/2021 14:20:00

Par OLIVIER ROSSIGNOL

Déposition écrite de Mr Rossignol Olivier 46 rue du marais 59320 Sequedin sur le registre:

« Suite à ma visite à la permanence de Sequedin et après avoir appris la suppression de la continuité de la Lino vers Lomme-Lambersart, il serait peut-être plus judicieux de supprimer les 2 échangeurs de Sequedin et de garder les 2 échangeurs de Loos ce qui évite le doublement du pont et les économies de 2 échangeurs également. Le projet ne sera pas grandement modifié et permet quand-même au Cerema et au centre pénitentiaire de pouvoir bénéficier de l'accès de l'autoroute. Signature»

Observation N° 86 (RegistreDemat)

14/05/2021 15:23:57

Par GHISLAIN DHALLUIN

Est-ce que la Lino est un bon projet pour les Loossois?

Durant chaque étape importante de sa vie, chacun peut se poser les bonnes questions sur le bien- fondé d'un projet (ici la Lino) en notant ce qui est essentiel pour son avenir.

Les besoins fondamentaux et primaires de l'Homme sont : l'air, l'eau, et la nourriture ;

Et la Lino interpelle sur ces 3 points aussi :

- Face à ce projet, force est de constater que l'augmentation de trafic que va engendrer la Lino, va apporter plus de pollution de l'air, ce qui est négatif.
- En passant sur l'aire d'alimentation des champs captants, le tracé de la Lino est très mauvais pour la qualité de l'eau qui sert à une partie de l'agglomération Lilloise.
- En prenant des terres agricoles, le projet de la Lino contribue à la diminution de l'offre de produits alimentaires fermiers, d'origine locale, via la toute dernière exploitation agricole qui reste sur Loos.

Enfin, Le projet de la Lino n'apporte rien pour le déplacement des Loossois, il est fait pour les habitants des autres villes qui viennent au CHR en voiture plutôt que de se déplacer en transport en commun.

Pour toutes ces raisons, j'apporte un avis défavorable à ce projet

Observation N° 87 (RegistreDemat)

14/05/2021 16:37:00

Par Frédéric Tréca

Avis de Frédéric Tréca, conseiller municipal d'opposition à Loos, groupe Un Autre Loos, Ensemble

PJ : Avis de Fre?de?ric Tre?ca conseiller municipal de Loos.docx

Observation N° 88 (Mairie de Loos)

14/05/2021 12:00:00

Par CLCV Emmerin Consommation, Logement, Cadre de vie

« Si nul ne conteste les difficultés de circulation routière entre les Weppes et les portes de Lille, particulièrement







en direction du CHR, on ne peut que regretter que les transports en commun (métro - voire ligne aérienne-

co-voiturage) n'aient pas été privilégiés en leur temps, ce qui aurait pu remettre en question ce projet, le préfet luimême ayant demandé à la MEL en 2014, que soit supprimée la réserve ER F1 sur Emmerin, soulignant qu'une voierie à grande circulation était à proscrire sur ce secteur de haute vulnérabilité de la nappe phréatique.

Nous déplorons le surcroit de circulation généré par l'axe reliant les autoroutes A1 et A25, qui aura pour conséquence des nuisances pour les riverains, et une augmentation de la pollution. Il semble par ailleurs évident que le trafic routier en direction du CHU ne fera qu'augmenter, la zone Eurasanté étant elle-même en extension, et les emplois liés à la santé étant difficilement concernés par le télétravail.

Nous approuvons la rénovation et la création de pistes cyclables, ainsi que la création d'un parking à proximité du lycée Duhamel, du parc de Loos, et des Oliveaux, tout en regrettant là aussi que ce parking ne soit pas desservi par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro, dans le but de désengorger le parking dudit métro.

Nous regrettons la réduction des surfaces cultivables générées par le projet particulièrement certains tronçons (rond-point prolongeant le chemin vert par exemple.....) Cela va à l'encontre du produire et consommer local.

Nous espérons qu'une vigilance toute particulière sera apportée à la protection de la nappe phréatique ainsi qu'à la sauvegarde de la faune et de la flore, et demandons que des contrôles fréquents soient effectués.

Nous demandons que toutes les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle soient mises en place aux abords des habitations concernées, et qu'une information ainsi que des aides financières conséquentes soient proposées aux riverains directement impactés par les nuisances générées par ce projet.

C'est pourquoi nous émettons au nom de notre association, un avis très réservé sur ce projet. »

Fait à Emmerin le 11 mai 2021

Signature Christine Durieu Plancke Présidente de l'association

#### PJ: CLCV COURRIER 20210514.pdf

Observation N° 89 (Mairie de Emmerin) Par Marcel VANWORMHOUDT

10/05/2021 12:00:00

L'autorité environnementale recommande de reprendre la modélisation des pollutions et nuisances à la mise en service et 20 ans après l'étude d'impact acoustique en intégrant toutes les modifications intervenues quant à l'occupation des sols (nouveaux bâtiments construits) et nouveaux trafics évalués et réévaluer les émissions de gaz à effet de serre.

Marcel VANWORMHOUDT CM EMMERIN

Observation N° 90 (Mairie de Emmerin)

12/05/2021 11:52:00

Par Association CLCV Emmerin Consommation, Logement, Cadre de vie

« Si nul ne conteste les difficultés de circulation routière entre les Weppes et les portes de Lille, particulièrement en direction du CHR, on ne peut que regretter que les transports en commun (métro - voire ligne aériennetramway, co-voiturage) n'aient pas été privilégiés en leur temps, ce qui aurait pu remettre en question ce projet, le préfet lui-même ayant demandé à la MEL en 2014, que soit supprimée la réserve ER F1 sur Emmerin, soulignant qu'une voierie à grande circulation était à proscrire sur ce secteur de haute vulnérabilité de la nappe phréatique.

Nous déplorons le surcroit de circulation généré par l'axe reliant les autoroutes A1 et A25, qui aura pour conséquence des nuisances pour les riverains, et une augmentation de la pollution. Il semble par ailleurs évident que le trafic routier en direction du CHU ne fera qu'augmenter, la zone Eurasanté étant elle-même en extension, et les emplois liés à la santé étant difficilement concernés par le télétravail.

Nous approuvons la rénovation et la création de pistes cyclables, ainsi que la création d'un parking à proximité du lycée Duhamel, du parc de Loos, et des Oliveaux, tout en regrettant là aussi que ce parking ne soit pas desservi par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro, dans le but de désengorger le parking dudit métro.

Nous regrettons la réduction des surfaces cultivables générées par le projet particulièrement certains tronçons (rond-point prolongeant le chemin vert par exemple.....) Cela va à l'encontre du produire et consommer local.

Nous espérons qu'une vigilance toute particulière sera apportée à la protection de la nappe phréatique ainsi qu'à







la sauvegarde de la faune et de la flore, et demandons que des contrôles fréquents soient effectués. Nous demandons que toutes les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle soient mises en place aux abords des habitations concernées, et qu'une information ainsi que des aides financières conséquentes soient proposées aux riverains directement impactés par les nuisances générées par ce projet. C'est pourquoi nous émettons au nom de notre association, un avis très réservé sur ce projet. »

PJ : mairie emmerin CLCV.pdf

Observation N° 91 (Courrier)

14/05/2021 15:15:00

Par Dominique Roussel

CONTRIBUTION DOMINIQUE ROUSSEL **ENQUETE PUBLIQUE LINO SUD** 

Remise lors de la permanence à Loos le 14 mai

PJ: 91 Contribution Dominique Roussel.docx

#### **III LES PIECES JOINTES**



Sequedin, le 27 avril 2021

Le Maire de Sequedin

à

Madame Chantal Carnel Commissaire Enqueteur

#### SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'ESPACE PUBLIC

Dossier suivi par : Gwenael Boidin

① 03 28 82 91 71 – urbanisme@sequedin.fr

Objet : Enquête publique Liaison Intercommunale Nord-Ouest

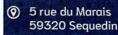
Madame,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la demande d'autorisation environnementale avec étude d'impact déposée par la Métropole Européenne de Lille relative aux travaux de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) — partie Sud, tranches fonctionnelles 1, 2 et 3 sur les Communes de Sequedin, Haubourdin, Loos et Emmerin, je souhaite attirer votre attention sur les points suivants :

- Le giratoire prévu pour desservir les voies d'accès les services de l'Etat (Maison d'arrêt et Direction Interdépartementale des Routes) doit se trouver au plus près du futur échangeur. En effet, la circulation et le bruit induits par cette dernière ne doit pas nuire aux riverains de la LINO.
- Il convient également de prévoir la continuité de la piste cyclable prévue afin de poursuivre la liaison douce en toute sécurité du centre-ville de Sequedin et permettant ainsi de relier les pôles d'excellence Euratechnologie et Eurasanté, et par conséquent une baisse de la pollution globale (environnementale, sonore et visuelle).
- De la même manière, un soin particulier devra être apporté aux éléments paysagers accompagnant la requalification de la voie. Un boisement, une noue ainsi qu'une butte paysagère et acoustique pourront être une externalité positive sur la faune et la flore du site.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sincères salutations.













# II - Consultation des communes dans le cadre de la révision générale

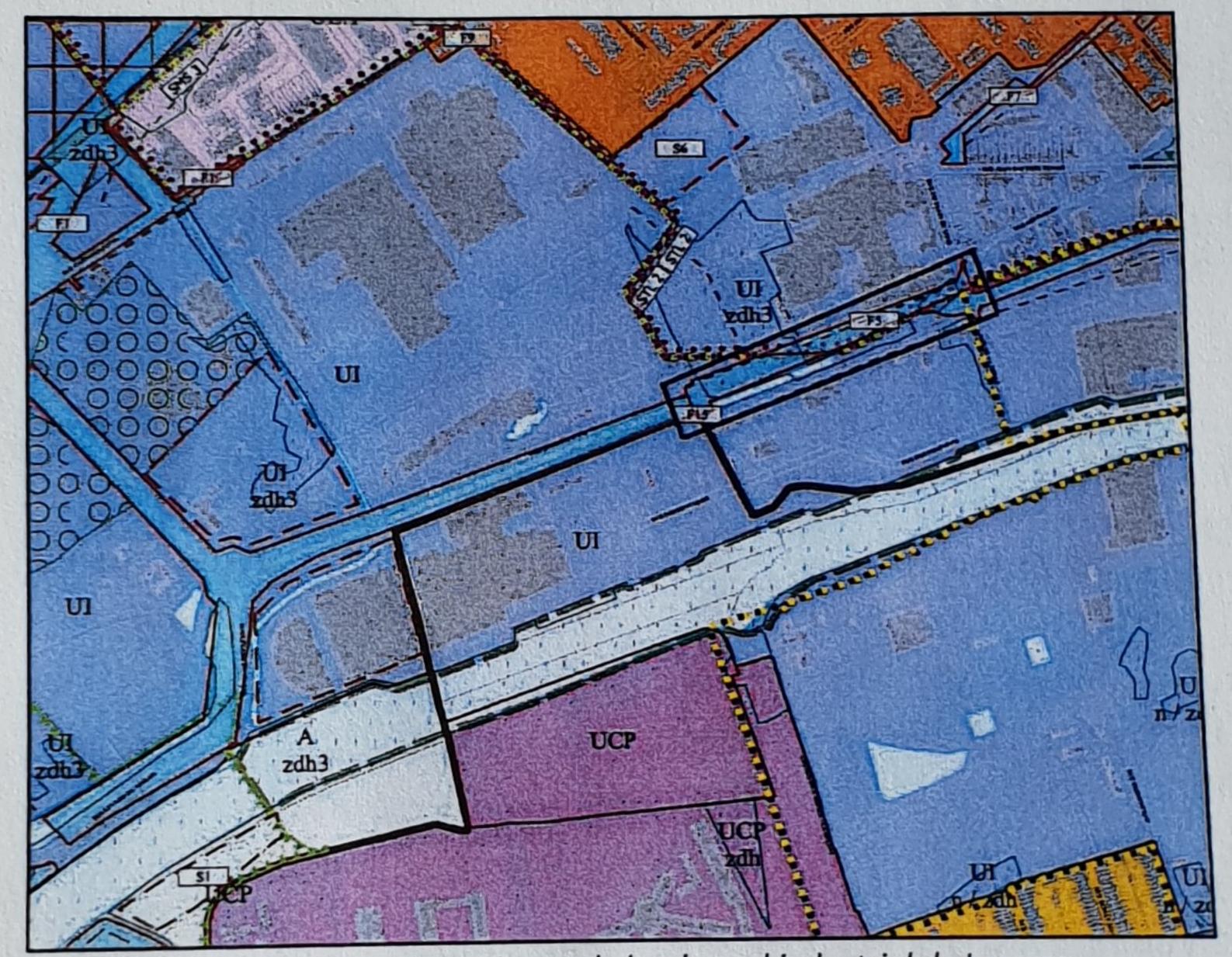
Le projet de PLU 2 arrêté doit être soumis pour avis aux communes intéressées de la MEL. Si un conseil municipal émet un avis défavorable ou des réserves sur les orientations d'aménagement et de programmation ou les dispositions du règlement qui concernent directement la commune, le projet de PLU 2 devra a minima faire l'objet d'un nouvel arrêt au conseil métropolitain à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés.

À l'issue de la consultation des communes et des autres personnes publiques associées, le PLU 2 arrêté et les avis émis dans le cadre de la consultation seront soumis à une enquête publique prévue à l'automne 2018.

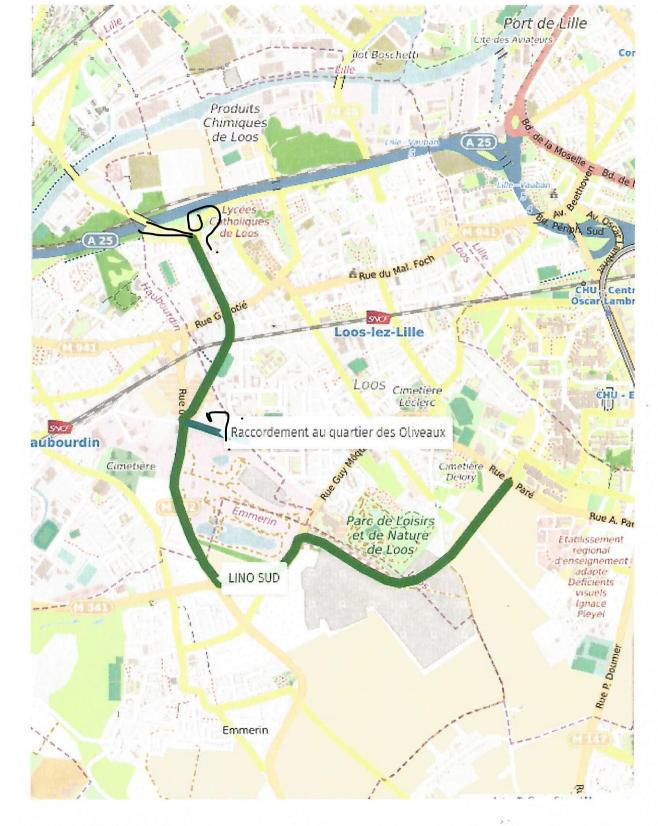
# III - Avis du Conseil municipal de Sequedin

Au regard du projet de PLU2 ainsi présenté et des discussions en séance, le Conseil municipal considère que :

L'ouverture du boulevard du Marais (ERI F7) ne pourra être envisagée que lorsque la voie de contournement de Sequedin et l'échangeur de l'A25 seront réalisés. De la même manière, la voie de contournement de Sequedin (ERI F2) devra être réalisée de façon concomitante aux travaux de l'échangeur A25 (ERI F1 – Loos);



Prolongement de voirie vers le boulevard industriel de Lomme



Charline DELPORTE

Présidente de l'association déclarée « Emmerin Patrimoine et Nature »

3, rue de l'Obeau 59320 EMMERIN

Tel 06 08 35 09 58

delporte.charline@orange.fr

Mme Chantal CARNEL
Commissaire-Enquêteur
Domiciliée, Mairie de Loos,
104 rue du Maréchal Foch 59120 LOOS

#### Lettre déposée en mairie d'Emmerin

Objet : Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin. LINO Sud. Enquête publique environnementale ouverte du 14 avril et le 14 mai 2021

Emmerin, le 03 mai 2021

#### Madame le commissaire-enquêteur,

Notre association « Emmerin Patrimoine et Nature », dûment déclarée à la préfecture du Nord, a pour objet de faire connaître, protéger, entretenir et valoriser le patrimoine immobilier, mobilier et immatériel de la commune d'Emmerin (59320) sous tous ses aspects. : naturel, historique, culturel, humain...etc...

Elle a donc qualité à intervenir au cours de l'enquête publique environnementale rappelée en objet dont vous avez la charge.

En commençant notamment par cette remarque que nous vous avons faite de vive voix lors de l'entretien que nous avons eu lors de votre permanence en mairie d'Emmerin le 24 avril vers 10 H concernant la décision prise par le conseil de la MEL, la veille même de notre entretien, de poursuivre les travaux de la LINO sans même attendre les résultats de l'enquête.

Une décision présentée comme simplement technique et financière alors qu'elle impacte directement les champs captants et la réserve en eau de la Métropole pour la protection desquels le préfet du Nord avait décidé fort courageusement la fin de leur artificialisation ou bétonisation. Lors des travaux préalables à l'adoption du PLU 2, voté par le conseil métropolitain de décembre 2019.

A cet effet, ce même préfet avait tenu préalablement une grande réunion à Emmerin le 4 février 2019 (*Voir l'extrait de presse en annexe*) au cours de laquelle il a maintenu fermement cette position vitale pour la santé humaine devant tous les acteurs publics et privés invités.

Le choix d'Emmerin pour tenir une telle réunion n'était pas choisi au hasard, comme l'indique l'article, puisque c'est à Emmerin que se situe le champ captant primitif, exploité par concession depuis 1867 par la Ville de Lille.

Ce qui a permis alors de réduire de manière drastique le nombre de victimes de maladies infectieuses de cette ville. Une concession qu'elle a exploité jusqu'en 1968 avant qu'elle ne soit transférée de par la loi à la CUDL devenue ensuite la MEL.

Nous ne comprenons donc pas pourquoi cette même MEL veuille aujourd'hui réaliser, malgré l'impératif sanitaire ci-dessus rappelé, ce projet ancien et dépassé de la LINO en pensant que les quelques études qu'elle produit lors de cette enquête suffiront pour contourner ou lever l'interdiction préfectorale de bétonisation et de mise en danger des champs captants.

Ce d'autant que si, certains matins, il faut plus trois quarts d'heure pour sortir d'Emmerin, les perspectives ne s'amélioreront pas par la réalisation de la LINO en raison de l'accroissement de circulation qu'elle attirera sur son tracé et apportera à partir de son nouvel échangeur sur la A 25.

Et ce n'est pas la mesure cosmétique inscrite au dossier consistant à réduire les temps de feu vert - c'est écrit ainsi ! - à Emmerin et à Noyelles les Seclin qui améliorera les choses. En termes de temps de parcours, de bruit, de pollutions et de conséquences irrémédiables sur l'environnement.

En conséquence de quoi nous émettons un avis défavorable à cette enquête en demandant à M. le préfet d'agir de même, en demeurant ferme sur les positions courageuses qu'il a prises qui vont, elles, contrairement à la LINO, dans le sens durable de l'histoire et de la transition écologique, en sauvegardant la ressource en eau et donc la santé humaine.

L'expérience de la pandémie l'a montré, on ne peut plus sacrifier la santé à long terme de la population à quelques intérêts de court terme et à courte vue.

Nous vous prions d'agréer, Madame le commissaire enquêteur, nos salutations distinguées.

Pour l'association, la présidente, Charline Delporte.

Emmerin Patrimoine et Nature Association déclarée à la Préfecture N°W595037339 Tel. 06 08 35 09 58 3, rue de l'Obeau 59320 EMMERIN

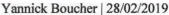
PJ: Article VDN du 28 février 2019

harman Maria

PJ: Cet extrait du journal « La voix du Nord » du 28 février 2019

# « Environnement Grosse émotion autour de la ressource en eau de la métropole lilloise »

La Métropole européenne de Lille se voit obligée par le préfet de revoir le projet de développement de son territoire, lequel ne garantissait pas la sécurité de sa ressource en eau potable sanctuarisée dans ses champs captants. De nombreux projets immobiliers et économiques sont gelés en attendant l'examen en octobre du nouveau plan d'urbanisme pour 1,2 million d'habitants.





Ce fut une réunion comme un coup de semonce, le 4 février à Emmerin, au sud de Lille. Un lieu pas choisi au hasard, figurant l'épicentre du captage de l'eau dans la nappe de craie du sud de Lille, cette partie du territoire de la métropole qui lui assure à elle seule 40 % de sa ressource en eau, ce qui représente 30 millions de m3 par an sur un besoin global de la métropole de 73 millions de m3. C'est la question : comment protéger l'approvisionnement de 200 000 m3 d'eau par jour aux habitants des 85 communes d'une MEL qui examinera en octobre son nouveau plan d'urbanisme (nom de code, PLU2) ?

#### 100 000 m2 de logements en moins

Pour l'instant, ça ne passe pas. Des oreilles ont sifflé le 4 février. « Le préfet attendait un plan local intercommunal et non 85 plans locaux pour satisfaire chaque maire et autoriser les aménageurs à se saisir du foncier disponible », tranche Xavier Galand, directeur de la maison régionale de l'environnement et des solidarités (MRES). D'autres s'étranglent. « Les maires devaient anticiper le PLU qui devrait être exécutoire en fin d'année et le préfet vient de geler 200 hectares, il ne nous reste plus

que 100 hectares pour nos productions », expliquait ce mardi matin Philippe Depasse, président régional des promoteurs-constructeurs immobiliers. Il a le chiffre de son manque à gagner, 100 000 m2 de surfaces en moins, « cela fait quand même beaucoup de logements! ». Et une inquiétude. « Vendeville où l'on ne pourra plus rien construire en devenant une ville morte et des secteurs entiers où il sera très compliqué de construire, Wavrin, Noyelles-lez-Seclin, Emmerin... ». « Attention, réagit Bernard Delaby, vice-président de la MEL à l'agriculture, ces zones ne sont pas forcément constructibles immédiatement et le futur PLU accorde 850 hectares pour le logement et l'économie dans toute la métropole, c'est ambitieux ».

## Repenser le développement

Plus de vingt communes sont directement concernées par les champs captants. Michel Lalande, le préfet, avait déjà prévenu les élus en avril 2017. Dans sa lettre, il demandait à la MEL de « repenser son développement en le concentrant dans son espace urbanisé, en lien avec son réseau de transport ». Surtout, ne pas empêcher la recharge quantitative et qualitative de la nappe phréatique. « Cette exigence ne concerne pas que l'agglomération de Lille dans la région mais c'est bien en métropole que la pression foncière est la plus forte, ce qui pose beaucoup plus de problèmes qu'ailleurs », précise Karine Vallée, experte de la ressource en eau au sein de l'Agence de l'eau Artois-Picardie à Douai. Le territoire des champs captants représente 13 % de celui de la MEL mais plus de 30 % des nouveaux secteurs devant accueillir de l'activité économique. Sensible!

Il va donc falloir composer alors que l'enquête publique du PLU2 est close depuis le 11 janvier, 6 500 pages pour les contributions citoyennes. Et retirer des projets pour éviter une invalidation totale du document par l'Etat. « Ce serait un retour au PLU1, le document précédent et cela bloquerait le développement de la MEL pour des années car l'essentiel des projets du PLU 1 sont déjà consommés », confie Frédérique Seels, vice-présidente en charge du développement économique. Les élus vont donc devoir retirer des projets du PLU 2, le monde agricole étant par ailleurs sollicité pour préserver la qualité des terres, autant dire utiliser moins de chimie de synthèse.

#### **Densifier les territoires**

Construire plus en hauteur, freiner l'étalement urbain, ne plus tant mordre sur les espaces agricoles (comme l'a réclamé le préfet à Emmerin) ou naturels qui forment les zones tampon permettant la recharge des nappes : « Cela fait des années que l'on construit sur les champs captants », ajuste Jean-Michel Sède, président du centre d'études immobilières dans le neuf (CECIM Nord). Les dérogations accordées au coup par coup devraient être encore plus sélectives dans les années à venir, au nom de la double préservation régalienne de l'environnement et de la santé publique. Le PLU2 renégocié avec l'Etat devrait être voté - ou pas - en octobre par les élus de la MEL. Place ensuite - ou pas - aux recours associatifs devant le tribunal administratif.

## Des projets économiques retardés

L'ajustement du plan d'urbanisme de la métropole va produire d'importants dommages collatéraux. Outre les programmes immobiliers devenant impossibles, on se doute que le contournement routier de Noyelles-lez-Seclin le devient aussi. Mais le plus gros impact concerne sans doute le gel du programme Lil'aéroparc, la grande zone d'activité Rev3 prévue près de l'aéroport et du centre régional de transport (CRT) de Lesquin. « C'est cinq ans de travail et 4,5 M € déjà engagés, nous sommes en bordure des champs captants et nous devons réétudier le projet alors que les dépôts de permis de construire sont en cours », réagit Philippe Hourdain, président de la chambre régionale de commerce et d'industrie. Lil'aéroparc, 38 hectares au bord de l'A1, devait entamer son vaste chantier fin 2020, il vise jusqu'à 5 500 emplois.

## Une grande vulnérabilité

L'eau de la métropole lilloise est puisée en majorité dans sa nappe de craie, exposée aux pollutions de surface. La ressource en eau est donc très fragile, ce qui justifie la santuarisation des champs captants. De multiples composés sont présents dans la nappe de la craie : perchlorates, nitrates surtout à Emmerin et Houplin-Ancoisne, sélénium, nickel, fer ou solvants chlorés (anciennes blanchisseries...) autour de Wavrin, fluor etc. LA recharge qualitative des nappes est au moins aussi importante d'après le BRGM et l'Agence de l'eau et la préfecture que la recharge en volume. La capacité est d'ailleurs insuffisante pour pallier à une période de sécheresse.

## Les autoroutes de l'eau

La MEL s'alimente en eau via sa nappe de craie au sud de Lille pour 40 %. Les 60 % restant sont assurés par la nappe plus profonde sous Roubaix-Tourcoing-Wattrelos (20 %), par la rivière de la Lys (25 %, qui alimente aussi la région lensoise, soit 16 millions de m3 par an pour Lille et Lens) et par la nappe de la craie du Douaisis (15 %, captages à Flers-den-Escrebieux et Pecquencourt). L'agence de l'eau surveille également de très près l'alimentation du Douaisis par la vallée de l'Escrebieux qui sert également les 300 000 habitants de l'agglomération d'Hénin-Carvin, soit 15 millions de m3 par an. Comme elle doit être vigilante sur la livraison par la région de Saint-Omer vers celle de Dunkerque de 16 millions de m3 par an. Des captages à Locquignol (forêt de Mormal dans l'Avesnois) et à Aulnoye-Aymeries alimentent le Valenciennois et une partie du Cambrésis, jusqu'à 5 millions de m3 par an.



Elisabeth Bodier 1, rue Notre Dame de Grâce 59120 Loos

Objet : Consultation Enquête Publique de la LINO

Madame la Commissaire,

1. Concernant la justification de ce projet : cette infrastructure est très attendue par de nombreux loossois

Ce lien entre A25 et Eusasanté-CHU, va en effet permettre de diffuser divers flux (VL et PL) qui actuellement sont dirigés vers des voies urbaines qui en s'en trouvent pénalisées. Je note en particulier la rue Foch à Loos, mais ce n'est pas la seule.

Ces flux présentent un danger pour tous par leur impact sur la qualité de l'air dans nos rues canyons, ils sont un danger pour les piétons et cyclistes qui y circulent.

La ville de Loos et la MEL font un important effort pour adapter les divers quartiers urbains pour « pacifier » la circulation

- Zone 30 ou rues 30 sur l'ensemble de la ville
- Voies et pistes cyclables avec peu à peu, selon les secteurs des adaptations majeures en cours ou programmées afin d'accéder aux pôles de mobilités (métro, Bus...) et cherche une bonne coordination avec les communes voisines.

Ces évolutions sont très engagées, et vont dans le sens des attentes de la société et des enjeux climatiques.

Certains diront que la LINO va en « contre sens » : bien au contraire, elle est indispensable. En effet :

- les circulations de VL ou PL en cœur de ville seront détournées et ce nouveau barreau (LINO) jouera tout son rôle.
- les caractéristiques de la LINO vont en faire un itinéraire agréable et sécurisé (vélos-piétons) pour rejoindre les pôles du CHU et de Loos-Haubourdin.
- le projet prévoit aussi par ailleurs une connexion directe du quartier des Oliveaux (7000 habitants) qui par ce nouveau service sera mieux connecté. D'ailleurs, ce quartier lui-même sera aménagé de telle sorte, que des trafics de transit n'en viennent pas perturber la sécurité.
- divers chemins ruraux le long de l'axe (ceux du plateau de Fléquières notamment), pourront retrouver leur rôle en s'y connectant.

Une attention particulière a été apportée à la préservation des catiches exceptionnelles qui se situent à Loos sur la tranche 1 du projet. A terme, ces catiches verront leur vocation patrimoniale se confirmer, et un projet de qualité s'inscrira dans le paysage naturel que la LINO devra préserver.

Le projet prévoit le prolongement de l'avenue de la République (Loos) à la LINO sur l'emprise du Chemin Vert (Chemin rural). Je ne suis pas favorable à cette perspective qui ferait de l'avenue de la République (axe urbain) un itinéraire de transit doublant la LINO. Le chemin vert devrait conserver son caractère et être par contre un lien pour piétons et vélos vers la LINO.

Ce projet a donné lieu à un examen approfondi de la préservation de la ressource en eau compte tenu du passage sur la zone de protection des champs captants. Les modalités visant la pénétration de l'eau vers la nappe et leur filtrage me semblent suffisamment approfondies. L'avis de l'expert hydrogéologue est favorable.

Cet enjeu de l'eau est important mais la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers urbains desservis l'est aussi.

Sur la tranche 1 de la LINO je suggère de veiller à l'intégration paysagère de la végétalisation pour respecter le paysage ouvert traditionnel. Une végétation de type haie me semblerait plus adaptée que des arbres.

Une attention particulière à la maîtrise de l'urbanisation en lien avec les enjeux environnementaux tout au long de l'itinéraire, mais également en vue d'une adaptation du tissu urbain aux nœuds d'échange, par exemple croisement de la rue Potié et de la LINO. Le SDIT prévoit par ailleurs un tramway sur l'axe Haubourdin-Loos-Lille ce qui justifie également la définition d'un projet urbain maîtrisé de ce secteur.

Pour ma part, vous l'aurez compris, un point de vue très favorable pour ce projet et un niveau de qualité satisfaisant de l'étude d'impact au regard des enjeux environnementaux pris dans leur ensemble.

Elisabeth Bodier

Duthoit Gonzague et Stéphanie 44 rue du chevalier de la barre 59120 Loos

le 06/05/2021 Chantal CARNEL Commissaire Enquêteur

Le 06/05/21

A Madame le Commissaire enquêteur pour la LINO

Agriculteur à Loos sur une ferme de polyculture élevage avec une activité de vente directe, nous sommes fortement impactés par le projet de la Lino. Les parcelles concernées sont à proximité immédiate de notre siège d'exploitation (500 mètres) et cela a des conséquences à plusieurs niveaux:

- Conséquences économiques de la perte de ces parcelles qui sont la base de notre outil de travail
- -Consommation de surfaces fourragères destinées à notre cheptel et à plus large titre de cultures destinées à notre activité de vente à la ferme.
- -Défiguration de notre parcellaire.

J'émets plusieurs observations importantes :

- La largeur de la route est surdimensionnée 22 m50 pour une simple route de contournement! consommation excessive de terre agricole qui est un bien non renouvelable!
- Création d'un rondpoint au chemin vert alors que les terres sont classées en zone agricole au PLU de la MEL. Ce rondpoint doit être retiré des plans!
- Sur ce même rondpoint présence d'une sortie qui débouche sur de la plaine agricole ; cela est contradictoire avec le PLU en vigueur.
- Certaines de ces parcelles n'ont pas encore été indemnisées au niveau des locataires .
- Problème de desserte et d'accès aux parcelles agricoles à prendre en compte
- Le chemin vert au-delà de la lino devrait être fermé à la circulation automobile au risque de de devenir un dépotoir de voiture brulées et autres déchets en tout genre (mise en place d'une large barrière avec cadenas ?).

Respections Salutations

**Chantal CARNEL** 

Commissaire Enquêteur

Raymond Ballieu

1, rue de la Paix

Tour Kennedy 33

59120 Loos

Réflexion sur le plan d'urbanisme.

A y regarder de plus près, je me pose de nombreuses questions.

Le plan de circulation sur lequel la mairie et la MEL se pose n'est pas d'actualité.

Ont-ils réellement consacré une étude approfondie sur le trafic routier entrant et sortant de la LINO et du barreau ? J'en doute. La MEL, dans ses réponses, développe une étude d'impact qui est nettement sous-estimée. Où est l'étude de modélisation du Trafic ?

De la poudre aux yeux, simplement pour nous faire croire que toutes les procédures ont été réalisées. Le plan des Oliveaux de la nouvelle voie n'a pas été étudiée, c'est une imposture de vouloir nous le faire croire. Je le répète les réponses de la MEL ne me satisfont pas.

Le Trafic nouveau du centre de Lille vers l'autoroute n'est pas pris en compte. Ce flux venant de la métropole doit être modélisé, doit être étudié.

Les nuisances qui en découleront, sonores (nocturnes et diurnes), accidentogène du mail du au flux incessant, retirant le calme et le bucolisme du quartier. Le projet de Madame le maire, vice-présidente à la MEL, en charge du logement et de l'habitat, voulant être un îlot de verdure ne sera qu'utopie. Les problèmes de santé qui viendront de l'impureté de l'air devant ce flot incessant de véhicule n'a pas été pris en compte. Car il ne faut pas s'y tromper dès que les habitudes seront prises le transit se fera par cet axe pour éviter le centre de la ville de Loos. Bonjour, pour la tranquillité des riverains des voies concernées (pour exemple la rue Paul Lafarge). Les commerces du centre perdront leurs clients de passage, c'est certain. Ce trafic n'a pas été mesuré.

Le quartier sera projeté vers l'extérieur et de ce fait, détaché de la ville de Loos. Aucune étude pour relier les Oliveaux à la ville de Loos. Quelles sont les infrastructures municipales qui vont être installés pour appliquer et pour définir une véritable communication entre la municipalité et les habitants ? Non, tout est fait pour extérioriser le quartier sans attache à la ville de Loos.

Un autre aspect de ce projet sans réel concertation. Les champs captants du Sud de Lille dont fait partie le quartier des Oliveaux, classé en vulnérabilité forte dans AAC2 du PLU2 de la MEL. Posons nous les bonnes questions avant d'entreprendre la destruction d'un quartier et pour cela fixons nous les bons postulats.

Rappel des objectifs de la protection de la nappe de la craie du Sud de Lille qui empêche toute dégradation que se soit en qualité ou en quantité.

Rappel des principes réglementaires d'aménagement à respecter dans le périmètre de l'AAC2 inscrits dans le PLU2 de la MEL.

Rappel concernant l'évaluation des conséquences de dégradation de la recharge en eaux sur les captages d'eau potable d'Emmerin, les plus proches du quartier des Oliveaux.

Rappel: Loos fait partie des communes gardiennes de l'eau.

A-t-on fait l'étude d'impact que le projet doit faire l'objet d'un dossier Loi sur l'eau, obligatoire pour tout projet d'importance ayant un impact sur l'eau ? Ce dossier Loi sur l'Eau a-t-il été enclenché ? Enfin, au stade d'avancement du projet l'avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle, n'ait pas été sollicité. Donc y a-t-il lieu de poursuivre sans ses concertations ?

Le public ne peut pas prendre des décisions objectives sur le projet car il manque des études sur les conséquences sur la nappe phréatique.

Ce qui empêche le public de se former une opinion correctement informée sur le projet. Les points qui n'ont pas été abordés sont les suivants :

L'impact des fondations des projets de construction en zone AAC2 sur les courants souterrains hydrauliques. Au motif de l'artificialisation préalable (quoi que superficielle) de ces espaces, cette nouvelle artificialisation (en profondeur) de la nappe liée aux fondations n'a pas été étudiée.

L'impact de la phase travaux sur la nappe. Aucune incidence sur la nappe n'est envisagée en phase travaux du fait même du creusement des fondations dans l'étude d'impact. Le gâchis d'eau lié à la phase travaux est à évaluer. Ce prélèvement important sur la nappe d'eau potable peut être évité si on ne construit pas en zone AAC2. (Voir les travaux au parc Saint Vincent).

L'impact de la déconstruction des bâtiments et notamment de la tour Kennedy sur la structure du sol. L'avis du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) semble absolument indispensable pour évaluer l'impact des techniques de déconstruction sur la structure du sous-sol.

La proximité des captages d'Emmerin et leur sensibilité à toute baisse de recharge de la nappe ainsi que l'important risque d'effondrement du quartier classé au Plan d'Exposition aux Risques par le Préfet, impose de ne pas reconstruire sur la partie AAC 2 du quartier.

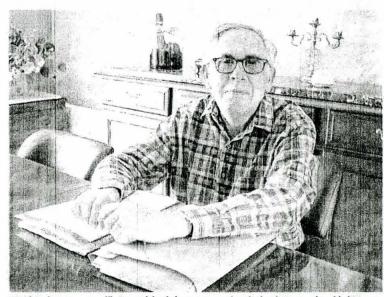
L'innocuité des projets de construction ainsi que de démolition de bâtiments sur la qualité et la quantité d'eau de la nappe ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune étude.

Le dossier Loi sur l'eau et l'avis de la CLE du SAGE Marque-Deûle est les étapes indispensables pour qualifier cette partie du dossier des Oliveaux.

Mon avis : nul besoin d'un barreau de raccordement à la LINO. Les modélisations de trafic routier sont insuffisantes pour estimer les nuisances qu'apporteront au quartier ce barreau de raccordement notamment en termes de bruits, de pollutions et d'insécurité, Ce projet routier va faire des Oliveaux un quartier de transit et non un quartier intégré à la ville de Loos.

Je suis contre ce projet et j'estime que réhabiliter les bâtiments existants seraient plus judicieux en période de pénurie de logement en France.

# Le renouvellement urbain des Oliveaux vu par le voisin emmerinois René Deporte



René Delporte, conseiller municipal du groupe minoritaire à Emmerin, déplore notamment que le programme des Oliveaux confirme le passage de la LINO sur les champs captants.

EMMERIN. Le 11 mars, le conseil municipal de Loos a rendu un avis sur l'étude d'impact environnemental du programme de renouvellement urbain des Oliveaux. René Delporte, conseiller municipal d'opposition à Emmerin, commune voisine dont le territoire jouxte le quartier les Oliveaux, nous a fait part de quelques remarques.

Sur la LINO (liaison intercommunale Nord-Ouest) dont le tronçon sud passera largement sur le territoire emmerinois (vers le parc de loisirs et de nature loossois et les anciennes carrières), M. Delporte avoue que l'étude d'impact lui «laisse un goût amer » dans la mesure où elle confirme que la «LINO passera entièrement sur les champs captants ». D'autant que, rappelle-t-il, «la moitié sud du

quartier des Oliveaux est inscrite en

zone AAC» (aire d'alimentation

de captage).

#### **SUR LES CHAMPS CAPTANTS**

Il remarque d'ailleurs que lors de l'enquête publique préalable au plan local d'urbanisme 2, le préfet, particulièrement sourcilleux

M. Delporte avoue que l'étude d'impact lui « laisse un goût amer ».

sur la question de la protection des champs captants, avait voulu faire modifier la carte car « une voirie à grand transit [était] à proscrire ». Mais, continue de noter M. Delporte, il était revenu sur sa position un peu plus tard en remarquant que la réserve indiquée (qui autorisait un aménagement routier) renvoyait à un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique de la LINO que son prédécesseur avait signé en 2014. Ce point a d'ailleurs été soulevé par l'opposant loossois Frédéric Tréca, le 11 mars.

#### IMPACT « MOYEN »

René Delporte ironise aussi à propos de l'enjeu qualifié de « moyen » de l'impact routier et singulièrement des bruits qui pourraient être générés par la circulation automobile sur le futur axe traversant les Oliveaux d'est en ouest et qui sera branché à la LINO.

Le résultat inscrit dans l'étude est, d'après lui, « très théorique » car « tributaire de phénomènes physiques et météorologiques complexes difficiles à déterminer ».

BRUNO TRIGALET

Chantal CARNEL
Commissaire Enquêteur

# LINO, un projet d'un autre temps

Contribution de l'association écologs en quatre parties :

1. Les champs captants

2. Les catiches

3. Les carrières, la biodiversité

4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

#### 1. Les champs captants

La protection des champs captants est-elle devenue une variable d'ajustement pour tout grand projet routier ou immobilier ?

Sur la Tranche Fonctionnelle 1 (TF 1) et notamment sur les Bassins Versants 1 et 2 (BV1 et BV2), le tracé de la LINO traverse une zone qui est simultanément une zone agricole et zone incluse dans l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC).

Les enjeux environnementaux sont donc de taille!

Les études et observations de l'autorité environnementale et de l'hydrogéologue agréé pointent à plusieurs reprises une imprécision inquiétante de la description des travaux ainsi que l'absence de questionnement sur les possibilités d'évitement. Elles imposent des modifications destinées à sécuriser et améliorer le projet mais on peut quand même s'interroger sur plusieurs points :

- Le mitage d'une grande zone agricole et l'urbanisation forcément induite sur le secteur BV1 par les effets conjugués de l'aménagement du chemin vert, du giratoire sur la LINO et du tracé de la LINO entre la sortie de la carrière et la rue Ambroise Paré.

De part et d'autre de ces nouvelles voies, se construiront inévitablement maisons, immeubles et locaux d'entreprises.

L'artificialisation des terres a déjà, hélas, commencé dans tout le secteur d'Eurasanté mais la LINO achèvera de façon définitive et irréversible la disparition de ces grandes surfaces agricoles. et même si la transformation du chemin vert en route a été repoussée pour l'instant, il est indiqué que les études de faisabilité continuent afin de permettre la réalisation éventuelle d'un nouveau projet immobilier!

Il est illusoire ici de parler de compensation!

- Le projet est certes en dehors du périmètre des champs captants mais il est bien inscrit dans une zone de vulnérabilité forte de l' AAC. Ce que soulignent les rapports de l'Autorité Environnementale (AE) et de l'hydrogéologue. (Cf p7 du rapport de l'hydrogéologue et carte du zonage de l'AAC en p177 de l'étude d'impact). Le projet tente sans doute de réduire l'impact mais face à la nécessité de préserver la ressource en eau , est ce vraiment raisonnable d'envisager un bouleversement de cette ampleur ?
- L'extrême diversité et technicité des noues prévues pour la gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les routes, posent le problème de la résistance au fil du temps, de la fiabilité de l'entretien et du coût que cela représentera.

Le PLU2 (Plan Local d'Urbanisme 2) datant de 2020 impose de surcroît une contrainte plus forte pour la protection des zones de vulnérabilité forte puisque la gestion des eaux de ruissellement doit se faire à l'aide de noues imperméabilisées. Ce que les études ne prennent pas en compte puisqu'elles datent pour l'ensemble d'avant 2019.

- La gestion des pollutions accidentelles et les procédures d'astreintes semblent sur le papier parfaitement planifiées mais dans la réalité, qu'en sera-t-il ?

Par ailleurs, le délai maximal d'intervention prévu est de 4 à 6 heures après constatation de l'incident mais rien ne dit que les incidents seront décelés dès leur survenue. Or, d'après le rapport de l'hydrogéologue, les réparations doivent être terminées avant que les eaux polluées se déversent dans la nappe phréatique.

- Le rapport de l'AE (Autorité Environnementale) signale également une sous évaluation du trafic routier et de son évolution. En effet, le principal argument est que l'augmentation des transports doux et des transports en commun entraîne une décroissance de la circulation automobile mais outre que ceci semble optimiste, la diminution des lignes de bus contredit cet argument (suppression des lignes 10 et 12 et remplacement par la L5 dont le trajet fortement rallongé sur la porte des postes ne permet plus pour les gens de Loos

un trajet suffisamment rapide vers la gare ou le centre de Lille). Et à ce propos, il n'est nulle part question de l'augmentation de la pollution des sols par voie aérienne qu'engendrera nécessairement ce trafic.

- Enfin, le secteur TF1 étant en zone de vulnérabilité forte de l'AAC, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) demande que le projet n'entraîne pas une augmentation de trafic dans les zones (ici très proches) de vulnérabilité très forte ou totale. Il est souligné que le projet entraînera une attractivité accrue de la D952 traversant Emmerin et Noyelles les Seclin, que le concepteur du projet propose de modérer par une augmentation des temps des feux rouges sur cette portion.

Ainsi, il est proposé de gérer la pollution de la nappe causée par le trafic par une autre pollution : celle engendrée par une augmentation de la consommation d'essence et des émissions de gaz d'échappement... (Cf zonage de l'AAC en p 177 de l'étude d'impact)

- L'enquête ne fait pas apparaître le devenir du chemin de Flesquières que traverserait la LINO. Ce chemin permet l'accès piéton et cycliste depuis le parc de Loos vers le plateau de Flesquières, le parc de la Deûle, la Canteraine, le parc Mosaïc, la gîte de Santes... privilégiant donc les déplacements doux et permettant la liaison entre les espaces naturels de proximité. Il est primordial que la traversée de la LINO puisse se faire en toute sécurité.

**En conclusion sur les champs captants :** face à toutes les questions et les problèmes soulevés par les professionnels, nous demandons que la portion du tracé joignant le bout de la carrière et la rue A. Paré soit complètement repensée. Il est clair que ce tracé était le plus facile à concevoir mais il est impératif d'envisager un tracé respectueux des aires naturelles (champs + eau) .

Nous demandons que la métropole s'engage, dans une démarche de compensation, à déclarer définitivement inconstructibles toutes les zones agricoles ou naturelles traversées par la LINO.

Nous demandons également que la zone située au sud de la rue Ambroise Paré à Loos soit sanctuarisée. D'une part du fait de la proximité des champs captants, ressource en eau vitale pour la métropole, et d'autre part pour la préservation des terres agricoles. Le passage de la LINO risque en effet de pousser des entreprises à demander leur implantation dans cette zone comme cela a déjà été le cas. Des dérogations ont été accordées par le passé au prétexte qu'Eurasanté est un pôle d'excellence de la MEL. Nous pensons qu'il faut plutôt utiliser pour de nouvelles installations les surfaces déjà artificialisées dans la zone d'Eurasanté : construire sur pilotis au dessus des parkings actuels et peut-être mutualiser les parkings restants en aménageant des parkings-silos.

Nous demandons également que l'aménagement du chemin vert en route soit définitivement abandonné.

#### 2. Les Catiches sous la LINO

Une partie de la tranche fonctionnelle (TF1) de la Lino se trouve sur une zone classée en PER (Plan d'Exposition aux Risques) de Loos, or c'est une zone dans laquelle il y a risque d'effondrement du à la présence d'anciennes carrières souterraines : les fameuses catiches.

Ces catiches sous la Lino sont situées sur une partie de la zone allant de la rue Ambroise Paré jusqu'à la carrière de Loos-Emmerin et aussi sous le chemin vert (prolongement du Bd de la République). Cela correspond à une grande partie du bassin versant 1 et une petite partie du bassin versant 2 : BV1 et BV2. La vulnérabilité au risque d'effondrement est classé « moyenne » sur une partie et « forte » sur une autre partie.

Nous sommes confrontés à 2 textes réglementaires pour faire une approche de ce problème :

- Le PER, datant de décembre 1994 indique la nécessité de combler les catiches pour tout projet de construction ou d'aménagement en leur périmètre : des remplissages partiels sont prévus pour le franchissement des catiches, avec la pose de dalles reposant sur la tête des catiches et par la réalisation de radiers en béton ; le PER permet des fondations profondes pour consolider l'ensemble, si besoin.
- Le PLU 2 de 2020 a classé en zone AAC2 une surface bien plus grande que le périmètre du P E R. Le PLU 2 ne permet pas, de fait, le comblement des carrières souterraines car des fondations en béton profondes constitueraient de véritables murs hydrauliques défavorables à l'infiltration de l'eau dans cette zone classée aire d'alimentation de captage (AAC 2).

#### Il y a donc opposition entre les travaux prévus pour la zone catiches et le PLU2!

Autre point soulevé : l'avis de l'hydrogéologue se base sur le PER et non sur le PLU 2 (2020) et indique que toute infiltration des eaux de ruissellement au dessus des catiches est interdite, ce qui amène à construire des noues imperméables pour ramener toutes les eaux de ruissellement (au dessus des catiches) dans des bassins d'infiltration en dehors du périmètre PER, bassins qui se trouvent eux, tous en zone AAC2.



Or dans le PLU 2 en page 43 est indiqué que pour les zones AAC2 : est possible - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution...

Donc pour toute la zone AAC2, il doit y avoir des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement ETANCHES et non pas seulement la zone au- dessus des catiches, ce qui change tout le plan des noues, les volumes des bassins de rétention et aussi leur emplacement! et lorsque plusieurs textes réglementaires imposent des contraintes différentes, ce sont les plus récents et les plus exigeants qui prévalent. Dans notre cas: le PLU2.

De plus, le PLU2 demande la mise en œuvre de « bassins de tamponnement avec infiltration, après dépollution ». Or la dépollution de l'eau des bassins n'est pas du tout suffisante, même avec l'ajout de 30 cm de sable préconisé par l'hydrogéologue. Aucune étude n'est présente dans ce dossier pour valider cette « dépollution » avant infiltration dans le milieu naturel. Sans cette étude, le risque de pollution de la nappe ne peut être levé!

Dans le secteur du chemin vert, il y a aussi des carrières souterraines dont une s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

- Si cela s'effondre naturellement sans route, le risque sera bien plus fort avec le passage de la LINO avec voitures et camions, vibrations... même si des dalles, et des radiers, et des fondations sont prévus.
- Il est indiqué que des compensations seront faites pour remplacer les ouvertures de catiches. Rien n'indique la description de ces travaux...
- L'aspect patrimoine des carrières de Loos n'est que très peu évoqué, ni la culture encore toute récente de la barbe de capucins. Cette culture pourrait pourtant être valorisée par la structure de la fabrique de l'emploi dont le terrain de production se trouve actuellement à quelques mètres d'une entrée de catiches.

#### 3. Les carrières et la biodiversité

- La dite « amorce », barreau des Oliveaux, c'est à dire le raccordement entre la LINO et le sud de ce quartier, est juste évoqué. Dans la cartographie globale du projet (page 6), le tracé apparaît dans les voies nouvelles mais sans aucune étude technique sur l'ensemble des documents.

Un point positif : la LINO et et son raccordement aux Oliveaux ne coupent pas les carrières mais les contournent en tentant de limiter leurs impacts en évitant les champs captants et par un aménagement de zones vertes « tampons » sur la périphérie des anciennes carrières d'Emmerin. Mais le passage entre les deux carrières, en dessous du pont à proximité de Lycée Duhamel, marque toujours une cassure entre les deux parties. Il est même renforcé par l'accès pour les camions d'une entreprise privée avec la création d'un nouveau pont vers la carrière, alors qu'une simple chicane est prévue pour le chemin donnant accès au plateau de Flesquières. Quelle différence de traitement !

- L'étude concernant la situation actuelle de la faune et la flore porte principalement sur les dites carrières A (entre le pont de la rue Guy Mocquet et Haubourdin) et B (entre le pont de la rue Guy Mocquet et le chemin de Flesquières à coté du parc de loisirs de Loos). Il y a un flou sur l'avenir effectif de ces deux zones, l'avenir est très dépendant des concessions d'exploitation de la société Ramery.
- « Selon l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière A, l'ensemble du site d'exploitation, a été remblayé au niveau minimum des terrains environnants » (page 131), ceci est faux ! la société a construit une colline d'environ 20 mètres de haut.

Ceci est aussi la zone d'ombre de l'enquête : la société a pris beaucoup de liberté par rapport aux objectifs initiaux de « combler », une partie de la végétation de la carrière A a été d'ailleurs récemment détruite.

Mais que va devenir la carrière B si riche de sa biodiversité ? Le courrier de la société Ramery est un habillage « greenwashing » qui cache l'objectif de faire un profit maximum en outrepassant les conditions d'exploitations qui étaient bien floues à l'origine...

- Les études insistent bien sur la richesse en biodiversité des anciennes carrières. Elles sont multiples et très bien argumentées, cf l'étude ancienne du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord Pas de Calais et celle plus récente de Entrelianes...
- Il est oublié aussi (comme dans l'enquête ANRU des Oliveaux) l'impact de la LINO sur l'ensemble de la



métropole sud et les espaces naturels : le plateau de Flesquières, les champs captants, parc mosaïc, la trame verte, la trame bleue.

- La faune : il est observé principalement des crapauds communs, une très riche colonie de Goélands cendrés (p132); une colonie d'Hirondelles des rivages, des hérissons d'Europe, des chauves-souris (p133), etc.
- Dans l'étude, il est dit que la création de la LINO va réduire la surface favorable à l'alimentation des chauvessouris. Elle va également créer une rupture de la connexion du Parc de Loos, les catiches et les zones faiblement urbanisées présentes au sud de Loos où gîtent les chauves-souris.
- La flore : Les carrières sont composées d'espaces de prairies qui évoluent vers des espaces riches en fourrés et arbustes. la friche est aussi riche d'espaces boisés comportant de nombreuses espèces telles que les saules, érables, charmes, frênes communs, hêtres, pruniers merisier, chênes pédonculés, etc.

Une plante protégée à l'échelle régionale a été observée : la Gnaphale jaunâtre (Gnaphalium luteoalbum). Les études concernant la faune et la flore avant le projet sont souvent bien faites et précises mais les impacts suite à sa réalisation des travaux environnants sont souvent minimisés tel que cela est mentionné dans les avis, principalement la Commission Nationale de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale...

## 4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

Le projet de la Lino qui a certes demandé un gros travail en amont, se trouve aujourd'hui confronté à d'autres réalités, notamment le dérèglement climatique.

Ce projet de route (même bordée de voies de liaisons douces et limitée de 30 à 70km/h) est un projet d'un autre temps. En effet, chacun sait bien que la création de nouvelles routes amène toujours plus de circulation, de bouchons et de pollution ; en l'occurrence ici, en plus de desservir le CHR, la LINO servira de liaison entre l'A1 (Seclin) et l'A25 (Sequedin) en tant qu'itinéraire de délestage sur toute une zone de champs captants AAC1 (Noyelles les Seclin, Emmerin...)! Or la législation récente interdit la construction de route sur zone AAC2 favorisant un accroissement de circulation sur une zone AAC1.

Devant l'augmentation de la pollution dans le secteur de Loos proche de l'A25 (voir indices et cartes Atmo), il est temps de changer de mode de vie et d'arrêter ce système du « tout voiture ».

Il faudrait une vision plus large et plus globale du déplacement sur Loos et la métropole, en favorisant l'accès au CHR par des trains + vélos, ou covoiturage, métro ou bus... il aurait fallu prévoir la création du futur tramway au lieu de la LINO.

Le développement d'Eurasanté a été conditionné par la création de la LINO, mais il faut absolument stopper ce développement sur les zones classées AAC2 depuis le PLU2, pour protéger la nappe phréatique ;

Le projet de LINO a été défini d'utilité publique en 2014, mais depuis cette date, les choses ont changé : il y a eu le PLU2, la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air-Energie Territorial... Or la partie TF1 de la LINO (et la moitié de TF2) passent sur des terrains classés AAC2 (aire d'alimentation des champs captants) sur des zones de vulnérabilité forte! bien sûr des mesures de protection seront prises pour protéger la nappe phréatique, et traiter les eaux de ruissellement (certaines d'ailleurs posent question..), mais il y a toujours des risques même s'ils sont minimisés... et que se passera-t-il en cas de défaillance et de pollution de notre réserve en eau ?

Quelle est alors l'utilité publique ? le projet de LINO ou la préservation de notre ressource en eau, de notre environnement ?

Il est à noter que toutes les expertises pour construire ce projet, et se trouvant dans les documents de l'enquête publique, ont été réalisées AVANT le PLU2, la loi sur l'eau, et le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) qui imposent de nouvelles normes. Elles ne sont donc plus d'actualité, ni compatibles avec l'urgence écologique.

Faut-il rappeler que grâce à la mobilisation citoyenne, l'Etat vient d'être condamné récemment pour inaction devant le dérèglement climatique, et que s'il y a un problème avec notre réserve d'eau suite à ce projet, il pourrait être condamné pour écocide ?

L'Etat doit prendre ses responsabilités et abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard.

Pour toutes ces raisons, l'association écoloos émet un avis défavorable

# LINO, un projet d'un autre temps

Contribution de l'association écologs en quatre parties :

1. Les champs captants

2. Les catiches

3. Les carrières, la biodiversité

4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

#### 1. Les champs captants

La protection des champs captants est-elle devenue une variable d'ajustement pour tout grand projet routier ou immobilier ?

Sur la Tranche Fonctionnelle 1 (TF 1) et notamment sur les Bassins Versants 1 et 2 (BV1 et BV2), le tracé de la LINO traverse une zone qui est simultanément une zone agricole et zone incluse dans l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC).

Les enjeux environnementaux sont donc de taille!

Les études et observations de l'autorité environnementale et de l'hydrogéologue agréé pointent à plusieurs reprises une imprécision inquiétante de la description des travaux ainsi que l'absence de questionnement sur les possibilités d'évitement. Elles imposent des modifications destinées à sécuriser et améliorer le projet mais on peut quand même s'interroger sur plusieurs points :

- Le mitage d'une grande zone agricole et l'urbanisation forcément induite sur le secteur BV1 par les effets conjugués de l'aménagement du chemin vert, du giratoire sur la LINO et du tracé de la LINO entre la sortie de la carrière et la rue Ambroise Paré.

De part et d'autre de ces nouvelles voies, se construiront inévitablement maisons, immeubles et locaux d'entreprises.

L'artificialisation des terres a déjà, hélas, commencé dans tout le secteur d'Eurasanté mais la LINO achèvera de façon définitive et irréversible la disparition de ces grandes surfaces agricoles. et même si la transformation du chemin vert en route a été repoussée pour l'instant, il est indiqué que les études de faisabilité continuent afin de permettre la réalisation éventuelle d'un nouveau projet immobilier!

Il est illusoire ici de parler de compensation!

- Le projet est certes en dehors du périmètre des champs captants mais il est bien inscrit dans une zone de vulnérabilité forte de l' AAC. Ce que soulignent les rapports de l'Autorité Environnementale (AE) et de l'hydrogéologue. (Cf p7 du rapport de l'hydrogéologue et carte du zonage de l'AAC en p177 de l'étude d'impact). Le projet tente sans doute de réduire l'impact mais face à la nécessité de préserver la ressource en eau , est ce vraiment raisonnable d'envisager un bouleversement de cette ampleur ?
- L'extrême diversité et technicité des noues prévues pour la gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les routes, posent le problème de la résistance au fil du temps, de la fiabilité de l'entretien et du coût que cela représentera.

Le PLU2 (Plan Local d'Urbanisme 2) datant de 2020 impose de surcroît une contrainte plus forte pour la protection des zones de vulnérabilité forte puisque la gestion des eaux de ruissellement doit se faire à l'aide de noues imperméabilisées. Ce que les études ne prennent pas en compte puisqu'elles datent pour l'ensemble d'avant 2019.

- La gestion des pollutions accidentelles et les procédures d'astreintes semblent sur le papier parfaitement planifiées mais dans la réalité, qu'en sera-t-il ?

Par ailleurs, le délai maximal d'intervention prévu est de 4 à 6 heures après constatation de l'incident mais rien ne dit que les incidents seront décelés dès leur survenue. Or, d'après le rapport de l'hydrogéologue, les réparations doivent être terminées avant que les eaux polluées se déversent dans la nappe phréatique.

- Le rapport de l'AE (Autorité Environnementale) signale également une sous évaluation du trafic routier et de son évolution. En effet, le principal argument est que l'augmentation des transports doux et des transports en commun entraîne une décroissance de la circulation automobile mais outre que ceci semble optimiste, la diminution des lignes de bus contredit cet argument (suppression des lignes 10 et 12 et remplacement par la L5 dont le trajet fortement rallongé sur la porte des postes ne permet plus pour les gens de Loos

un trajet suffisamment rapide vers la gare ou le centre de Lille). Et à ce propos, il n'est nulle part question de l'augmentation de la pollution des sols par voie aérienne qu'engendrera nécessairement ce trafic.

- Enfin, le secteur TF1 étant en zone de vulnérabilité forte de l'AAC, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) demande que le projet n'entraîne pas une augmentation de trafic dans les zones (ici très proches) de vulnérabilité très forte ou totale. Il est souligné que le projet entraînera une attractivité accrue de la D952 traversant Emmerin et Noyelles les Seclin, que le concepteur du projet propose de modérer par une augmentation des temps des feux rouges sur cette portion.

Ainsi, il est proposé de gérer la pollution de la nappe causée par le trafic par une autre pollution : celle engendrée par une augmentation de la consommation d'essence et des émissions de gaz d'échappement... (Cf zonage de l'AAC en p 177 de l'étude d'impact)

- L'enquête ne fait pas apparaître le devenir du chemin de Flesquières que traverserait la LINO. Ce chemin permet l'accès piéton et cycliste depuis le parc de Loos vers le plateau de Flesquières, le parc de la Deûle, la Canteraine, le parc Mosaïc, la gîte de Santes... privilégiant donc les déplacements doux et permettant la liaison entre les espaces naturels de proximité. Il est primordial que la traversée de la LINO puisse se faire en toute sécurité.

**En conclusion sur les champs captants :** face à toutes les questions et les problèmes soulevés par les professionnels, nous demandons que la portion du tracé joignant le bout de la carrière et la rue A. Paré soit complètement repensée. Il est clair que ce tracé était le plus facile à concevoir mais il est impératif d'envisager un tracé respectueux des aires naturelles (champs + eau) .

Nous demandons que la métropole s'engage, dans une démarche de compensation, à déclarer définitivement inconstructibles toutes les zones agricoles ou naturelles traversées par la LINO.

Nous demandons également que la zone située au sud de la rue Ambroise Paré à Loos soit sanctuarisée. D'une part du fait de la proximité des champs captants, ressource en eau vitale pour la métropole, et d'autre part pour la préservation des terres agricoles. Le passage de la LINO risque en effet de pousser des entreprises à demander leur implantation dans cette zone comme cela a déjà été le cas. Des dérogations ont été accordées par le passé au prétexte qu'Eurasanté est un pôle d'excellence de la MEL. Nous pensons qu'il faut plutôt utiliser pour de nouvelles installations les surfaces déjà artificialisées dans la zone d'Eurasanté : construire sur pilotis au dessus des parkings actuels et peut-être mutualiser les parkings restants en aménageant des parkings-silos.

Nous demandons également que l'aménagement du chemin vert en route soit définitivement abandonné.

#### 2. Les Catiches sous la LINO

Une partie de la tranche fonctionnelle (TF1) de la Lino se trouve sur une zone classée en PER (Plan d'Exposition aux Risques) de Loos, or c'est une zone dans laquelle il y a risque d'effondrement du à la présence d'anciennes carrières souterraines : les fameuses catiches.

Ces catiches sous la Lino sont situées sur une partie de la zone allant de la rue Ambroise Paré jusqu'à la carrière de Loos-Emmerin et aussi sous le chemin vert (prolongement du Bd de la République). Cela correspond à une grande partie du bassin versant 1 et une petite partie du bassin versant 2 : BV1 et BV2. La vulnérabilité au risque d'effondrement est classé « moyenne » sur une partie et « forte » sur une autre partie.

Nous sommes confrontés à 2 textes réglementaires pour faire une approche de ce problème :

- Le PER, datant de décembre 1994 indique la nécessité de combler les catiches pour tout projet de construction ou d'aménagement en leur périmètre : des remplissages partiels sont prévus pour le franchissement des catiches, avec la pose de dalles reposant sur la tête des catiches et par la réalisation de radiers en béton ; le PER permet des fondations profondes pour consolider l'ensemble, si besoin.
- Le PLU 2 de 2020 a classé en zone AAC2 une surface bien plus grande que le périmètre du P E R. Le PLU 2 ne permet pas, de fait, le comblement des carrières souterraines car des fondations en béton profondes constitueraient de véritables murs hydrauliques défavorables à l'infiltration de l'eau dans cette zone classée aire d'alimentation de captage (AAC 2).

#### Il y a donc opposition entre les travaux prévus pour la zone catiches et le PLU2!

Autre point soulevé : l'avis de l'hydrogéologue se base sur le PER et non sur le PLU 2 (2020) et indique que toute infiltration des eaux de ruissellement au dessus des catiches est interdite, ce qui amène à construire des noues imperméables pour ramener toutes les eaux de ruissellement (au dessus des catiches) dans des bassins d'infiltration en dehors du périmètre PER, bassins qui se trouvent eux, tous en zone AAC2.



Or dans le PLU 2 en page 43 est indiqué que pour les zones AAC2 : est possible - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution...

Donc pour toute la zone AAC2, il doit y avoir des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement ETANCHES et non pas seulement la zone au- dessus des catiches, ce qui change tout le plan des noues, les volumes des bassins de rétention et aussi leur emplacement! et lorsque plusieurs textes réglementaires imposent des contraintes différentes, ce sont les plus récents et les plus exigeants qui prévalent. Dans notre cas: le PLU2.

De plus, le PLU2 demande la mise en œuvre de « bassins de tamponnement avec infiltration, après dépollution ». Or la dépollution de l'eau des bassins n'est pas du tout suffisante, même avec l'ajout de 30 cm de sable préconisé par l'hydrogéologue. Aucune étude n'est présente dans ce dossier pour valider cette « dépollution » avant infiltration dans le milieu naturel. Sans cette étude, le risque de pollution de la nappe ne peut être levé!

Dans le secteur du chemin vert, il y a aussi des carrières souterraines dont une s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

- Si cela s'effondre naturellement sans route, le risque sera bien plus fort avec le passage de la LINO avec voitures et camions, vibrations... même si des dalles, et des radiers, et des fondations sont prévus.
- Il est indiqué que des compensations seront faites pour remplacer les ouvertures de catiches. Rien n'indique la description de ces travaux...
- L'aspect patrimoine des carrières de Loos n'est que très peu évoqué, ni la culture encore toute récente de la barbe de capucins. Cette culture pourrait pourtant être valorisée par la structure de la fabrique de l'emploi dont le terrain de production se trouve actuellement à quelques mètres d'une entrée de catiches.

#### 3. Les carrières et la biodiversité

- La dite « amorce », barreau des Oliveaux, c'est à dire le raccordement entre la LINO et le sud de ce quartier, est juste évoqué. Dans la cartographie globale du projet (page 6), le tracé apparaît dans les voies nouvelles mais sans aucune étude technique sur l'ensemble des documents.

Un point positif : la LINO et et son raccordement aux Oliveaux ne coupent pas les carrières mais les contournent en tentant de limiter leurs impacts en évitant les champs captants et par un aménagement de zones vertes « tampons » sur la périphérie des anciennes carrières d'Emmerin. Mais le passage entre les deux carrières, en dessous du pont à proximité de Lycée Duhamel, marque toujours une cassure entre les deux parties. Il est même renforcé par l'accès pour les camions d'une entreprise privée avec la création d'un nouveau pont vers la carrière, alors qu'une simple chicane est prévue pour le chemin donnant accès au plateau de Flesquières. Quelle différence de traitement !

- L'étude concernant la situation actuelle de la faune et la flore porte principalement sur les dites carrières A (entre le pont de la rue Guy Mocquet et Haubourdin) et B (entre le pont de la rue Guy Mocquet et le chemin de Flesquières à coté du parc de loisirs de Loos). Il y a un flou sur l'avenir effectif de ces deux zones, l'avenir est très dépendant des concessions d'exploitation de la société Ramery.
- « Selon l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière A, l'ensemble du site d'exploitation, a été remblayé au niveau minimum des terrains environnants » (page 131), ceci est faux ! la société a construit une colline d'environ 20 mètres de haut.

Ceci est aussi la zone d'ombre de l'enquête : la société a pris beaucoup de liberté par rapport aux objectifs initiaux de « combler », une partie de la végétation de la carrière A a été d'ailleurs récemment détruite.

Mais que va devenir la carrière B si riche de sa biodiversité ? Le courrier de la société Ramery est un habillage « greenwashing » qui cache l'objectif de faire un profit maximum en outrepassant les conditions d'exploitations qui étaient bien floues à l'origine...

- Les études insistent bien sur la richesse en biodiversité des anciennes carrières. Elles sont multiples et très bien argumentées, cf l'étude ancienne du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord Pas de Calais et celle plus récente de Entrelianes...
- Il est oublié aussi (comme dans l'enquête ANRU des Oliveaux) l'impact de la LINO sur l'ensemble de la



métropole sud et les espaces naturels : le plateau de Flesquières, les champs captants, parc mosaïc, la trame verte, la trame bleue.

- La faune : il est observé principalement des crapauds communs, une très riche colonie de Goélands cendrés (p132); une colonie d'Hirondelles des rivages, des hérissons d'Europe, des chauves-souris (p133), etc.
- Dans l'étude, il est dit que la création de la LINO va réduire la surface favorable à l'alimentation des chauvessouris. Elle va également créer une rupture de la connexion du Parc de Loos, les catiches et les zones faiblement urbanisées présentes au sud de Loos où gîtent les chauves-souris.
- La flore : Les carrières sont composées d'espaces de prairies qui évoluent vers des espaces riches en fourrés et arbustes. la friche est aussi riche d'espaces boisés comportant de nombreuses espèces telles que les saules, érables, charmes, frênes communs, hêtres, pruniers merisier, chênes pédonculés, etc.

Une plante protégée à l'échelle régionale a été observée : la Gnaphale jaunâtre (Gnaphalium luteoalbum). Les études concernant la faune et la flore avant le projet sont souvent bien faites et précises mais les impacts suite à sa réalisation des travaux environnants sont souvent minimisés tel que cela est mentionné dans les avis, principalement la Commission Nationale de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale...

## 4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

Le projet de la Lino qui a certes demandé un gros travail en amont, se trouve aujourd'hui confronté à d'autres réalités, notamment le dérèglement climatique.

Ce projet de route (même bordée de voies de liaisons douces et limitée de 30 à 70km/h) est un projet d'un autre temps. En effet, chacun sait bien que la création de nouvelles routes amène toujours plus de circulation, de bouchons et de pollution ; en l'occurrence ici, en plus de desservir le CHR, la LINO servira de liaison entre l'A1 (Seclin) et l'A25 (Sequedin) en tant qu'itinéraire de délestage sur toute une zone de champs captants AAC1 (Noyelles les Seclin, Emmerin...)! Or la législation récente interdit la construction de route sur zone AAC2 favorisant un accroissement de circulation sur une zone AAC1.

Devant l'augmentation de la pollution dans le secteur de Loos proche de l'A25 (voir indices et cartes Atmo), il est temps de changer de mode de vie et d'arrêter ce système du « tout voiture ».

Il faudrait une vision plus large et plus globale du déplacement sur Loos et la métropole, en favorisant l'accès au CHR par des trains + vélos, ou covoiturage, métro ou bus... il aurait fallu prévoir la création du futur tramway au lieu de la LINO.

Le développement d'Eurasanté a été conditionné par la création de la LINO, mais il faut absolument stopper ce développement sur les zones classées AAC2 depuis le PLU2, pour protéger la nappe phréatique ;

Le projet de LINO a été défini d'utilité publique en 2014, mais depuis cette date, les choses ont changé : il y a eu le PLU2, la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air-Energie Territorial... Or la partie TF1 de la LINO (et la moitié de TF2) passent sur des terrains classés AAC2 (aire d'alimentation des champs captants) sur des zones de vulnérabilité forte! bien sûr des mesures de protection seront prises pour protéger la nappe phréatique, et traiter les eaux de ruissellement (certaines d'ailleurs posent question..), mais il y a toujours des risques même s'ils sont minimisés... et que se passera-t-il en cas de défaillance et de pollution de notre réserve en eau ?

Quelle est alors l'utilité publique ? le projet de LINO ou la préservation de notre ressource en eau, de notre environnement ?

Il est à noter que toutes les expertises pour construire ce projet, et se trouvant dans les documents de l'enquête publique, ont été réalisées AVANT le PLU2, la loi sur l'eau, et le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) qui imposent de nouvelles normes. Elles ne sont donc plus d'actualité, ni compatibles avec l'urgence écologique.

Faut-il rappeler que grâce à la mobilisation citoyenne, l'Etat vient d'être condamné récemment pour inaction devant le dérèglement climatique, et que s'il y a un problème avec notre réserve d'eau suite à ce projet, il pourrait être condamné pour écocide ?

L'Etat doit prendre ses responsabilités et abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard.

Pour toutes ces raisons, l'association écoloos émet un avis défavorable

# LINO, un projet d'un autre temps

Contribution de l'association écologs en quatre parties :

1. Les champs captants

2. Les catiches

3. Les carrières, la biodiversité

4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

#### 1. Les champs captants

La protection des champs captants est-elle devenue une variable d'ajustement pour tout grand projet routier ou immobilier ?

Sur la Tranche Fonctionnelle 1 (TF 1) et notamment sur les Bassins Versants 1 et 2 (BV1 et BV2), le tracé de la LINO traverse une zone qui est simultanément une zone agricole et zone incluse dans l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC).

Les enjeux environnementaux sont donc de taille!

Les études et observations de l'autorité environnementale et de l'hydrogéologue agréé pointent à plusieurs reprises une imprécision inquiétante de la description des travaux ainsi que l'absence de questionnement sur les possibilités d'évitement. Elles imposent des modifications destinées à sécuriser et améliorer le projet mais on peut quand même s'interroger sur plusieurs points :

- Le mitage d'une grande zone agricole et l'urbanisation forcément induite sur le secteur BV1 par les effets conjugués de l'aménagement du chemin vert, du giratoire sur la LINO et du tracé de la LINO entre la sortie de la carrière et la rue Ambroise Paré.

De part et d'autre de ces nouvelles voies, se construiront inévitablement maisons, immeubles et locaux d'entreprises.

L'artificialisation des terres a déjà, hélas, commencé dans tout le secteur d'Eurasanté mais la LINO achèvera de façon définitive et irréversible la disparition de ces grandes surfaces agricoles. et même si la transformation du chemin vert en route a été repoussée pour l'instant, il est indiqué que les études de faisabilité continuent afin de permettre la réalisation éventuelle d'un nouveau projet immobilier!

Il est illusoire ici de parler de compensation!

- Le projet est certes en dehors du périmètre des champs captants mais il est bien inscrit dans une zone de vulnérabilité forte de l' AAC. Ce que soulignent les rapports de l'Autorité Environnementale (AE) et de l'hydrogéologue. (Cf p7 du rapport de l'hydrogéologue et carte du zonage de l'AAC en p177 de l'étude d'impact). Le projet tente sans doute de réduire l'impact mais face à la nécessité de préserver la ressource en eau , est ce vraiment raisonnable d'envisager un bouleversement de cette ampleur ?
- L'extrême diversité et technicité des noues prévues pour la gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les routes, posent le problème de la résistance au fil du temps, de la fiabilité de l'entretien et du coût que cela représentera.

Le PLU2 (Plan Local d'Urbanisme 2) datant de 2020 impose de surcroît une contrainte plus forte pour la protection des zones de vulnérabilité forte puisque la gestion des eaux de ruissellement doit se faire à l'aide de noues imperméabilisées. Ce que les études ne prennent pas en compte puisqu'elles datent pour l'ensemble d'avant 2019.

- La gestion des pollutions accidentelles et les procédures d'astreintes semblent sur le papier parfaitement planifiées mais dans la réalité, qu'en sera-t-il ?

Par ailleurs, le délai maximal d'intervention prévu est de 4 à 6 heures après constatation de l'incident mais rien ne dit que les incidents seront décelés dès leur survenue. Or, d'après le rapport de l'hydrogéologue, les réparations doivent être terminées avant que les eaux polluées se déversent dans la nappe phréatique.

- Le rapport de l'AE (Autorité Environnementale) signale également une sous évaluation du trafic routier et de son évolution. En effet, le principal argument est que l'augmentation des transports doux et des transports en commun entraîne une décroissance de la circulation automobile mais outre que ceci semble optimiste, la diminution des lignes de bus contredit cet argument (suppression des lignes 10 et 12 et remplacement par la L5 dont le trajet fortement rallongé sur la porte des postes ne permet plus pour les gens de Loos

un trajet suffisamment rapide vers la gare ou le centre de Lille). Et à ce propos, il n'est nulle part question de l'augmentation de la pollution des sols par voie aérienne qu'engendrera nécessairement ce trafic.

- Enfin, le secteur TF1 étant en zone de vulnérabilité forte de l'AAC, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) demande que le projet n'entraîne pas une augmentation de trafic dans les zones (ici très proches) de vulnérabilité très forte ou totale. Il est souligné que le projet entraînera une attractivité accrue de la D952 traversant Emmerin et Noyelles les Seclin, que le concepteur du projet propose de modérer par une augmentation des temps des feux rouges sur cette portion.

Ainsi, il est proposé de gérer la pollution de la nappe causée par le trafic par une autre pollution : celle engendrée par une augmentation de la consommation d'essence et des émissions de gaz d'échappement... (Cf zonage de l'AAC en p 177 de l'étude d'impact)

- L'enquête ne fait pas apparaître le devenir du chemin de Flesquières que traverserait la LINO. Ce chemin permet l'accès piéton et cycliste depuis le parc de Loos vers le plateau de Flesquières, le parc de la Deûle, la Canteraine, le parc Mosaïc, la gîte de Santes... privilégiant donc les déplacements doux et permettant la liaison entre les espaces naturels de proximité. Il est primordial que la traversée de la LINO puisse se faire en toute sécurité.

**En conclusion sur les champs captants :** face à toutes les questions et les problèmes soulevés par les professionnels, nous demandons que la portion du tracé joignant le bout de la carrière et la rue A. Paré soit complètement repensée. Il est clair que ce tracé était le plus facile à concevoir mais il est impératif d'envisager un tracé respectueux des aires naturelles (champs + eau) .

Nous demandons que la métropole s'engage, dans une démarche de compensation, à déclarer définitivement inconstructibles toutes les zones agricoles ou naturelles traversées par la LINO.

Nous demandons également que la zone située au sud de la rue Ambroise Paré à Loos soit sanctuarisée. D'une part du fait de la proximité des champs captants, ressource en eau vitale pour la métropole, et d'autre part pour la préservation des terres agricoles. Le passage de la LINO risque en effet de pousser des entreprises à demander leur implantation dans cette zone comme cela a déjà été le cas. Des dérogations ont été accordées par le passé au prétexte qu'Eurasanté est un pôle d'excellence de la MEL. Nous pensons qu'il faut plutôt utiliser pour de nouvelles installations les surfaces déjà artificialisées dans la zone d'Eurasanté : construire sur pilotis au dessus des parkings actuels et peut-être mutualiser les parkings restants en aménageant des parkings-silos.

Nous demandons également que l'aménagement du chemin vert en route soit définitivement abandonné.

#### 2. Les Catiches sous la LINO

Une partie de la tranche fonctionnelle (TF1) de la Lino se trouve sur une zone classée en PER (Plan d'Exposition aux Risques) de Loos, or c'est une zone dans laquelle il y a risque d'effondrement du à la présence d'anciennes carrières souterraines : les fameuses catiches.

Ces catiches sous la Lino sont situées sur une partie de la zone allant de la rue Ambroise Paré jusqu'à la carrière de Loos-Emmerin et aussi sous le chemin vert (prolongement du Bd de la République). Cela correspond à une grande partie du bassin versant 1 et une petite partie du bassin versant 2 : BV1 et BV2. La vulnérabilité au risque d'effondrement est classé « moyenne » sur une partie et « forte » sur une autre partie.

Nous sommes confrontés à 2 textes réglementaires pour faire une approche de ce problème :

- Le PER, datant de décembre 1994 indique la nécessité de combler les catiches pour tout projet de construction ou d'aménagement en leur périmètre : des remplissages partiels sont prévus pour le franchissement des catiches, avec la pose de dalles reposant sur la tête des catiches et par la réalisation de radiers en béton ; le PER permet des fondations profondes pour consolider l'ensemble, si besoin.
- Le PLU 2 de 2020 a classé en zone AAC2 une surface bien plus grande que le périmètre du P E R. Le PLU 2 ne permet pas, de fait, le comblement des carrières souterraines car des fondations en béton profondes constitueraient de véritables murs hydrauliques défavorables à l'infiltration de l'eau dans cette zone classée aire d'alimentation de captage (AAC 2).

#### Il y a donc opposition entre les travaux prévus pour la zone catiches et le PLU2!

Autre point soulevé : l'avis de l'hydrogéologue se base sur le PER et non sur le PLU 2 (2020) et indique que toute infiltration des eaux de ruissellement au dessus des catiches est interdite, ce qui amène à construire des noues imperméables pour ramener toutes les eaux de ruissellement (au dessus des catiches) dans des bassins d'infiltration en dehors du périmètre PER, bassins qui se trouvent eux, tous en zone AAC2.



Or dans le PLU 2 en page 43 est indiqué que pour les zones AAC2 : est possible - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution...

Donc pour toute la zone AAC2, il doit y avoir des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement ETANCHES et non pas seulement la zone au- dessus des catiches, ce qui change tout le plan des noues, les volumes des bassins de rétention et aussi leur emplacement! et lorsque plusieurs textes réglementaires imposent des contraintes différentes, ce sont les plus récents et les plus exigeants qui prévalent. Dans notre cas: le PLU2.

De plus, le PLU2 demande la mise en œuvre de « bassins de tamponnement avec infiltration, après dépollution ». Or la dépollution de l'eau des bassins n'est pas du tout suffisante, même avec l'ajout de 30 cm de sable préconisé par l'hydrogéologue. Aucune étude n'est présente dans ce dossier pour valider cette « dépollution » avant infiltration dans le milieu naturel. Sans cette étude, le risque de pollution de la nappe ne peut être levé!

Dans le secteur du chemin vert, il y a aussi des carrières souterraines dont une s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

- Si cela s'effondre naturellement sans route, le risque sera bien plus fort avec le passage de la LINO avec voitures et camions, vibrations... même si des dalles, et des radiers, et des fondations sont prévus.
- Il est indiqué que des compensations seront faites pour remplacer les ouvertures de catiches. Rien n'indique la description de ces travaux...
- L'aspect patrimoine des carrières de Loos n'est que très peu évoqué, ni la culture encore toute récente de la barbe de capucins. Cette culture pourrait pourtant être valorisée par la structure de la fabrique de l'emploi dont le terrain de production se trouve actuellement à quelques mètres d'une entrée de catiches.

#### 3. Les carrières et la biodiversité

- La dite « amorce », barreau des Oliveaux, c'est à dire le raccordement entre la LINO et le sud de ce quartier, est juste évoqué. Dans la cartographie globale du projet (page 6), le tracé apparaît dans les voies nouvelles mais sans aucune étude technique sur l'ensemble des documents.

Un point positif : la LINO et et son raccordement aux Oliveaux ne coupent pas les carrières mais les contournent en tentant de limiter leurs impacts en évitant les champs captants et par un aménagement de zones vertes « tampons » sur la périphérie des anciennes carrières d'Emmerin. Mais le passage entre les deux carrières, en dessous du pont à proximité de Lycée Duhamel, marque toujours une cassure entre les deux parties. Il est même renforcé par l'accès pour les camions d'une entreprise privée avec la création d'un nouveau pont vers la carrière, alors qu'une simple chicane est prévue pour le chemin donnant accès au plateau de Flesquières. Quelle différence de traitement !

- L'étude concernant la situation actuelle de la faune et la flore porte principalement sur les dites carrières A (entre le pont de la rue Guy Mocquet et Haubourdin) et B (entre le pont de la rue Guy Mocquet et le chemin de Flesquières à coté du parc de loisirs de Loos). Il y a un flou sur l'avenir effectif de ces deux zones, l'avenir est très dépendant des concessions d'exploitation de la société Ramery.
- « Selon l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière A, l'ensemble du site d'exploitation, a été remblayé au niveau minimum des terrains environnants » (page 131), ceci est faux ! la société a construit une colline d'environ 20 mètres de haut.

Ceci est aussi la zone d'ombre de l'enquête : la société a pris beaucoup de liberté par rapport aux objectifs initiaux de « combler », une partie de la végétation de la carrière A a été d'ailleurs récemment détruite.

Mais que va devenir la carrière B si riche de sa biodiversité ? Le courrier de la société Ramery est un habillage « greenwashing » qui cache l'objectif de faire un profit maximum en outrepassant les conditions d'exploitations qui étaient bien floues à l'origine...

- Les études insistent bien sur la richesse en biodiversité des anciennes carrières. Elles sont multiples et très bien argumentées, cf l'étude ancienne du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord Pas de Calais et celle plus récente de Entrelianes...
- Il est oublié aussi (comme dans l'enquête ANRU des Oliveaux) l'impact de la LINO sur l'ensemble de la



métropole sud et les espaces naturels : le plateau de Flesquières, les champs captants, parc mosaïc, la trame verte, la trame bleue.

- La faune : il est observé principalement des crapauds communs, une très riche colonie de Goélands cendrés (p132); une colonie d'Hirondelles des rivages, des hérissons d'Europe, des chauves-souris (p133), etc.
- Dans l'étude, il est dit que la création de la LINO va réduire la surface favorable à l'alimentation des chauvessouris. Elle va également créer une rupture de la connexion du Parc de Loos, les catiches et les zones faiblement urbanisées présentes au sud de Loos où gîtent les chauves-souris.
- La flore : Les carrières sont composées d'espaces de prairies qui évoluent vers des espaces riches en fourrés et arbustes. la friche est aussi riche d'espaces boisés comportant de nombreuses espèces telles que les saules, érables, charmes, frênes communs, hêtres, pruniers merisier, chênes pédonculés, etc.

Une plante protégée à l'échelle régionale a été observée : la Gnaphale jaunâtre (Gnaphalium luteoalbum). Les études concernant la faune et la flore avant le projet sont souvent bien faites et précises mais les impacts suite à sa réalisation des travaux environnants sont souvent minimisés tel que cela est mentionné dans les avis, principalement la Commission Nationale de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale...

## 4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

Le projet de la Lino qui a certes demandé un gros travail en amont, se trouve aujourd'hui confronté à d'autres réalités, notamment le dérèglement climatique.

Ce projet de route (même bordée de voies de liaisons douces et limitée de 30 à 70km/h) est un projet d'un autre temps. En effet, chacun sait bien que la création de nouvelles routes amène toujours plus de circulation, de bouchons et de pollution ; en l'occurrence ici, en plus de desservir le CHR, la LINO servira de liaison entre l'A1 (Seclin) et l'A25 (Sequedin) en tant qu'itinéraire de délestage sur toute une zone de champs captants AAC1 (Noyelles les Seclin, Emmerin...)! Or la législation récente interdit la construction de route sur zone AAC2 favorisant un accroissement de circulation sur une zone AAC1.

Devant l'augmentation de la pollution dans le secteur de Loos proche de l'A25 (voir indices et cartes Atmo), il est temps de changer de mode de vie et d'arrêter ce système du « tout voiture ».

Il faudrait une vision plus large et plus globale du déplacement sur Loos et la métropole, en favorisant l'accès au CHR par des trains + vélos, ou covoiturage, métro ou bus... il aurait fallu prévoir la création du futur tramway au lieu de la LINO.

Le développement d'Eurasanté a été conditionné par la création de la LINO, mais il faut absolument stopper ce développement sur les zones classées AAC2 depuis le PLU2, pour protéger la nappe phréatique ;

Le projet de LINO a été défini d'utilité publique en 2014, mais depuis cette date, les choses ont changé : il y a eu le PLU2, la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air-Energie Territorial... Or la partie TF1 de la LINO (et la moitié de TF2) passent sur des terrains classés AAC2 (aire d'alimentation des champs captants) sur des zones de vulnérabilité forte! bien sûr des mesures de protection seront prises pour protéger la nappe phréatique, et traiter les eaux de ruissellement (certaines d'ailleurs posent question..), mais il y a toujours des risques même s'ils sont minimisés... et que se passera-t-il en cas de défaillance et de pollution de notre réserve en eau ?

Quelle est alors l'utilité publique ? le projet de LINO ou la préservation de notre ressource en eau, de notre environnement ?

Il est à noter que toutes les expertises pour construire ce projet, et se trouvant dans les documents de l'enquête publique, ont été réalisées AVANT le PLU2, la loi sur l'eau, et le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) qui imposent de nouvelles normes. Elles ne sont donc plus d'actualité, ni compatibles avec l'urgence écologique.

Faut-il rappeler que grâce à la mobilisation citoyenne, l'Etat vient d'être condamné récemment pour inaction devant le dérèglement climatique, et que s'il y a un problème avec notre réserve d'eau suite à ce projet, il pourrait être condamné pour écocide ?

L'Etat doit prendre ses responsabilités et abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard.

Pour toutes ces raisons, l'association écoloos émet un avis défavorable

# LINO, un projet d'un autre temps

Contribution de l'association écologs en quatre parties :

1. Les champs captants

2. Les catiches

3. Les carrières, la biodiversité

4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

#### 1. Les champs captants

La protection des champs captants est-elle devenue une variable d'ajustement pour tout grand projet routier ou immobilier ?

Sur la Tranche Fonctionnelle 1 (TF 1) et notamment sur les Bassins Versants 1 et 2 (BV1 et BV2), le tracé de la LINO traverse une zone qui est simultanément une zone agricole et zone incluse dans l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC).

Les enjeux environnementaux sont donc de taille!

Les études et observations de l'autorité environnementale et de l'hydrogéologue agréé pointent à plusieurs reprises une imprécision inquiétante de la description des travaux ainsi que l'absence de questionnement sur les possibilités d'évitement. Elles imposent des modifications destinées à sécuriser et améliorer le projet mais on peut quand même s'interroger sur plusieurs points :

- Le mitage d'une grande zone agricole et l'urbanisation forcément induite sur le secteur BV1 par les effets conjugués de l'aménagement du chemin vert, du giratoire sur la LINO et du tracé de la LINO entre la sortie de la carrière et la rue Ambroise Paré.

De part et d'autre de ces nouvelles voies, se construiront inévitablement maisons, immeubles et locaux d'entreprises.

L'artificialisation des terres a déjà, hélas, commencé dans tout le secteur d'Eurasanté mais la LINO achèvera de façon définitive et irréversible la disparition de ces grandes surfaces agricoles. et même si la transformation du chemin vert en route a été repoussée pour l'instant, il est indiqué que les études de faisabilité continuent afin de permettre la réalisation éventuelle d'un nouveau projet immobilier!

Il est illusoire ici de parler de compensation!

- Le projet est certes en dehors du périmètre des champs captants mais il est bien inscrit dans une zone de vulnérabilité forte de l' AAC. Ce que soulignent les rapports de l'Autorité Environnementale (AE) et de l'hydrogéologue. (Cf p7 du rapport de l'hydrogéologue et carte du zonage de l'AAC en p177 de l'étude d'impact). Le projet tente sans doute de réduire l'impact mais face à la nécessité de préserver la ressource en eau , est ce vraiment raisonnable d'envisager un bouleversement de cette ampleur ?
- L'extrême diversité et technicité des noues prévues pour la gestion des eaux pluviales de ruissellement sur les routes, posent le problème de la résistance au fil du temps, de la fiabilité de l'entretien et du coût que cela représentera.

Le PLU2 (Plan Local d'Urbanisme 2) datant de 2020 impose de surcroît une contrainte plus forte pour la protection des zones de vulnérabilité forte puisque la gestion des eaux de ruissellement doit se faire à l'aide de noues imperméabilisées. Ce que les études ne prennent pas en compte puisqu'elles datent pour l'ensemble d'avant 2019.

- La gestion des pollutions accidentelles et les procédures d'astreintes semblent sur le papier parfaitement planifiées mais dans la réalité, qu'en sera-t-il ?

Par ailleurs, le délai maximal d'intervention prévu est de 4 à 6 heures après constatation de l'incident mais rien ne dit que les incidents seront décelés dès leur survenue. Or, d'après le rapport de l'hydrogéologue, les réparations doivent être terminées avant que les eaux polluées se déversent dans la nappe phréatique.

- Le rapport de l'AE (Autorité Environnementale) signale également une sous évaluation du trafic routier et de son évolution. En effet, le principal argument est que l'augmentation des transports doux et des transports en commun entraîne une décroissance de la circulation automobile mais outre que ceci semble optimiste, la diminution des lignes de bus contredit cet argument (suppression des lignes 10 et 12 et remplacement par la L5 dont le trajet fortement rallongé sur la porte des postes ne permet plus pour les gens de Loos

un trajet suffisamment rapide vers la gare ou le centre de Lille). Et à ce propos, il n'est nulle part question de l'augmentation de la pollution des sols par voie aérienne qu'engendrera nécessairement ce trafic.

- Enfin, le secteur TF1 étant en zone de vulnérabilité forte de l'AAC, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) demande que le projet n'entraîne pas une augmentation de trafic dans les zones (ici très proches) de vulnérabilité très forte ou totale. Il est souligné que le projet entraînera une attractivité accrue de la D952 traversant Emmerin et Noyelles les Seclin, que le concepteur du projet propose de modérer par une augmentation des temps des feux rouges sur cette portion.

Ainsi, il est proposé de gérer la pollution de la nappe causée par le trafic par une autre pollution : celle engendrée par une augmentation de la consommation d'essence et des émissions de gaz d'échappement... (Cf zonage de l'AAC en p 177 de l'étude d'impact)

- L'enquête ne fait pas apparaître le devenir du chemin de Flesquières que traverserait la LINO. Ce chemin permet l'accès piéton et cycliste depuis le parc de Loos vers le plateau de Flesquières, le parc de la Deûle, la Canteraine, le parc Mosaïc, la gîte de Santes... privilégiant donc les déplacements doux et permettant la liaison entre les espaces naturels de proximité. Il est primordial que la traversée de la LINO puisse se faire en toute sécurité.

**En conclusion sur les champs captants :** face à toutes les questions et les problèmes soulevés par les professionnels, nous demandons que la portion du tracé joignant le bout de la carrière et la rue A. Paré soit complètement repensée. Il est clair que ce tracé était le plus facile à concevoir mais il est impératif d'envisager un tracé respectueux des aires naturelles (champs + eau) .

Nous demandons que la métropole s'engage, dans une démarche de compensation, à déclarer définitivement inconstructibles toutes les zones agricoles ou naturelles traversées par la LINO.

Nous demandons également que la zone située au sud de la rue Ambroise Paré à Loos soit sanctuarisée. D'une part du fait de la proximité des champs captants, ressource en eau vitale pour la métropole, et d'autre part pour la préservation des terres agricoles. Le passage de la LINO risque en effet de pousser des entreprises à demander leur implantation dans cette zone comme cela a déjà été le cas. Des dérogations ont été accordées par le passé au prétexte qu'Eurasanté est un pôle d'excellence de la MEL. Nous pensons qu'il faut plutôt utiliser pour de nouvelles installations les surfaces déjà artificialisées dans la zone d'Eurasanté : construire sur pilotis au dessus des parkings actuels et peut-être mutualiser les parkings restants en aménageant des parkings-silos.

Nous demandons également que l'aménagement du chemin vert en route soit définitivement abandonné.

#### 2. Les Catiches sous la LINO

Une partie de la tranche fonctionnelle (TF1) de la Lino se trouve sur une zone classée en PER (Plan d'Exposition aux Risques) de Loos, or c'est une zone dans laquelle il y a risque d'effondrement du à la présence d'anciennes carrières souterraines : les fameuses catiches.

Ces catiches sous la Lino sont situées sur une partie de la zone allant de la rue Ambroise Paré jusqu'à la carrière de Loos-Emmerin et aussi sous le chemin vert (prolongement du Bd de la République). Cela correspond à une grande partie du bassin versant 1 et une petite partie du bassin versant 2 : BV1 et BV2. La vulnérabilité au risque d'effondrement est classé « moyenne » sur une partie et « forte » sur une autre partie.

Nous sommes confrontés à 2 textes réglementaires pour faire une approche de ce problème :

- Le PER, datant de décembre 1994 indique la nécessité de combler les catiches pour tout projet de construction ou d'aménagement en leur périmètre : des remplissages partiels sont prévus pour le franchissement des catiches, avec la pose de dalles reposant sur la tête des catiches et par la réalisation de radiers en béton ; le PER permet des fondations profondes pour consolider l'ensemble, si besoin.
- Le PLU 2 de 2020 a classé en zone AAC2 une surface bien plus grande que le périmètre du P E R. Le PLU 2 ne permet pas, de fait, le comblement des carrières souterraines car des fondations en béton profondes constitueraient de véritables murs hydrauliques défavorables à l'infiltration de l'eau dans cette zone classée aire d'alimentation de captage (AAC 2).

#### Il y a donc opposition entre les travaux prévus pour la zone catiches et le PLU2!

Autre point soulevé : l'avis de l'hydrogéologue se base sur le PER et non sur le PLU 2 (2020) et indique que toute infiltration des eaux de ruissellement au dessus des catiches est interdite, ce qui amène à construire des noues imperméables pour ramener toutes les eaux de ruissellement (au dessus des catiches) dans des bassins d'infiltration en dehors du périmètre PER, bassins qui se trouvent eux, tous en zone AAC2.



Or dans le PLU 2 en page 43 est indiqué que pour les zones AAC2 : est possible - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution...

Donc pour toute la zone AAC2, il doit y avoir des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement ETANCHES et non pas seulement la zone au- dessus des catiches, ce qui change tout le plan des noues, les volumes des bassins de rétention et aussi leur emplacement! et lorsque plusieurs textes réglementaires imposent des contraintes différentes, ce sont les plus récents et les plus exigeants qui prévalent. Dans notre cas: le PLU2.

De plus, le PLU2 demande la mise en œuvre de « bassins de tamponnement avec infiltration, après dépollution ». Or la dépollution de l'eau des bassins n'est pas du tout suffisante, même avec l'ajout de 30 cm de sable préconisé par l'hydrogéologue. Aucune étude n'est présente dans ce dossier pour valider cette « dépollution » avant infiltration dans le milieu naturel. Sans cette étude, le risque de pollution de la nappe ne peut être levé!

Dans le secteur du chemin vert, il y a aussi des carrières souterraines dont une s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

- Si cela s'effondre naturellement sans route, le risque sera bien plus fort avec le passage de la LINO avec voitures et camions, vibrations... même si des dalles, et des radiers, et des fondations sont prévus.
- Il est indiqué que des compensations seront faites pour remplacer les ouvertures de catiches. Rien n'indique la description de ces travaux...
- L'aspect patrimoine des carrières de Loos n'est que très peu évoqué, ni la culture encore toute récente de la barbe de capucins. Cette culture pourrait pourtant être valorisée par la structure de la fabrique de l'emploi dont le terrain de production se trouve actuellement à quelques mètres d'une entrée de catiches.

#### 3. Les carrières et la biodiversité

- La dite « amorce », barreau des Oliveaux, c'est à dire le raccordement entre la LINO et le sud de ce quartier, est juste évoqué. Dans la cartographie globale du projet (page 6), le tracé apparaît dans les voies nouvelles mais sans aucune étude technique sur l'ensemble des documents.

Un point positif : la LINO et et son raccordement aux Oliveaux ne coupent pas les carrières mais les contournent en tentant de limiter leurs impacts en évitant les champs captants et par un aménagement de zones vertes « tampons » sur la périphérie des anciennes carrières d'Emmerin. Mais le passage entre les deux carrières, en dessous du pont à proximité de Lycée Duhamel, marque toujours une cassure entre les deux parties. Il est même renforcé par l'accès pour les camions d'une entreprise privée avec la création d'un nouveau pont vers la carrière, alors qu'une simple chicane est prévue pour le chemin donnant accès au plateau de Flesquières. Quelle différence de traitement !

- L'étude concernant la situation actuelle de la faune et la flore porte principalement sur les dites carrières A (entre le pont de la rue Guy Mocquet et Haubourdin) et B (entre le pont de la rue Guy Mocquet et le chemin de Flesquières à coté du parc de loisirs de Loos). Il y a un flou sur l'avenir effectif de ces deux zones, l'avenir est très dépendant des concessions d'exploitation de la société Ramery.
- « Selon l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière A, l'ensemble du site d'exploitation, a été remblayé au niveau minimum des terrains environnants » (page 131), ceci est faux ! la société a construit une colline d'environ 20 mètres de haut.

Ceci est aussi la zone d'ombre de l'enquête : la société a pris beaucoup de liberté par rapport aux objectifs initiaux de « combler », une partie de la végétation de la carrière A a été d'ailleurs récemment détruite.

Mais que va devenir la carrière B si riche de sa biodiversité ? Le courrier de la société Ramery est un habillage « greenwashing » qui cache l'objectif de faire un profit maximum en outrepassant les conditions d'exploitations qui étaient bien floues à l'origine...

- Les études insistent bien sur la richesse en biodiversité des anciennes carrières. Elles sont multiples et très bien argumentées, cf l'étude ancienne du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord Pas de Calais et celle plus récente de Entrelianes...
- Il est oublié aussi (comme dans l'enquête ANRU des Oliveaux) l'impact de la LINO sur l'ensemble de la



métropole sud et les espaces naturels : le plateau de Flesquières, les champs captants, parc mosaïc, la trame verte, la trame bleue.

- La faune : il est observé principalement des crapauds communs, une très riche colonie de Goélands cendrés (p132); une colonie d'Hirondelles des rivages, des hérissons d'Europe, des chauves-souris (p133), etc.
- Dans l'étude, il est dit que la création de la LINO va réduire la surface favorable à l'alimentation des chauvessouris. Elle va également créer une rupture de la connexion du Parc de Loos, les catiches et les zones faiblement urbanisées présentes au sud de Loos où gîtent les chauves-souris.
- La flore : Les carrières sont composées d'espaces de prairies qui évoluent vers des espaces riches en fourrés et arbustes. la friche est aussi riche d'espaces boisés comportant de nombreuses espèces telles que les saules, érables, charmes, frênes communs, hêtres, pruniers merisier, chênes pédonculés, etc.

Une plante protégée à l'échelle régionale a été observée : la Gnaphale jaunâtre (Gnaphalium luteoalbum). Les études concernant la faune et la flore avant le projet sont souvent bien faites et précises mais les impacts suite à sa réalisation des travaux environnants sont souvent minimisés tel que cela est mentionné dans les avis, principalement la Commission Nationale de la Protection de la Nature et l'Autorité Environnementale...

## 4. Conclusion: la LINO, un projet d'un autre temps

Le projet de la Lino qui a certes demandé un gros travail en amont, se trouve aujourd'hui confronté à d'autres réalités, notamment le dérèglement climatique.

Ce projet de route (même bordée de voies de liaisons douces et limitée de 30 à 70km/h) est un projet d'un autre temps. En effet, chacun sait bien que la création de nouvelles routes amène toujours plus de circulation, de bouchons et de pollution ; en l'occurrence ici, en plus de desservir le CHR, la LINO servira de liaison entre l'A1 (Seclin) et l'A25 (Sequedin) en tant qu'itinéraire de délestage sur toute une zone de champs captants AAC1 (Noyelles les Seclin, Emmerin...)! Or la législation récente interdit la construction de route sur zone AAC2 favorisant un accroissement de circulation sur une zone AAC1.

Devant l'augmentation de la pollution dans le secteur de Loos proche de l'A25 (voir indices et cartes Atmo), il est temps de changer de mode de vie et d'arrêter ce système du « tout voiture ».

Il faudrait une vision plus large et plus globale du déplacement sur Loos et la métropole, en favorisant l'accès au CHR par des trains + vélos, ou covoiturage, métro ou bus... il aurait fallu prévoir la création du futur tramway au lieu de la LINO.

Le développement d'Eurasanté a été conditionné par la création de la LINO, mais il faut absolument stopper ce développement sur les zones classées AAC2 depuis le PLU2, pour protéger la nappe phréatique ;

Le projet de LINO a été défini d'utilité publique en 2014, mais depuis cette date, les choses ont changé : il y a eu le PLU2, la loi sur l'eau, le Plan Climat-Air-Energie Territorial... Or la partie TF1 de la LINO (et la moitié de TF2) passent sur des terrains classés AAC2 (aire d'alimentation des champs captants) sur des zones de vulnérabilité forte! bien sûr des mesures de protection seront prises pour protéger la nappe phréatique, et traiter les eaux de ruissellement (certaines d'ailleurs posent question..), mais il y a toujours des risques même s'ils sont minimisés... et que se passera-t-il en cas de défaillance et de pollution de notre réserve en eau ?

Quelle est alors l'utilité publique ? le projet de LINO ou la préservation de notre ressource en eau, de notre environnement ?

Il est à noter que toutes les expertises pour construire ce projet, et se trouvant dans les documents de l'enquête publique, ont été réalisées AVANT le PLU2, la loi sur l'eau, et le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) qui imposent de nouvelles normes. Elles ne sont donc plus d'actualité, ni compatibles avec l'urgence écologique.

Faut-il rappeler que grâce à la mobilisation citoyenne, l'Etat vient d'être condamné récemment pour inaction devant le dérèglement climatique, et que s'il y a un problème avec notre réserve d'eau suite à ce projet, il pourrait être condamné pour écocide ?

L'Etat doit prendre ses responsabilités et abandonner ce projet avant qu'il ne soit trop tard.

Pour toutes ces raisons, l'association écoloos émet un avis défavorable

René DELPORTE Ingénieur retraité Historien local à Emmerin

A
Madame Chantal CARNEL
Commissaire-Enquêtrice
Mairie de Loos,
104 rue du Maréchal Foch 59120 LOOS

Objet: Enquête publique environnementale ouverte par le préfet du Nord entre le 14 avril et le 14 mai 2021 concernant le projet de liaison intercommunale Nord-Ouest (LINO Sud) sur le territoire des communes d'Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin.

Emmerin, le 09 mai 2021

#### Madame la commissaire-enquêtrice,

Je tiens tout d'abord à vous remercier du bon accueil que vous m'avez réservé lors de votre permanence en mairie d'Emmerin ce samedi 24 avril au cours de laquelle j'ai pu exprimer, en toute liberté, les observations que le projet rappelé en objet suscite.

Des observations que je réitère ici par écrit en qualité de simple citoyen, sans la pression d'aucun groupe ni d'aucune majorité, municipale ou autre. En les exposant pour la clarté de leur présentation en trois parties : -1/ Mes remarques liminaires, -2/ Mes observations concernant les éléments du dossier mis à l'enquête, -3/ Mes avis et propositions.

#### 1/ Mes remarques liminaires

Sur la séance du conseil métropolitain du 23 avril 2021

Je vous ai fait part de ma surprise lorsque j'ai constaté que figurait à l'ordre du jour du conseil métropolitain du 23 avril – la veille de votre permanence en mairie d'Emmerin - le projet de délibération 21 C 0151 visant à confirmer, avant même les observations du public et votre avis, la réalisation de la LINO Sud; selon un tracé, des normes et des coûts actualisés sur la base des seules études, préconisations et mesures environnementales compensatoires proposées lors de cette enquête, mais non encore validées.

Ce conseil métropolitain du 23 avril s'est néanmoins tenu et j'ai pu suivre les débats en direct puis en Replay sur le site de la MEL. La délibération précitée y a été adoptée à la majorité au terme d'une présentation faisant la part belle aux aspects routiers et économiques du projet qui relierait idéalement les pôles d'excellence d'Eurasanté, Euratechnologies et Euralimentaire (MIN).

Ce, en déplaçant vers le Sud et ses territoires ruraux les difficultés de circulation actuellement constatées dans les territoires urbains plus au Nord. Et en remettant au goût du jour, avec quelques mesures complémentaires, une section édulcorée du vieux projet élaboré au début des années 1970 – par l'administration alors toute puissante des Ponts et Chaussées - de liaison routière directe entre les autoroutes A25 et A1. Afin de délester le périphérique de Lille par un raccourci passant par Emmerin, Noyelles les Seclin et Seclin. Nonobstant le fait que ce vieux projet, controversé, ait été à l'origine de l'annulation par le tribunal administratif de tout le SDAU de l'arrondissement de Lille en 2000.

Le plus étonnant c'est qu'à part l'intervention du groupe des Verts aux débats il n'a nullement été question, lors de l'examen de la délibération précitée, de la protection nécessairement concomitante des champs captants et de la ressource en eau qui sont pourtant des compétences de la MEL.

Ni des mesures entièrement tues proposées à la présente enquête, présentée comme étant une simple formalité administrative à remplir avec un imprimé CERFA dont l'issue de toute façon favorable en juillet permettrait le début des travaux à la fin de cette année. Seul ne comptait visiblement pour ce conseil métropolitain du 23 avril que le volet routier de la LINO Sud.

Je ne peux, au terme de cette première remarque, que regretter cette décision et la pression politique qu'elle fait peser sur l'enquête environnementale en cours jusqu'au 14 mai et dont vous avez la charge.

## - Sur la DUP du 26 juin 2014

Les travaux de la LINO Sud ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 26 juin 2014 pour une durée de 5 ans. Avec possibilité d'être prorogés pour une même durée pour autant que, comme le précisent la législation et la jurisprudence, les conditions de la réalisation de ces travaux n'ont pas changé entretemps.

Or, il s'avère que le projet soumis à la présente enquête est substantiellement modifié par rapport à celui présenté à l'enquête préalable à l'utilité publique de 2014. De même le cadre législatif et règlementaire dans lequel il se situe n'est plus du tout le même.

Je rappelle à cet effet que c'est le préfet, lui-même, qui avait demandé à la MEL, lors de l'enquête publique préalablement à l'adoption du PLU2 – aujourd'hui approuvé - , que soit supprimée la réserve « ER F1 sur Emmerin » au motif qu'elle était destinée à permettre une « voirie à grand transit à proscrire sur le secteur ». Laquelle réserve n'est autre que le tronçon emmerinois de la liaison intercommunale Nord-Ouest ou LINO Sud, déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 26 juin 2014.

Ajoutant même en réponse aux engagements que le président de la MEL prenait ensuite par lettre du 17 octobre 2018 ceci : « Je partage enfin avec vous que la question de l'accessibilité du secteur et des problèmes d'engorgement routiers doit trouver une réponse, au-delà d'une simple approche d'infrastructures nouvelles » (Lettre du préfet à la MEL du 19 novembre 2018)

Aussi, même à supposer que l'arrêté préfectoral de DUP du 26 juin 2014 ait été prorogé en 2019 pour 5 ans – ce que j'ignore et que la délibération précitée ne précise pas – la réalisation des travaux envisagés ne se situe plus dans un cadre légal et règlementaire suffisamment régulier au regard des conditions nouvelles.

# <u>2/ Mes observations concernant les éléments du dossier mis à</u> l'enquête

- Sur le trafic automobile envisagé

Le tracé de la LINO Sud sur Emmerin étant entièrement inscrit dans une aire d'alimentation des champs captants (AAC) du PLU2, je prends d'abord acte de cette déclaration incluse au dossier « Au regard des attentes du SCoT en ce qui concerne les projets routiers dans l'aire d'alimentation des champs captants, la modélisation de trafic attendu une fois la LINO mise en service a été réalisée. Il convient en effet de veiller à ce que le projet n'ait pas pour effet d'augmenter le trafic dans la zone de vulnérabilité totale ».

Ceci exposé, il est néanmoins ajouté : «Le modèle montre une très légère tendance à l'augmentation du trafic sur la D952, compensée par une baisse sur les itinéraires parallèles situés dans l'AAC (D63, D62, D147, D549).

A ces deux assertions, le dossier d'enquête répond assez légèrement :

- par une approche sémantique visant à renommer la réserve d'infrastructure du PLU2 qu'est actuellement la LINO Sud sous les termes de « Voie intercommunale ». Ce qu'elle ne serait plus. Comment ? En essayant de démontrer par des projets de profils en travers comprenant des modes de déplacements doux et de la végétation jusqu'à dans des noues, que la LINO Sud ressemblera désormais plus à un boulevard urbain qu'à une voie intercommunale,
- Et par une approche tactique et sélective visant à réduire le trafic et son impact comme suit : « Aussi, pour pénaliser le temps de parcours et réduire l'attractivité de l'itinéraire par la D952, des interventions de gestion du trafic sont prévues aux carrefours à feux D341/D952 (\*) et centre-ville de Noyelles, principalement en agissant sur les cycles de feux, notamment par une réduction des temps de vert. »
  - (\*) Il s'agit du carrefour à feux situé dans la plaine que l'on rencontre en sortant d'Emmerin par la rue d'Haubourdin et en allant vers le Lycée Duhamel de Loos.

En clair, il s'agit de retenir par un allongement de la durée des temps de rouge la circulation venant de Noyelles par la route de Seclin à Emmerin et le contournement d'Emmerin.

Une approche discriminante qui me semble contestable bien qu'elle démontre parfaitement et en creux les embarras de circulation qu'occasionnerait un éventuel contournement de Noyelles les Seclin (En principe définitivement abandonné lors de l'adoption du PLU 2).

Cela dit, aucun commentaire n'évoque dans le dossier d'enquête le projet de bretelle de sortie de la LINO Sud prévue pour desservir et désenclaver le quartier des Oliveaux, dont on ne relève le projet que par la très laconique inscription sur les plans d'une « Amorce Oliveaux ». Ce projet de bretelle de sortie est pourtant un élément structurant du dossier de renouvellement urbain du quartier des Oliveaux dont le dossier a été soumis, lui aussi, à une enquête publique d'environnement du 6 avril au 7 mai 2021.

Ainsi bien que simultanées pour la période du 16 avril au 7 mai, les deux enquêtes publiques portant sur les Oliveaux et la LINO Sud se sont ignorées...

Elles sont pourtant liées entre elles en matière de trafic puisque la bretelle de sortie de la LINO Sud qui permettrait d'emprunter la rue Vincent Auriol vers le centre de Loos peut devenir un itinéraire de sortie commode et par suite de transit de cette même LINO Sud. Notamment lorsque se formeront des bouchons à hauteur du carrefour à feux de la rue Auguste Potié et de la route de Sequedin (au restaurant Quick). Des bouchons d'ores et déjà prévisibles, comme cela a été démontré par plusieurs études de circulation et maintes fois souligné en réunion publique, en raison du peu de réserve de capacité dont ce carrefour à feux dispose en plus de son offre de base. Malgré son passage prévu à 3 voies.

#### - Sur la protection de la nappe et de la ressource en eau

Une partie du projet de la LINO Sud notamment sur Emmerin intercepte l'aire d'alimentation en eau de la Métropole dans sa partie vulnérable et irremplaçable.

Le dossier d'enquête tente de répondre à cette préoccupation majeure et vitale qu'est la protection de la nappe et de la ressource en eau par divers dispositifs particuliers notamment des noues ou imperméabilisées ou munies d'un massif filtrant, dont les fonds seraient, à la demande d'un hydrogéologue agréé missionné par la MEL, recouverts d'une couche de 30cm de sable ne mettant pas en cause la capacité d'infiltration. Des massifs qui seraient en outre équipés de vannes d'isolement pouvant être actionnées en cas de pollution accidentelle. Une procédure d'alerte et d'intervention serait également été instaurée [En plaçant quelques fonctionnaires de la MEL sous astreinte] pour faire face à ces pollutions accidentelles.

Ces dispositions particulières sont—elles apparues suffisantes à l'hydrogéologue susvisé qui, consulté (Voir son avis inclus au dossier), a répondu ceci : « il apparaît que les caractéristiques du projet vont dans le sens [??] d'une minimisation de l'impact sur les eaux souterraines ». Mais il ajoute également cela « Il est à noter que la MEL s'est engagée dans une procédure de restructuration des champs captants d'Emmerin (rapport de B. Louche du 02/12/2015). Cette restructuration (création de nouveaux forages, abandon d'ouvrages, modification des débits prélevés...) [Effectivement programmée en 2021 mais retardée] conduira

certainement à une redéfinition des périmètres de protection et de l'aire d'alimentation de ces captages. En l'état actuel de cette procédure, il n'est cependant pas possible d'anticiper cette redéfinition, et donc la position du projet vis-à-vis de ces périmètres. »

D'où l'extrême difficulté dans lequel nous sommes tous de nous faire une idée de la pertinence et de la fiabilité des dispositifs proposés pour la protection de la nappe et de la ressource en eau. Dont le dimensionnement est en outre basé, pour toutes explications, sur une savante méthode de calcul arbitrairement choisie par la MEL: « la méthode de la pluie » —il y en aurait d'autres — et ses abscons « coefficients de Montana ».

Incompréhensibles pour la majorité du public et qui, de l'avis de plusieurs experts que je me suis permis de consulter, n'aboutissent qu'à des résultats hydrauliques aléatoires ; la réalité étant toujours beaucoup plus complexe.

- Sur l'interaction entre le trafic automobile envisagé et la protection de la nappe et de la ressource en eau

Pour preuve à mon niveau, cette première référence souvent faite aux techniques « comparables » mises en place par le Département pour la réfection en 2015 de la route entre Noyelles-lès-Seclin et Emmerin. En l'occurrence de la rue de Seclin à Emmerin qui hier route départementale 952 est aujourd'hui une voie routière de la MEL.

Une référence qui se confirme être un bien mauvais exemple ou argument puisque les techniques « comparables » qui y ont été mises en œuvre, sans aucun audit d'efficacité depuis, n'ont empêché ni la dégradation de la route, où elles ont été mises en place, ni son inondation régulière par temps de pluie (devant l'usine des eaux de la MEL). En notant par ailleurs que le bassin de rétention réalisé, qui en constitue l'annexe indispensable, d'une profondeur supérieure à 2,50 m contrevient aux dispositions de la DUP des champs captants comme l'indique le préfet dans sa lettre précitée du 27 avril 2018 –page 19/40 –

Ce qui inquiète le plus ce sont ces inondations périodiques à l'origine de phénomènes d'aquaplanage dont ont été les victimes de nombreux usagers (Dont mon épouse). Sans heureusement provoquer à ce jour de graves accidents. Le piège absolu se situe la nuit, auquel il n'est répondu aujourd'hui que par un banal panneau de « danger temporaire » non éclairé auquel plus personne ne fait attention.

Ce d'autant que la limitation de vitesse à 50 Km/h y est peu respectée par ceux des usagers qui ne font que transiter par Emmerin.

Il est regrettable que le dossier d'enquête n'aborde pas ces phénomènes d'aquaplanage – tout aussi probables sur la LINO Sud projetée que sur la rue de Seclin actuelle– en indiquant comment les résoudre tant pour la sécurité des usagers que pour le rechargement en eau de la nappe.

A cette première référence, j'en ajoute une seconde. Celle du retour d'expérience sur l'accident technologique survenu en juin 2010 sur la même rue de Seclin (ex RD 952) <u>comme l'indique l'annexe 1 jointe cidessous</u>. Un retour d'expérience qui détaille les mesures d'urgence prises pour éviter que l'acide formique qui se déversait au fossé d'un camionciterne accidenté ne pollue la nappe.

Mais que le dossier d'enquête n'intègre pas, faute de s'y référer, pour proposer les mesures à même de traiter les pollutions accidentelles d'une manière plus efficace que par la seule mise sous astreinte de quelques fonctionnaires de la MEL.

J'ajoute qu'il résulte d'une réponse ministérielle (Biodiversité) paru au JO de l'Assemblée Nationale ce 26 janvier 2021 (N° 31833) l'ambition affichée que la France a de s'engager fortement en matière de santéenvironnement, avec la mise en place d'un quatrième plan national santé environnement (PNSE) dont le but est de renforcer approche intégrée et unifiée de la santé publique, animale et environnementale autour du concept « un monde, une santé » autrement dit « One Health ». Et que s'agissant de la pollution de l'eau plus particulièrement, le Gouvernement a adopté un plan interministériel sur les micropolluants 2016-2021 afin de lutter durablement contre la pollution des ressources en eau.

Deux plans nationaux majeurs auxquels le dossier d'enquête ne fait nullement référence en n'indiquant donc pas comment il s'y intègre dans l'intérêt de la santé publique.

Il est donc souhaitable qu'une réponse soit apportée à cet oubli et qu'en outre qu'un plan de prévention et d'intervention sur les risques de pollutions accidentelles soit étudié, avant tous travaux, entre toutes les personnes publiques et privées concernées, ainsi qu'un plan de circulation s'appliquant spécifiquement au transport de matières dangereuses dans le périmètre, de préférence balisé, des champs captants de la Métropole. Ces plans d'abord dressés pour les seules communes de la présente enquête pourraient ensuite être étendus à toutes les communes du dispositif des communes « Gardiennes de l'eau ».

#### 3/ Mes avis et propositions.

Au terme de cette lettre, suite aux observations que j'ai formulées, je suis d'avis de vous demander l'annulation de la présente enquête et un réexamen complet de la DUP de la LINO Sud et des études d'environnement et d'impact qui la justifie.

En souhaitant que ces nouvelles études, réalisées indépendamment de celles de la MEL, partie prenante, portent tout à la fois

- sur le dossier de la LINO Sud comme sur celui des Oliveaux. En raison de l'imbrication de ces deux projets sur une même zone et des interactions ou des effets cumulés qu'ils peuvent avoir, l'un avec l'autre, sur le milieu physique irremplaçable que constituent la nappe et l'eau qu'elle contient. Et par suite sur la santé humaine.
- Mais également, sur les tronçons de voies existantes, des ex RD341 et RD 925 (Voie du Port de Santes et contournement d'Emmerin), qui sont maintenant des voies métropolitaines, et qui ont été conçues et réalisées au milieu des années 1980 sans comporter aucun des dispositifs de protection de la nappe prévus pour la LINO Sud. Ce serait donc un bien mauvais calcul environnemental que ferait la MEL de ne privilégier et de ne « sanctuariser » que ce dernier tronçon qu'elle compte réaliser en négligeant ceux plus anciens qu'elle possède déjà. Alors que les risques sanitaires y sont strictement les mêmes.

Au terme de ce réexamen complet, toujours possible car nul travail n'a encore été entrepris, s'il est établi la réelle innocuité du passage de la LINO Sud sur les champs captants des communes concernées, restera à régler la question de la rétention de la circulation venant de Noyelles les Seclin par une méthode moins discriminante et plus fiable que celle exposée plus haut par un allongement de la durée des temps de rouge des feux tricolores.

Une solution consisterait à sanctuariser, une fois pour toute, les terrains susceptibles de permettre un éventuel contournement de Noyelles les Seclin qui, de toutes les façons, comme le rappelait également le préfet dans sa lettre du 27 avril 2018, se trouve être en contradiction avec les objectifs du PLU 2 et de la DUP Captage.

Des objectifs qui sont ceux d'y réaliser uniquement des travaux de plantations forestières en étendant vers l'Est l'opération dite de « La Grande Platière » sur tous les terrains classés en zone naturelle écologique du PLU 2 sur le territoire d'Emmerin.

Il conviendrait alors que la MEL, avant d'entreprendre la réalisation de la LINO, s'engage à financer ces travaux de plantations forestières - qui absorbent du CO2 via la photosynthèse - afin de compenser aussi, au moins partiellement, la pollution générée par la LINO tout en augmentant de manière significative dans l'intérêt des métropolitains ce que les Emmerinois appellent les « bois d'Emmerin » qui iraient ainsi de la rue de la Neuve Voie jusqu'à la rue de Seclin.

Au terme de cette lettre, je vous remercie de l'intérêt que vous voudrez bien porter à mes observations, avis et propositions. Je reste bien évidemment à votre disposition pour tout élément qui pourrait vous être nécessaire et je vous prie d'agréer, **Madame la commissaire-enquêtrice**, l'expression de mes meilleures salutations.

(S) René Delporte

### Post Scriptum

Ce court rappel du caractère historique et incontournable de l'eau, des « eaux » d'Emmerin. De l'« aqua » déjà revendiquée à Emmerin par les moines de l'abbaye d''Anchin (En 1104 auprès du pape Pascal II), des plats et platières, des routes constamment « submergées d'eau » se refusant à toute inspection tout au long des siècles.

Mais également des étangs et des « fontaines» - notamment de la fontaine Dusart » en 1816 -, des fontaines Billaut <sup>I.P.A.P.</sup>, Ghermanez <sup>I.P.A.P.</sup> et de la Cressonnière.... - concédées à la Ville de Lille en 1867 – lui évitant ainsi des épidémies répétées de typhoïde – qui fournissent aujourd'hui encore une partie importante des besoins en eau de la MEL.

C'est ainsi que depuis des dizaines d'années des millions de litres d'eau sont pompés chaque jour du sous-sol d'Emmerin qui, pour cela, n'aura perçu, pour solde de tout compte, qu'une indemnité de 20.000 F ... de la Ville de Lille (cf. acte du 16 octobre 1867 approuvé par le préfet le 28 novembre 1867).

L'arrivée des eaux d'Emmerin qui a été, pour Lille, un évènement considérable. Une source inépuisable d'inspiration pour les chansonniers de l'époque tant par les avantages attendus que par les inconvénients de chantier subis par les lillois. Un événement qui a été fêté ou brocardé mais surtout chanté, selon l'usage, dans divers cabarets lillois. Quelques textes de ces chansons, écrites en patois lillois, nous sont parvenus. Les « Eaux d' Emmerin » est le titre commun de quatre de ces chansons dont on doit les paroles à Herpin, Grimonprez, Cordonnier et Longret.

Les « Eaux d'Emmerin » qui ont en outre été à Lille au cœur des enjeux stratégique, sanitaire et alimentaire lors de la première guerre mondiale. Une abondante littérature les décrive.

Et qui au-delà de ce conflit et de bien d'autres rappelle aussi l'importance de l'eau en temps de paix. Tant de pays et de peuples de par le monde étant exposés à des pénuries, à des inégalités d'accès à l'eau, en quantité suffisante comme en qualité, qui peuvent constituer des dangers mortels pour leur survie.

Nous n'en sommes heureusement pas encore là dans la métropole mais puissions-nous nous souvenir que les champs captants des Weppes en général et d'Emmerin en particulier constituent un patrimoine irremplaçable qu'il nous faut impérativement préserver. En ne l'approchant qu'avec d'infinies précautions sans jamais relâcher la surveillance qu'il nous faut avoir, tel l'Harpagon de Molière, sur notre « Or Bleu Métropolitain ».

#### **Annexe 1**: Emmerin - D952 - Juin 2010 -

Retour d'expérience sur accident technologique.

https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/accident/38459/

#### Accident d'un ensemble routier transportant de l'acide formique

Accident d'un ensemble routier transportant de l'acide formique  $N^{\circ}$  38459 - 14/06/2010 - FRANCE - 59 - EMMERIN

H52.29 - Autres services auxiliaires des transports

Vers 7h30, un ensemble routier circulant sur la D952 et transportant un conteneur-citerne avec 24 t d'acide formique se couche dans un fossé. Le conducteur est indemne mais une fuite est détectée au niveau de trou d'homme de la citerne. Le dispositif d'assistance TRANSAID est activé et la CMIC et la cellule anti-pollution des secours se rendent sur les lieux situés dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable. La circulation est interrompue. Les pompiers établissent une lance en protection, mettent en place un périmètre de sécurité puis installent un obturateur sur le trou d'homme. Ils prévoient de vidanger à moitié la citerne puis de relever le véhicule avant de terminer le dépotage. Vers 13 h à l'issue de la 1ère phase, une société spécialisée tente sans succès de relever le conteneur-citerne dont la structure métallique cède. Le dépotage se poursuit et l'ensemble est relevé vers 16 h puis évacué. La circulation est rouverte vers 18 h. La dizaine de litres d'acide formique qui s'est écoulée de la citerne ne devrait pas avoir d'impact sur la qualité des eaux souterraines selon les services en charge de la surveillance du captage. Un élu s'est rendu sur place.

L'accident s'est produit lors d'un croisement avec autre camion sur cette route étroite interdite aux poids lourds. Selon la presse locale, le conducteur était à la recherche de son itinéraire.

# **Enquête publique environnementale LINO SUD**

Mai 2021

1

# **AVIS NÉGATIF REMIS PAR LES ASSOCIATIONS**

EDA – 5, rue Jules de Vicq – 59800 Lille

Entrelianes – 13, rue Jean Baptiste Clément – 59000 Lille

Nord Nature Environnement – 5, rue Jules de Vicq – 59800 Lille

Santes Nature – 20, rue du Général Koenig - 59211 Santes

#### L'eau est une priorité vitale

Le projet de LINO SUD, par une perturbation définitive de la qualité et de la quantité de la nappe de la Craie du Sud de Lille, portera une atteinte irréversible à une ressource vitale irremplaçable.









#### 14 motifs d'annulation du projet de LINO SUD

Le territoire concerné par l'implantation SUD de la LINO, Liaison Intercommunale Nord-Ouest, est gardien de plusieurs richesses irremplaçables pour la Métropole Européenne de Lille, que ce projet de route met directement en danger.

Ce territoire, à l'extrémité du Plateau crayeux du Mélantois, est appelé Plateau de Fléquières. Il recèle de multiples dimensions écologiques, patrimoniales, géologiques, paysagères... qui sont engagées dans des inter-relations complexes. Il est hors du commun mais ses atouts ne sont pas accessibles au premier regard : aquifère de la craie, catiches avec barbes de capucin et chauve-souris, chemins agricoles, espace naturel et paysage totalement inédit de la carrière (également site ornithologique de tout premier plan), grandes cultures céréalières historiques datant du Moyen-Âge sur des terres d'excellente qualité agronomique (Épi de Soïl), espaces de loisirs, liaison douce pour rejoindre le Parc de la Deûle... C'est un espace encore aujourd'hui partiellement préservé que le projet de LINO va profondément perturber en le dégradant de façon irréversible.

→ Le projet de la LINO procède d'une profonde incompréhension des enjeux environnementaux de ce territoire ainsi que de leur fragilité eu égard au dérèglement climatique et à la crise de la biodiversité. Ainsi, même des scénarios climatiques relativement prudents comme Explore 70 incitent au renforcement de la protection de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille. → La LINO est l'aboutissement d'une vision «obsolète» du territoire, qui conçoit la richesse et le développement local au travers de la croissance de son réseau routier. Défendue depuis plus de 40 ans par de nombreux élus et techniciens de la Métropole Européenne de Lille (MEL), elle est désormais présentée comme une réponse aux besoins du Pôle d'Excellence Eurasanté, zone d'activité spécialisée, adossée au Centre Hospitalier Régional (CHR). Or aujourd'hui, les tendances économiques et urbaines vont à contrario de la LINO. Elles construisent leur attractivité sur un modèle d'urbanisme doux, intégrant les contraintes environnementales et le dérèglement climatique, surtout quand leurs activités économiques sont en lien avec la santé.

C'est pourquoi il est impossible au projet de la LINO de respecter les cadres réglementaires auxquels il doit se conformer car c'est dans son principe-même qu'il s'y oppose : Schéma de Cohérence Territorial de l'arrondissement de Lille, Plan Local d'Urbanisme de la MEL, Plan d'Exposition aux Risques de LOOS, Plan Climat Air Énergie Territorial de la MEL, SAGE Marque-Deûle, SDAGE Artois-Picardie, Directives Cadre Européenne Habitat et Eau, Loi pour la reconquête de la biodiversité et des paysages, Trame Verte et Bleue métropolitaine,... Nous en ferons la démonstration d'une part et d'autre part, nous contesterons les raisonnements de plusieurs des analyses présentées par l'étude d'impact (étude de circulation et choix techniques liés aux eaux de ruissellement) tout en soulignant l'incomplétude du dossier présenté à l'enquête publique. Nous partagerons également notre étonnement vis-à-vis des termes d'un encart de l'enquête publique. Ainsi, à travers l'étude de l'ensemble des documents présentés à l'enquête publique environnementale, ce sont 14 motifs d'annulation de la LINO SUD que nous avons identifiés.

D'autres perspectives sont envisageables pour le territoire, nous en décrivons plusieurs inspirée d'une toute autre vision.

Enfin, pour conclure, nous rappellerons les motifs d'annulation ainsi que les termes de l'avis que nous remettons.

# **SIGLES UTILISÉS**

**AAC**: Aire d'Alimentation des Captages

**DCE**: Directive Cadre Européenne

**DUP : Déclaration d'Utilité Publique** 

**LINO: Liaison Intercommunale Nord-Ouest** 

M341 : route métropolitaine 341, ancienne D341

M952 : route métropolitaine 952, ancienne D952

**MEL**: Métropole Européenne de Lille

**PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial** 

PER: Plan d'Exposition aux Risques

PIG: Périmètre d'Intérêt Général

PLU2 : Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Européenne de Lille, approuvé en décembre 2019

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

**SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale** 

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

# **Sommaire**

| I – ANALYSE DU CONTEXTE  | P 5  |
|--|------|
| I.1 - LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE LA LINO SUD   | P 5  |
| I. 2 – LES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES ET<br>RÉGLEMENTAIRES DU TERRITOIRE TRAVERSÉ                          | P 11 |
| <ul> <li>l'atteinte aux irremplaçables champs captants du Sud de Lille</li> </ul>                                  | p 11 |
| <ul> <li>la non prise en compte de la qualité de l'air et du dérèglement<br/>climatique</li> </ul>                 | p 16 |
| <ul> <li>la destruction du sous-sol et du patrimoine</li> </ul>  | p 19 |
| <ul> <li>la destruction d'un espace source de biodiversité</li> </ul>  | p 26 |
|  |      |
| II - UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE OBSOLÈTE   | P 30 |
|  |      |
| III - UNE ÉTUDE D'IMPACT PARTIELLEMENT ERRONÉE ET DES<br>DOCUMENTS INCOMPLETS                                      | P 32 |
| <ul> <li>une étude de circulation très contestable</li> </ul>  | p 32 |
| des choix techniques inadaptées pour les eaux de ruissellement   | p 38 |
|  |      |
| IV – UN POINT D'ETONNEMENT SUPPLÉMENTAIRE  | P 41 |
|  |      |
| IV – PROPOSITIONS ET CONCLUSION  | P 42 |
| • propositions   | p 42 |
| • conclusions  | p 44 |
| V - ANNEXES  | P 47 |
| <ul> <li>inventaire ornithologique de la carrière de Loos-Emmerin (bureau d'étude Biotope)</li> </ul>              | P 47 |
| article de la Voix du Nord sur le traitement des eaux de   | P 55 |
| ruissellement de la D952 devenue depuis la M952 et traversant les champs captants en zone de vulnérabilité totale. |      |

#### I – ANALYSE DU CONTEXTE

Nous présentons dans ce premier chapitre le contexte général du projet de Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) SUD : sa situation géographique, les caractéristiques environnementales du territoire traversé, les réglementations qui s'y appliquent et enfin l'historique du projet et ses relations avec le modèle économique d'EURASANTÉ. A l'étude de ces différents points, nous formulons 10 premiers motifs d'annulation du projet de la LINO.

#### I.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA LINO SUD

Le projet de LINO SUD a une longueur totale de 4,5 kilomètres partant d'EURASANTÉ et aboutissant à l'A25. Il se situe :

 en partie sur l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC) du Sud de Lille pour ses « tranches fonctionnelles » 1 et 2, soit sur 3km.

Classée en vulnérabilité forte, cette zone obéit à un règlement spécifique du Plan Local d'Urbanisme (PLU2) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

L'AAC présente trois niveaux de protection par rapport à la vulnérabilité de la nappe de la craie, pris en compte dans le PLU2.

AAC1 - vulnérabilité totale et très forte.

AAC2 - vulnérabilité forte.

AAC3 - vulnérabilité moyenne et faible.

à toute proximité de la zone de vulnérabilité totale de l'AAC.

La LINO est directement reliée aux routes métropolitaines M341 (en provenance d'Emmerin à 400 m) et M952 (en provenance de Noyelles-lès-Seclin à 800 m), sur des secteurs classés en vulnérabilité totale.

Or, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'arrondissement de Lille autorise la création de route en zone de vulnérabilité forte si elle ne renforce pas le trafic en zone de vulnérabilité totale.

entre deux autoroutes métropolitaines à savoir l'A1 et l'A25.

Comme la LINO offre un nouvel accès à l'A25 au niveau de la prison de Loos, elle constitue une nouvelle proposition de liaison entre l'A1 (par la sortie à hauteur de Seclin) et l'A25, soit un SHUNT A1-A25, c'est à dire la partie d'une bretelle entre ces deux grands axes routiers qui, sans elle, n'existerait pas.

en partie sur des terres agricoles.

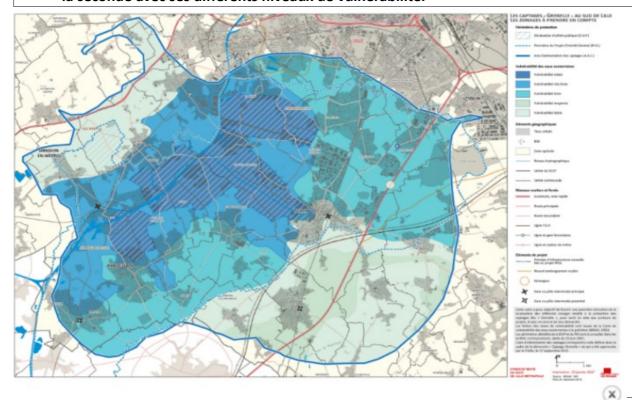
Ces terrains sont classés A (agricole) au Plan Local d'Urbanisme (PLU2).

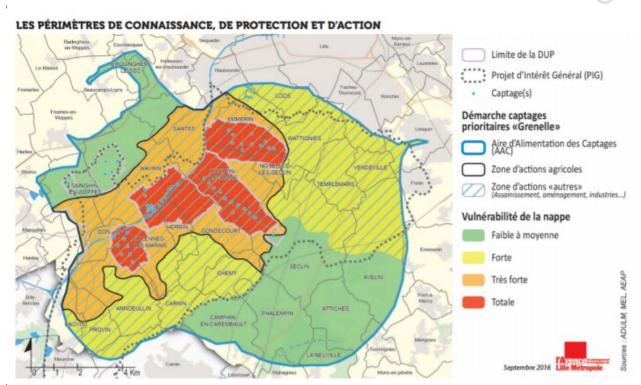
- en partie sur un territoire classé au Plan d'Exposition aux Risques de Loos
   (PER) en raison de la présence de catiches (anciennes carrières souterraines).
- en partie sur une carrière à ciel ouvert, véritable réservoir de biodiversité.

Le site Est de la carrière de Loos-Emmerin (40 hectares) qu'elle traverse est un site ornithologique majeur.

#### 2 cartes des champs captants du Sud de Lille, par l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole :

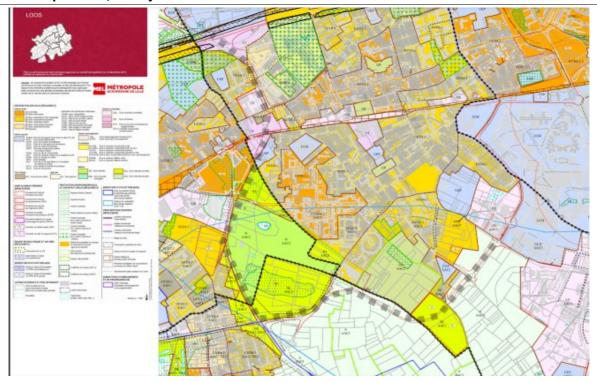
- la première avec\_ses différents niveaux de protection (AAC1, 2 et 3) traduits dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU2) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).
  - la seconde avec ses différents niveaux de vulnérabilité.



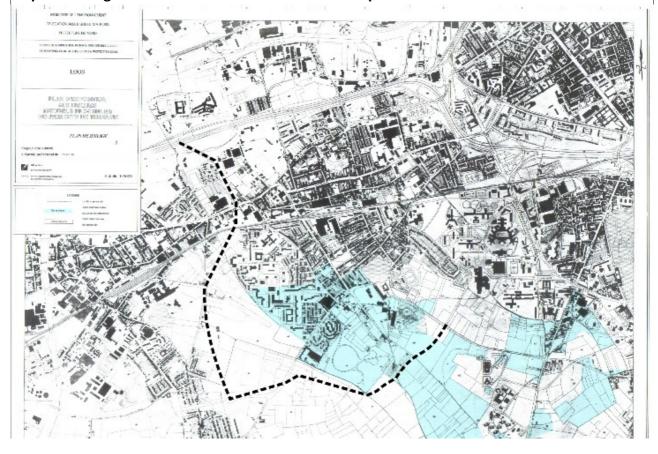


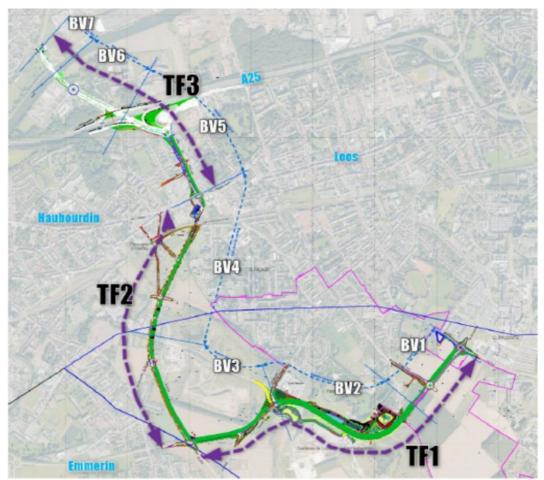
Il est visible que la zone de vulnérabilité totale (rouge) recouvre le territoire entre Emmerin et Noyelles-lès-Seclin qui se trouve être traversé par la route M952, en provenance de Seclin. Le trajet de la LINO se connecte justement avec la M952.

# <u>Carte extraite du PLU2 de la MEL, concernant la commune de Loos,</u> sur laquelle nous avons tracé en pointillé, le trajet de la LINO



<u>Carte ci-dessous extraite du Plan d'Exposition au Risque d'effondrement (PER) de LOOS</u> (présence de catiches), sur laquelle nous avons positionné le trajet de la LINO en pointillé. L'aplat bleu signifie « zone soumise à des mesures de prévention »





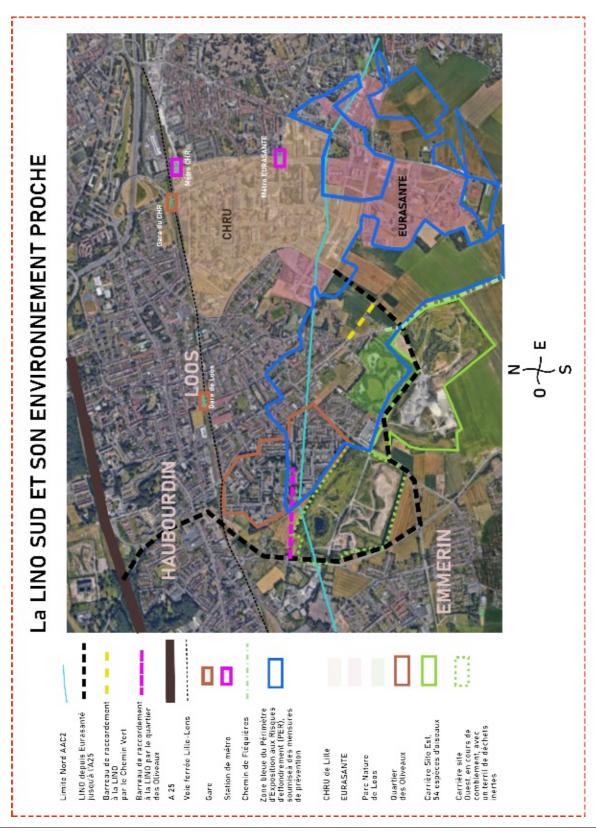
Découpage des Tranches Fonctionnelles

<u>Carte extraite de l'étude d'impact (page 18)</u> présentant un découpage du projet de LINO SUD par les services techniques de la MEL en 3 tranches fonctionnelles (TF1, TF2, TF3) et 7 bassins versants (page 18 de l'étude d'impact).

- Le projet de première tranche se divise en trois parties distinctes.
  La première correspond à un passage sur des terres agricoles classées en Périmètre d'Exposition aux Risques d'effondrement (PER) des catiches et à la zone de vulnérabilité forte de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille (AAC2). Après l'accès par EURASANTÉ, elle en bénéficiera d'un second par l'aménagement du Chemin Vert (chemin agricole) dans la prolongation du boulevard de la République. Ce chemin bénéficie des mêmes caractéristiques réglementaires (AAC2, PER).
  - En deuxième partie, elle traverse le site Est de la carrière de Loos-Emmerin, également classé en AAC2 mais plus en PER. Cependant cet espace est un site ornithologique majeur (54 espèces d'oiseaux nicheurs, plus qu'à la Citadelle de Lille qui en accueille une quarantaine), classé à l'inventaire des sites écologiques de la MEL et à la Trame Verte et Bleue métropolitaine.
  - La troisième partie de cette 1ère tranche rejoint la M341 (sous le lycée Duhamel) jusqu'au carrefour avec la route métropolitaine M952. Ce tronçon routier sera recalibré. Cette troisième partie est en AAC2 mais pas en PER
- Le projet de deuxième tranche de la LINO sud démarre au carrefour avec la M952 qui provient de Noyelles-lès-Seclin, M952 qu'elle reprend dans la direction de la voie ferrée,

sur un peu moins d'un kilomètre. Avant d'arriver à la voie ferrée, elle bifurque sur des terres agricoles et des jardins familiaux qu'elle oblige à déménager. Ici aussi, le tronçon routier préexistant sera recalibré. Cette deuxième partie est au 2/3 en AAC2 mais pas en PER.

 Le projet de troisième tranche correspond au passage sous la voie ferrée puis à la liaison avec la M207 (carrefour rue George Potié et zone commerciale Match) pour rejoindre l'A25 avec création d'un nouvel accès à l'autoroute qu'elle desservira. Elle n'est contrainte par aucune réglementation relative à l'AAC ou au PER.



Carte réalisée par nos soins de la LINO Sud dans son environnement proche. On y distingue notamment le périmètre de l'AAC, du PER (exposition aux risques d'effondrement en raison de la présence de catiches), des deux sites (Est et Ouest) de la carrière de Loos-Emmerin, le CHR, EURASANTE, le chemin vert, le chemin de Fléquières, des terres agricoles...Nous regrettons qu'une telle carte synthèse de l'ensemble des enjeux n'ait pas été fournie par l'enquête publique

## I.2 - LES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES ET RÉGLEMENTAIRES DU TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR LA LINO SUD

#### • L'ATTEINTE AUX IRREMPLAÇABLES CHAMPS CAPTANTS DU SUD DE LILLE

- → La craie est une couche géologique présente dans une grande partie du sous-sol de l'Europe (d'une épaisseur de 600 à 60 mètres). Sa constitution minérale présente des failles et des micro-fissures qui sont alimentées par l'eau pluviale et constituent la nappe de la craie, vaste réservoir d'eau souterraine.
- → Au Sud de Lille, le Plateau crayeux du Mélantois s'avance entre la Deûle et la Marque, abritant une partie non polluée de la nappe de la craie, disponible pour la consommation d'eau potable. Sur ce territoire, la craie n'est pas recouverte par une couche imperméable comme l'argile, ce qui entraîne que toute précipitation rejoint la nappe. Ainsi, sa recharge, logiquement, est extrêmement sensible à la pollution et à l'artificialisation des sols.
- → La nappe de la Craie du Sud de Lille couvre 25 communes dont le territoire traversé par une grande partie de la LINO SUD.
- → Elle alimente la MEL pour 40% de son eau potable.
- → Par ailleurs, elle offre aux terres qui la surplombent d'excellentes qualités agronomiques pour des pratiques agricoles dites de grandes cultures (céréales) qui ont fait la renommée de Lille depuis le Moyen-Âge.
- → Cette nappe est une richesse irremplaçable d'autant que la MEL n'est pas autonome en alimentation d'eau potable et que les territoires extérieurs qui aujourd'hui l'alimentent pourraient ne plus assurer un tel approvisionnement si de leur côté car le réchauffement climatique va entraîner une fragilisation de leur propre ressource en eau ou de leurs écosystèmes.
- → Depuis plusieurs années, la sécheresse estivale est récurrente dans la Région. Des arrêtés préfectoraux sont pris systématiquement pour limiter la consommation de la nappe de la Craie. Ainsi, dans la Voix du Nord du 19 avril 2021, le Président du Comité de Bassin annonce « il y aura des ruptures d'approvisionnement en eau cet été, on le sait déjà ».
- → Une réglementation considérable protège la nappe de la craie du Sud de Lille.
- un arrêté préfectoral qui a déterminé un Périmètre d'Intérêt Général (PIG) des champs captants du Sud de Lille dont la dernière actualisation date de 2007 conforme à une Déclaration d'Utilité Publique dédiée (2007), intégrés au PLU2 de la MEL.
- une Aire d'Alimentation des Captages (AAC) du Sud de Lille également intégrée au PLU2 de la MEL (décembre 2019) présentant 3 niveaux de protection.
- des mentions spécifiques dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'arrondissement de Lille (2016).
  - → Cette réglementation locale est la traduction obligatoire de Schémas territoriaux qui lui sont supérieurs et auxquels elle doit se conformer (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux SDAGE du Bassin Artois-Picardie et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux SAGE Marque-Deûle), eux-mêmes traduction de la Loi sur l'eau (LEMA) et de la Directive Européenne sur l'Eau.

L'ensemble de ces dispositions réglementaires et législatives visent à protéger et à améliorer l'état des masses d'eau du territoire dont les masses d'eau souterraines, en quantité et en qualité. Elles portent une attention toute particulière aux captages d'eau potable et notamment à leur temps de recharge.

Nous apprécions de citer ici le texte introductif du règlement du PLU2 concernant l'amélioration du cycle de l'eau :

Dans les périmètres de DUP, de PIG et d'AAC les principes à respecter sont les suivants : -Innocuité à la nappe - Non atteinte quantitative (recharge de la nappe) et qualitative (qualité des eaux) à la nappe - Préservation de la ressource en eau et protection des captages et de l'aire d'alimentation de ces captages

Cette protection est intervenue à la fin du XXè siècle avec l'arrêté préfectoral du premier Périmètre d'Intérêt Général des champs captants, en 1992, puis avec d'autres dispositions législatives et réglementaires complémentaires qui sont toujours dans le sens du renforcement (SDAGE, SAGE, PIG2, DUP, AAC). Au nom de l'intérêt général, le territoire s'est donc doté d'outils pour encadrer et limiter :

- l'urbanisation extensive des villes et des zones d'activités sur les terres agricoles,
- l'artificialisation des sols par le développement routier,
- les pratiques agricoles polluantes et les rejets industriels,
- l'assainissement inadapté et le ruissellement urbain,
- l'intensification du trafic routier, ...

C'est grâce à ces protections que l'artificialisation de ce territoire a été freinée, évitant ainsi l'urbanisation continue entre ses grands pôles et axes urbains (CHR, Aéroport de Seclin, Zone industrielle de Seclin, Port industriel de Santes, autoroute A1, TGV et enfin EURASANTÉ). Les champs captants ont ainsi pu maintenir une identité villageoise et agricole marquée.

C'est également grâce à ces protections que la MEL a lancé dans les années 2000, la création du grand Parc de la Deûle avec la Plaine des Périseaux, le Parc Mosaïc, le Parc de la Tortue, le Parc des Ansereuilles, le Parc de la Canteraine et la promenade des berges de la Deûle qui connaissent un immense succès populaire. Ces aménagements de parcs répondent d'une part à une aspiration profonde de la population à accéder à la nature et d'autre part à la nécessaire reconquête de la qualité naturelle des périmètres rapprochés des captages (et notamment des captages d'Emmerin, situés en zone de vulnérabilité totale).

Ces enjeux de protection de la nappe ne sont pas toujours compris. Ils modifient profondément le projet de développement et l'identité des communes qui doivent les respecter (les communes gardiennes de l'eau) et qui n'en tirent pas toujours d'avantages directs immédiats, et même qui voient certains de leurs projets déboutés.

→ En 2000, c'est au Tribunal Administratif (TA) que la Fédération Nord Nature a dû porter un recours pour faire annuler le projet de SCOT de l'arrondissement de Lille qui avait intégré le trajet d'une route de contournement Sud de Lille, ce qui était incompatible avec le respect des champs captants. Le TA a donné raison à Nord Nature Environnement. Le projet de contournement de Lille par le Sud est en effet un véritable serpent de mer dont la LINO est le dernier avatar après 40 ans de lutte associative et citoyennes pour protéger les champs captants des velléités récurrentes d'aménagement par les communes ou la MEL. → Plus récemment, en 2019, le Préfet a ainsi dû intervenir fermement pour refréner les projets d'artificialisation portés par de nombreuses communes gardiennes de l'eau à l'occasion de la révision du PLU métropolitain. Ces projets, pris à l'échelle de chaque commune représentaient peut-être un impact relatif mais globalement, en impacts cumulés, mettaient en danger l'avenir de la nappe.

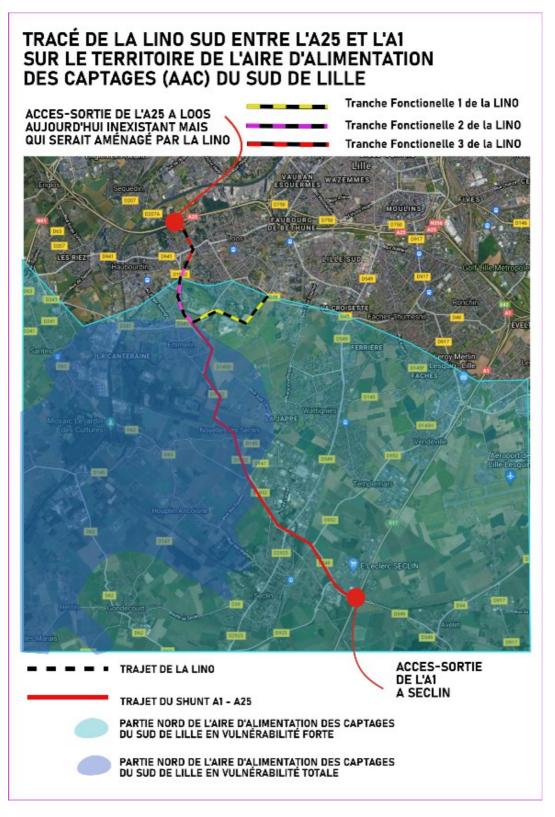
- D'autre part, au- delà du cumul des impacts, certains projets comme le contournement de Noyelles-lès-Seclin ont été annulés par le Préfet car ils induisaient de nouveaux usages en termes de trafic sur les champs captants, qui n'étaient pas envisageables en zone de vulnérabilité totale, conformément au SCOT.
  - Plus précisément, le SCOT indique : « Par principe, les nouvelles infrastructures de transport (hors voiries de desserte) ne doivent pas traverser les zones de vulnérabilité totale et très forte. Si des infrastructures de transport sont envisagées dans la zone de vulnérabilité « forte », elles ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter le trafic dans la zone de vulnérabilité totale. ».
    - → 1er motif d'annulation du projet de la LINO : non conformité au SCOT. La création de la LINO, parce qu'elle offre un nouvel accès à l'A25, va provoquer une intensification du trafic en zone de vulnérabilité totale (M952 de Seclin à Noyelles-lès-Seclin) et M341 (provenant d'Emmerin). De ce fait, elle n'est pas conforme au SCOT de l'arrondissement de Lille.
  - Le SAGE Marque-Deûle auquel doivent se conformer le PLU2 et le SCOT est très clair dans son règlement, il n'est pas possible d'envisager une action d'aménagement du territoire qui détériore la qualité de la ressource en eau. Or, l'augmentation de trafic dans la zone de vulnérabilité totale ainsi que dans zone de vulnérabilité forte entraînera l'augmentation de rejets de micropolluants liés au rejet des véhicules, dont une partie affectera la nappe. Le projet de LINO entraînera une détérioration de la qualité de l'eau.

#### P 7 du règlement du SAGE:

D'une manière générale, toutes les actions des autorités publiques et institutions administratives tendent à la satisfaction des impératifs de surveillance, de préservation et de reconquête de la qualité de la ressource en eau, issus tant de la directive 2000/60 sur l'eau, du code de l'environnement, du SDAGE Artois-Picardie et du présent SAGE. Elles veillent, dans toutes les décisions qu'elles prennent, à ce que ces impératifs soient respectés et imposent toute mesure utile à cette fin, dans la limite de leur domaine de compétence et des possibilités offertes par les textes de référence.

→ 2è motif d'annulation du projet de la LINO : non conformité au SAGE.

La création de la LINO, parce qu'elle offre un nouvel accès à l'A25, va provoquer une intensification du trafic en zone de vulnérabilité totale (M952 de Seclin à Noyelles-lès-Seclin) et M341 (Emmerin). De ce fait, elle augmente la pollution de micro-polluants routiers qui rejoindront la nappe, détériore la qualité de l'eau et par voie de conséquence, n'est pas conforme au SAGE Marque-Deûle.



- → Cette carte réalisée par nos soins illustre le shunt A1-A25 créé par la LINO et son passage par la zone de vulnérabilité totale de l'AAC (AAC1). Les tronçons 1 et 2 de la LINO quant à eux passent en zone de vulnérabilité forte (AAC2). Sur cette carte, les routes métropolitaines sont encore indiquées en routes départementales.
- → En la matière nous allons démontrer au chapitre III, l'irrecevabilité de l'étude de circulation présentées par l'étude d'impact.

- De plus, le PLU2 de la MEL nous dit, page 42 du livre I des dispositions générales du règlement pour les secteurs de vulnérabilité forte (AAC2), en zone AUD, A et N (ce qui est le cas de la première tranche de la LINO traversant terres agricoles et carrière):
  - « Sont autorisées sous conditions les occupations des sols suivantes: ....
  - La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution, .....»
  - → Or, la création de l'accès à l'A25 correspond à la création d'une nouvelle desserte et non pas d'une desserte existante. Cela crée pour les conducteurs une nouvelle raison de se déplacer.
    - → 3ème motif d'annulation du projet de la LINO : non conformité au PLU2. La création de la LINO n'est pas conforme au règlement de l'AAC2 pour le PLU2 concernant l'ouverture de nouvelle voie routière car elle correspond à la création d'une voie alimentant une nouvelle desserte (avec le nouvel accès à l'A25).
- Par ailleurs, les captages les plus proches de la LINO sont ceux d'Emmerin, particulièrement fragiles. Ainsi on peut lire sur le site internet de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)
   « Le champ captant de Lille Sud (captages d'EMMERIN) pour lequel LMCU s'est engagé dans une démarche ORQUE (opération de reconquête de la qualité de l'eau) avec l'Agence de l'Eau Artois-Picardie a été retenu comme prioritaire pour faire l'objet d'une protection renforcée au titre de l'article L211-3 du code l'environnement. ) » https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-urbanisme-habitat-et-construction/Amenagement-urbanisme-et-planification/Les-schemas-de-coherence-territoriale-SCoT-du-Nord/SCoT-de-Lille-Metropole/Porter-aconnaissance/Preservation-de-la-ressource-en-eau/Captages-d-eau-potable

De nombreuses études ont été menées pour évaluer l'impact de l'urbanisation sur la nappe de la craie du Sud de Lille. Ainsi le BRGM (Bureau de Recherche en Géologie Minière), mandaté par l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole, a fait valoir qu'une baisse de recharge de 10% des captages d'Emmerin entraînerait non seulement la disparition de la zone humide communale mais également la détérioration de la qualité du captage qui deviendrait impropre à la consommation.

https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2017/01/syntheseHydro\_web.pdf

Par ailleurs, la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle a été récemment informée du très bas niveau actuel (mai 2021) de la nappe alimentant les captages d'Emmerin, en raison des précipitations insuffisantes depuis début 2021. L'installation d'épisodes de sécheresse récurrents sur la Région a objectivement également une influence très forte sur ces captages.

→ 4ème motif d'annulation du projet de la LINO : atteintes à des captages prioritaires au sens de la loi Grenelle.

Les captages desquels la LINO est le plus près sont les captages d'Emmerin à qui la LINO fait porter un risque de diminution de recharge alors que ces captages présentent une très grande sensibilité à tout projet d'urbanisation dans leur secteur élargi et à tout épisode de sécheresse.

 LA NON PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

La LINO n'intègre aucune prospective liée au réchauffement climatique, ce qui au regard du budget de plus de 70 millions d'euros qu'elle représente et du caractère irréversible des dommages qu'elle créera sur la nappe, est également inacceptable.

Le SDAGE Artois-Picardie est en cours de révision pour actualiser son Programme de Mesures (PDM) afin d'atteindre le bon état écologique et chimique des cours d'eau et masses d'eau souterraines du bassin versant. Cette actualisation intègre toutes les données contextuelles afin de renforcer la pertinence et l'efficacité des mesures. Dans ces données contextuelles, bien sûr, le dérèglement climatique prend désormais toute sa place.

Pour encadrer les différents scénarios qu'il est possible d'envisager, le SDAGE Artois-Picardie se base sur une étude prospective Explore 2070 conduite par le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) pour le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable en 2012. Cette étude nationale basée sur les conclusions du GIEC (Groupe International d'Experts pour le Climat) a également donné lieu à une modélisation pour le bassin Artois-Picardie.

→ Selon l'étude Explore 2070, les documents de révision du SDAGE Artois-Picardie annoncent ainsi une baisse de 6 à 46% de la recharge des nappes d'eau potable à l'horizon 2070. Les différences relevant des caractéristiques propres à chaque nappe du bassin Artois-Picardie.

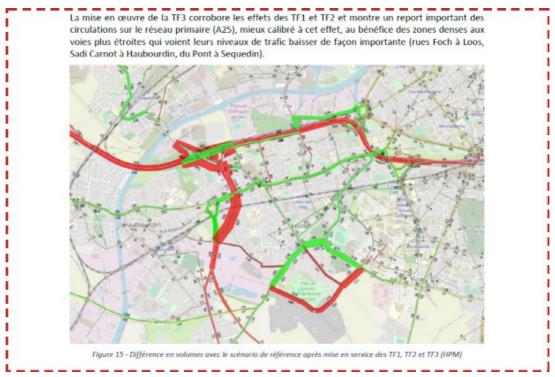
P 41 et 42 du livret 1 du projet de révision du SDAGE Artois-Picardie

- → Les nappes les plus vulnérables et les plus sujettes à une baisse de niveau sont les nappes dites libres. C'est le cas de la nappe de la craie du Sud de Lille.
- → Les nappes libres et les nappes des plateaux seront plus sensibles à la diminution de la recharge .... Les nappes profondes et captives, sans relation avec un cours d'eau, seront nettement moins impactées, au moins dans un premier temps, grâce à leur inertie.
- → Pourtant le SDAGE 2016-2021 incitait déjà fortemment la Métropole Européenne de Lille à la plus grande prudence en matière d'eau potable

page 101 https://www.eau-artois-picardie.fr/sites/default/files/SDAGE\_2016-2021\_web.pdf

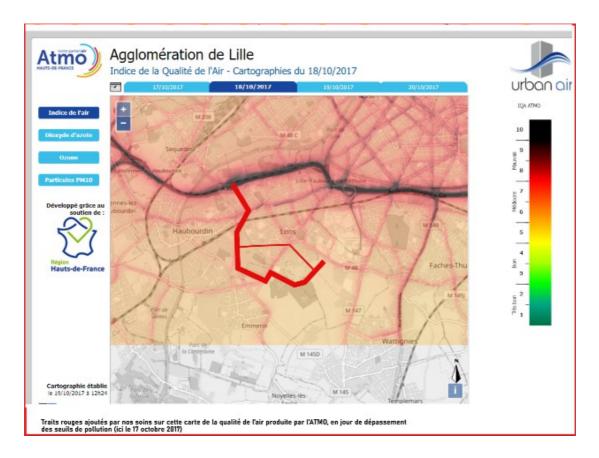
L'augmentation progressive de la population ainsi que la diminution des ressources de bonne qualité à proximité de l'agglomération lilloise pourrait nécessiter l'utilisation de ressources de plus en plus lointaines. Même si la plupart des masses d'eau sont en bon état quantitatif, cela n'empêche pas l'existence de déséquilibres locaux ponctuels qui, dans un contexte de dérèglement climatique, risquent de devenir plus fréquents et plus marqués.

- → La MEL s'est par ailleurs dotée d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) qui s'impose au PLU2. Ce dernier doit désormais intégrer des objectifs de baisse des polluants atmosphériques dans le transport routier pour 44%, pour 42% les émissions de particules fines et 31% les émissions de composés organiques volatils entre 2012 et 2030.
- → Or, selon les données de l'étude d'impact, c'est à une forte dégradation de la qualité de l'air qu'il faut s'attendre et qui concernera également le tissu intra-urbain: rue Vincent Auriol, rue Brossolette, rue de la République.
- → Cette dégradation est confirmée par l'encadré suivant, issu de la réponse par la MEL à l'avis de la CGEDD (AE) page 28



Carte de trafic en volume établi par la MEL et son commentaire, issus de la réponse à l'avis de la CGEDD (AE) page 28

- → Nous en déduisons que la ville de Loos doit s'attendre à être prise en étau par l'A25 et la future LINO, ce qui rendra la ville irrespirable.
- → L'étude d'impact 2013 parle de 25000 véhicules jour sur la tranche fonctionnelle 3 (entre l'A25 et la voie ferrée) à l'horizon de 20 ans, sans nous préciser les volumes attendus pour les autres tronçons. Mais ces volumes ne sont pas ceux d'aujourd'hui! La qualité de l'air (et celle du milieu sonore) vont s'en trouver profondément réduites.
- -> L'impact sur la santé des riverains n'est pas évalué.



Carte de la qualité de l'air produite par l'ATMO un jour de dépassement des normes pris au hasard (18/10/2017) semblable aux 60 jours de dépassement annuel sur lé périmètre de la MEL. Nous y avons ajouté le trajet de la LINO et son impact potentiel.

→ 5ème motif d'annulation du projet de la LINO : non prise en compte de la qualité de l'air ni du dérèglement climatique.

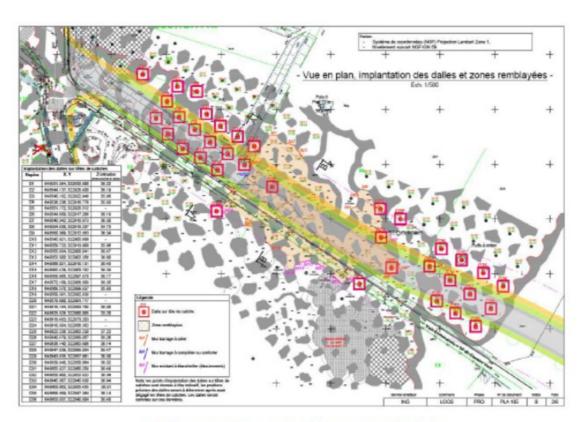
La LINO n'intègre aucune donnée prospective concernant le dérèglement climatique et la ressource en eau, ni aucun des objectifs du PCAET pour les gaz à effet de serre, ni pour les micro-polluants et la qualité de l'air.

Elle représente un risque pour la santé des habitants de Loos mais également pour celle des salariés du CHR et d'EURASANTÉainsi que pour les malades du CHR. La LINO n'est pas conforme au PCAET de la MEL.

#### La destruction du sous-sol et du patrimoine

La première partie de la première tranche fonctionnelle de la LINO se situe en zone bleue du Plan d'Exposition aux Risques (PER) de la Ville de Loos, concernant les effondrements dus à la présence de catiches. Il nécessite des mesures de prévention qui ont été conduites par la MEL dans les études préparatoires de la LINO.

Il s'agit en effet de déterminer si le projet passe ou ne passe pas en zone de catiches. Il a été confirmé que depuis le rond-point d'EURASANTE jusqu'à la carrière, la LINO passe sur une zone de catiches, très denses. C'est également le cas pour le sous-sol du chemin vert qui devrait être aménagé.



Franchissement Zone 1 - Comblement partiel et dalles

Carte extraite de l'étude d'impact 2019 page 197

#### Extraits du règlement du PER, page 7 :

- Biens et activités futurs. Projets situés sur cavités connues. Installations sensibles
- Ces installations seront protégées en tant que de besoin par des mesures de prévention éliminant totalement le risque d'effondrement sous les parties vulnérables. Le remblayage de cavités sera imposé au moyen d'un matériau traité avec clavage au besoin. Des mesures complémentaires seront prescrites en fonction de la nature du projet et du type de cavités.
- Le secteur à remblayer comprend les vides situés à l'aplomb des parties vulnérables des projets ainsi que ceux situés dans une zone périphérique dite de sécurité, définie par un angle de talus minimal de 30° par rapport à la verticale.... Ces installations reposeront ; soit sur une structure rigide, soit sur des fondations profondes, soit sur une cavité consolidée.

Technique particulières ; lorsque les cavités résultent d'une ancienne exploitation souterraine de craie par la méthode dite en bouteilles ou catiches, les cheminées des anciens puits d'extraction seront obturées et consolidées en tant que de besoin au moyen de dalles en béton armé de dimensions suffisantes et appuyées sur le terrain crayeux en place.

 Installations non sensibles: les installations de quelque nature qu'elles soient doivent pouvoir résister à des effondrements localisés et, le cas échéant, à des effondrements généralisés. Ces installations reposeront, compte-tenu des caractéristiques du sol et du sous-sol: soit sur une structure rigide, soit sur des fondations profondes, soit sur une cavité consolidée.

Ce règlement du PER, nous devons également le confronter à celui de l'AAC2 pour la question des fondations.

#### Extrait du Livre I des dispositions générales du règlement du PLU2, page 44 :

→ <u>Pour toutes les occupations des sols autorisées</u>: - Les aménagements et constructions ne perturbent pas les écoulements des eaux superficielles et souterraines Au-delà de cette garantie de transparence hydraulique, les constructions et les installations ne portent pas atteinte et contribuent au maintien pérenne de la qualité des eaux, - <u>Les fondations des constructions ou installations et leur mode de réalisation ne constituent pas de barrières hydrauliques.</u>

On se trouve ici face à une double contrainte, c'est à dire dans l'impossibilité de se conformer à la fois au PLU2 et au PER.

Ainsi, en respectant le PER, la LINO ne se conforme pas au règlement de l'AAC2. En effet, sur la tranche fonctionnelle 1, les solutions techniques envisagées sont les suivantes :

- soit par pose de dalles béton sur les cheminées de catiches (dans le champ à la sortie d'Eurasanté)
- soit par comblement des catiches (au droit du chemin vert)
- soit par création de fondations avec un radier spécifique résistant à l'effondrement et protégeant la structure de chambres et de piliers de la zone de catiches concernée. Il s'agit de passer au dessus des catiches.
  - → 6ème motif d'annulation du projet de la LINO : 2ème non conformité au PLU2 (AAC2) par respect du PER.

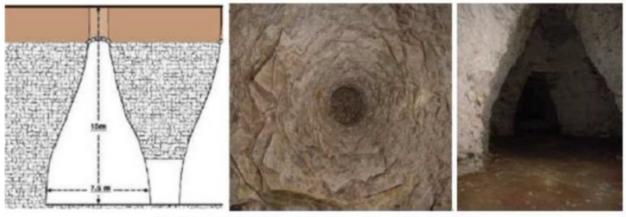
Sur le secteur de la tranche fonctionnelle 1, le respect du PER entraîne la non conformité au règlement de l'AAC2 tel qu'énoncé dans le PLU2. La protection contre l'effondrement des catiches, même si cela est largement pris en compte, entraînera la formation de barrières hydrauliques.

→ 7ème motif d'annulation de projet de la LINO : risque d'effondrement non totalement éliminé.

Les fondations imposantes et autres comblements de catiches liés à l'aménagement de la route n'éloigneront pas définitivement le risque d'effondrement. Il s'agit en effet de poser, sur un gruyère crayeux, une route nouvelle dont la circulation produira des vibrations en continu. Ces dernières auront indubitablement un impact permanent sur le sous-sol. Si la MEL a bien des retours d'expériences pour la

construction de bâtiments en de tels environnements, bénéficie-t-elle des mêmes retours d'expérience pour des aménagements routiers sur un tel sous-sol ? L'impact de ces vibrations dans le temps n'a pas été évalué. Même si des suivis annuels sont prévus qu'en sera-t-il à 20 ans ?

Par ailleurs, nous souhaitons faire comprendre à quel point la valeur de ce patrimoine n'est pas reconnue et que comblement après comblement disparaît une partie d'histoire importante de ce territoire.



Illustrations et schémas représentatifs des catiches

Images extraites de l'étude d'impact 2019, p 198.

- → Les catiches de Loos sont un véritable **dédale** souterrain sur de nombreux hectares, **cathédrale** enterrée creusée par les hommes qui au cours des siècles s'y sont réfugiés en temps de **guerre** en laissant sur les murs des mots et des dates gravés. Une **infirmerie** y aurait trouvé refuge pendant la 1ère guerre mondiale et il se raconte que l'a**bbaye de Loos** était reliée à ce réseau de souterrains. Enfin, dans les années 50, il y eut en ces lieux plus de 50 exploitations de **barbes de capucin**, grande endive locale exclusivement produite en ces lieux. Aujourd'hui, il ne reste qu'un seul exploitant de ce produit traditionnel loossois.
- → Les catiches sont un objet patrimonial de premier rang, à ce jour encore non reconnu. Elles ont vocation naturelle à être revalorisées soit pour la visite du public, soit pour de la culture spécifique (barbes de capucin, champignons).
- → les paysages, le patrimoine statuaire local comme les chemins ruraux et agricoles ne sont pas mieux traités dans ce projet.

Notons l'impact totalement destructeur que représenterait l'aménagement du chemin vert sur les catiches mais également sur le « Bon Dieu noir », petit patrimoine statuaire loossois situé à l'entrée du chemin, sous un abri constitué de silex. Sa préservation ou la protection n'a fait l'objet d'aucune mesure.

Le chemin vert est un chemin agricole qui n'a aucune vocation à être aménagé. D'autant que le giratoire qui est dessiné au croisement avec la LINO suppose encore la prolongation de l'aménagement routier du chemin vert à travers champs, vers EURASANTÉ.

→ Le chemin de Fléquières relie le Parc Nature de Loos au hameau du même nom, sur la commune de Wattignies, planté au milieu de terres agricoles. Il traverse partie du Plateau

de Fléquières, pointe Nord Ouest du Plateau du Mélantois, qui recouvre les terres encore cultivées de Loos et de Wattignies et la carrière de Loos-Emmerin. Il permet de rejoindre en mode actif, par des chemins agricoles, le bois d'Emmerin et le Parc de la Deûle.

- → L'association Entrelianes défend de longue date l'intégrité du Plateau de Fléquières menacé par la LINO. Voir sur son site internet www.entrelianes.org le film de présentation du Plateau ou compte-rendu du débat sur l'avenir du Plateau de Fléquières (2019) avec des représentants du monde agricole, de la direction de la carrière de Loos-Emmerin, du Parc de la Deûle, de la MEL...
- → Le charme du Plateau de Fléquières, sa tranquillité, sa ruralité immédiate, les paysages ouverts et lointains qu'il offre à la vue, sont sur le point de disparaître avec la LINO qui ne décrit nullement comment elle envisage le croisement avec ce chemin pourtant très utilisé par les habitants de Loos et de Wattignies.
  - → 8ème motif d'annulation du projet de la LINO : la destruction du patrimoine.

    La LINO porte atteinte au patrimoine historique, géologique, paysager et rural du secteur à savoir les catiches, la culture de la Barbe de Capucins, le Bon Dieu Noir, le Plateau de Fléquières, le chemin vert et le chemin de Fléquières.

    Ce patrimoine va être irrémédiablement altéré et partiellement détruit par l'aménagement de la LINO malgré toute les précautions évoquées dans l'étude d'impact.

Une véritable étude archéologique des catiches devrait être lancée, dans le cadre d'un projet de valorisation et ce, jusqu'à périmètre de l'ancienne abbaye de Loos (aujourd'hui la prison de Loos).

Ces éléments n'ont été nullement pris en compte ni défendus par la Ville de Loos.

Les images suivantes sont toutes extraites du film « Nous sommes le Plateau de Fléquières » réalisé par Entrelianes en 2018 avec le soutien de la MEL, consultable sur le site <u>www.entrelianes.org</u>, rubrique vidéo.



Nous sommes le Plateau de Fléquières

Au premier plan, le chemin vert traversant les champs agricoles qui longent le front bâti d'EURASANTÉ et du CHR dont ils sont séparés par la D48, rue Ambroise Paré (Loos).



Nous sommes le Plateau de Fléquières

Le chemin de Fléquières qui relie le hameau de Fléquières (Wattignies) au Parc Nature de Loos (vers lequel se dirigent ces cyclistes. Ce chemin est très utilisé par les habitants de Loos comme de Wattignies.



Ici, on perçoit comme le chemin de Fléquières (sur la gauche de l'image) est adossé à la carrière (sur la droite de l'image). Au loin, le relais radiophonique de Lille et le hameau de Fléquières. Le talus entourant la carrière est le point le plus haut qui offre un panorama somptueux sur la carrière elle-même et sur le bassin minier au Sud.



« Tags » historiques recouvrant les murs des catiches de Loos, les plus anciens répertoriés remontant au XVIIè siècle.



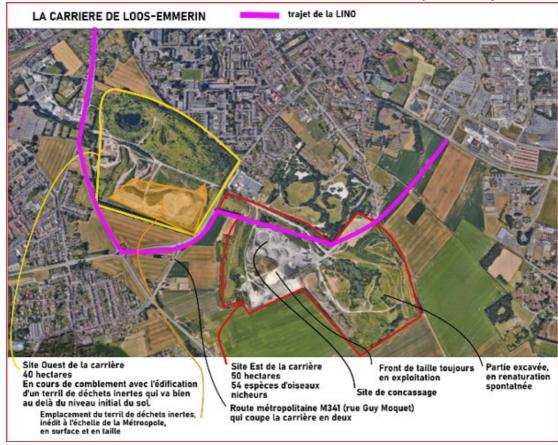
Nous sommes le Plateau de Fléquières Salle de culture de la barbe de capucin, en les catiches de Loos.

# • LA DESTRUCTION D'UN ESPACE RESSOURCE EN BIODIVERSITÉ



<u>Le site des carrières d'Emmerin-Haubourdin-Loos</u> Source : F. Bocquet, avril 2012

#### Photo du Site Est de la carrière, extraite de l'étude d'impact 2019 p128



Carte la carrière réalisée par nos soins.

La carrière de Loos-Emmerin est divisée en deux sites, Est et Ouest, séparée par la M341, formant un ensemble de près de 90 hectares. Pour se rendre d'un site à l'autre, les véhicules de la carrière disposent d'une route en site propre et d'un ouvrage d'art qui les fait passer sous la M341.

En 2013, un inventaire faunistique et floristique de la carrière, réalisé par le bureau d'étude Biotope suite à l'interpellation du Groupe Ornithologique et Naturaliste (GON) et d'Entrelianes, révélait la présence sur le site Est de 54 espèces d'oiseaux nicheurs ce qui en fait le site le plus riche du cœur urbain de la métropole. A titre d'exemple, la Citadelle de Lille accueille une quarantaine d'oiseaux nicheurs.

- → C'est la diversité de milieux engendrés par l'exploitation de la carrière qui permet cette richesse floristique et faunistique exceptionnelle dont la présence de plusieurs espèces patrimoniales comme le Goéland cendré, l'Hirondelle des rivages, la Linotte mélodieuse ou la Chouette chevêche. 24 des espèces nicheuses bénéficient aujourd'hui d'une protection. → Falaises de craies, fourrés arbustifs, boisements, trous d'eau, prairies sèches, étang, reliefs, tas de scories, tas de sables, tas de pierres... autant d'habitats qui attirent chacun une faune et une flore spécifiques.
- → A cette richesse il faut ajouter un paysage exceptionnel (dont les impressionnantes falaises de craie, magnifique outil pédagogique) et une grande naturalité liée à un faible entretien du site et à une présence humaine réduite.

Le site Est est une magnifique réserve naturelle qui accueille des espèces d'oiseaux autrefois communes et aujourd'hui menacées (Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Linotte mélodieuse...). En effet, ces espèces ont vu leur population décroître entre 60 et 80%, au cours des 20 dernières années dans la région selon la publication du Groupe Ornithologique et Naturaliste « évolution des populations d'oiseaux communs nicheurs dans le Nord-Pas-de-Calais (1995-2014) . Mais la vocation du site n'est pas de protéger ces espèces puisqu'il est considéré comme un futur lieu d'enfouissement de déchets inertes par l'exploitant de la carrière, la MEL et la DREAL!

Suite à ce futur comblement (exigé par les conditions accordées à l'exploitant par la DREAL), le site sera confié au Parc de la Deûle (service technique de la MEL) pour l'aménagement et l'ouverture d'un nouvel espace de loisirs. Il en sera fait autant avec le site Ouest de la carrière, déjà en cours de comblement, futur Parc des Hauts d'Haubourdin. Mais les espèces en voie de disparition, aujourd'hui présentes auront alors disparu ainsi que l'exceptionnel paysage lunaire qu'offre le site.

L'évolution attendue du site Est (son comblement) poursuivra l'effondrement de la biodiversité largement entamée par le LINO et fera disparaître à jamais un paysage exceptionnel qui donne à voir l'ensemble des couches géologiques de la craie.

#### Nous proposons une vision très différente de ce scénario.

- → Sur le site Ouest, l'exploitant érige un terril de déchets inertes dont le volume est très supérieur à la remise à niveau exigée. Dans l'étude Loi sur l'eau qu'il a mené, il reconnaît par ailleurs des rejets polluants supérieurs aux normes, dans l'AAC, ce qui exige des actions de correction adaptées.
- → Cette édification est inédite à l'échelle de la MEL en volume et en surface et mérite une approche paysagère, en entrée de ville et de champs captants. Assistons-nous ici à la naissance d'une nouvelle chaîne des terrils comme celle du bassin minier ?



Photos du terril de déchets inertes à l'entrée de Loos et d'Emmerin

Le volume de déchets inertes utilisé pour former le terril du site Ouest est à évaluer afin de le soustraire au volume envisagé pour le comblement du site Est qui pourrait ainsi préserver son paysage, sa faune et sa flore.

Notre vision de la richesse exceptionnelle du site et de sa nécessaire protection va également totalement à l'encontre du projet de la LINO.

- → En effet, la faune est extrêmement sensible au bruit et aux vibrations. La circulation attendue sur la LINO signerait la fin de cet espace écologique ressource, très important dans la trame verte locale.
- → Nous rappelons que la carrière est classée à l'inventaire des sites écologiques remarquables de la MEL ainsi que dans la Trame Verte et Bleue métropolitaine!
- → Le site Est de la carrière constitue d'ores et déjà un futur joyau du Parc de la Deûle, à protéger de toute dégradation dont le passage de la LINO.

Si la LINO prend bien en compte les destructions d'habitats qui se trouvent sur son trajet au sein de la carrière, <u>son impact en termes de bruit et de vibration sur la faune et notamment ses capacités de reproduction, n'a pas été évalué</u>. Cela entraîne une impossibilité d'appliquer le principe Éviter, Réduire, Compenser imposé par la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (2016).

→ 9ème motif d'annulation du projet de la LINO : la protection de la biodiversité. En n'évaluant pas l'impact du bruit de la circulation sur la reproduction des 54 espèces d'oiseaux nicheurs du site Est de la carrière qu'elle va traverser, la LINO n'est pas conforme à la Loi pour la reconquête de la biodiversité et du paysage et notamment à son principe ERC (éviter, réduire, compenser). Cette lacune entraîne une évaluation erronée de son impact résiduel sur la faune de la carrière qui lui permet de mettre en place une stratégie de compensation et non d'évitement.. Par ailleurs, l'étude d'impact n'a pas non plus intégré la présence de l'alouette des champs (dont les populations ont chuté de 80% à l'échelle régionale sur 20 ans) dans les espaces agricoles traversés.

Nous notons par ailleurs le caractère exceptionnel de la colonie de Murins de Daubenton, Murins à Moustache et Oreillards Roux, chiroptères inventoriés dans les catiches au droit du Bon Dieu Noir (catiches qui devraient être partiellement remblayées par l'aménagement du Chemin vert).

Nous signalons également la destruction d'une zone humide attenante à la Deûle, qui ne peut être compensée par une zone humide artificielle sur le Plateau de Fléquières (attenante au Parc Nature), les fonctionnalités écologiques entre la Deûle et sa berge humide de pouvant être compensées. Les nouveaux dispositifs du SAGE sont très stricts en matière de maintien des zones humides existantes : les règles de compensation sont impérativement soumises à autorisation.

### II - UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE OBSOLÈTE

L'étude d'impact 2013 de la LINO SUD nous exposait le projet de développement du Pôle d'excellence métropolitain EURASANTÉ dont l'ampleur était présentée comme la justification de la création de la LINO, à partir d'une étude datant de 2004. Ce plan est consultable page 73 de l'étude d'impact 2013.

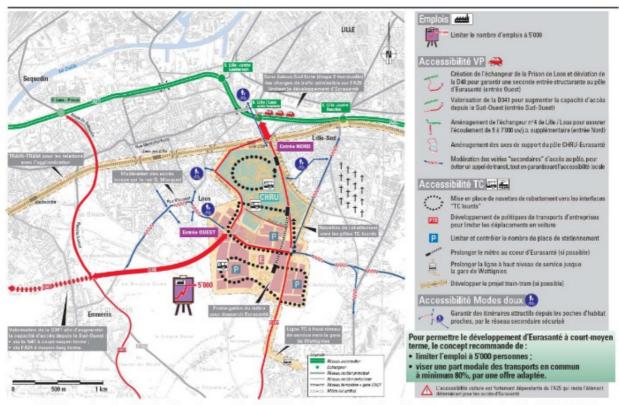
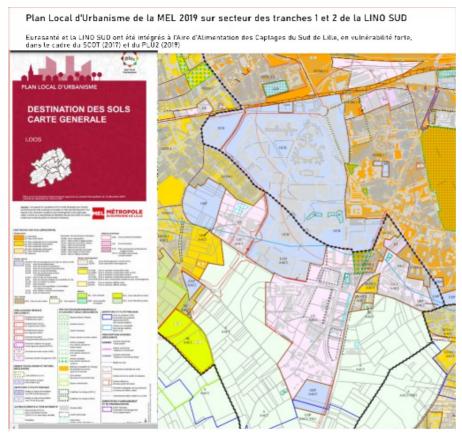


Schéma de principe de l'accès au site CHRU + Eurasanté, tel qu'il ressort de l'étude de 2004-2005

Le document nous précise même que la LINO avait alors choisi son itinéraire de façon (en 2013) à éviter de traverser les terres protégées par le PIG des champs captants (protection en place à l'époque) pour ne pas impacter la nappe (l'AAC n'existait pas).

En 2019, la nouvelle Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille adoptée par le PLU2 allait limiter ces projets. Avec l'AAC, plus étendue que le PIG, les projets d'extension d' EURASANTÉ ont dû reculer, notamment sur leur partie Ouest, mais de façon encore bien trop modérée selon nous.

- → En effet, il conviendrait désormais de limiter totalement l'extension d'EURASANTÉ sur l'AAC, la protection de la nappe étant prioritaire au développement de ce pôle d'excellence.
- → Il serait alors logiquement possible d'envisager cette extension sur les immenses parkings du CHR (préférables à des terres agricoles) qui seraient alors à remplacer par des parkings silos.
- → Avec l'adoption du PLU2, la tranche fonctionnelle 1 et la moitié de la tranche fonctionnelle 2 de la LINO sont en zone de protection AAC2. Il serait logique que les motifs de protection de la nappe qui avaient conduit à l'élaboration d'un trajet initial évitant le périmètre du PIG soient aujourd'hui toujours appliqués et conduisent à l'annulation de la LINO pour protéger la zone AAC2 dans laquelle elle s'inscrit partiellement aujourd'hui.



Extraits du PLU2 de la MEL, commune de Loos. Les aplats bleus marqués UCH correspondent au CHR. Les aplats roses marqués UE correspondent à EURASANTÉ. La ligne bleu turquoise est la limite de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille, en vulnérabilité forte (AAC2). Entouré d'un liseré rouge sur des aplats verts, on perçoit le tracé de la LINO.

### → N'y-a-t-il pas un paradoxe particulièrement cynique :

- à imposer de nouvelles normes environnementales aux agriculteurs de ce secteur afin qu'ils abandonnent les traitements phytosanitaires chimiques pour protéger la nappe de la craie,
- à exproprier ces mêmes agriculteurs afin de laisser passer une route et une zone d'activité (EURASANTÉ)
- à permettre au siège d'un des plus grands producteurs de phytosanitaires chimiques de s'installer à EURASANTÉ.

Or, aujourd'hui, avec les limites que lui impose l'AAC, le projet d'EURASANTÉ a certainement l'opportunité de se réinventer et de rebattre entièrement toutes ses cartes.

- → EURASANTÉ doit être le premier promoteur de ce qui garantit la santé pour la population à savoir la qualité de l'eau, la qualité de l'air, la biodiversité et des terres agricoles.
- → **D'autres sites métropolitains** pourraient être plus adaptés aux besoins multimodaux des structures qui au sein d' EURASANTÉ sont orientées vers la production et le transport de marchandises ?
- → Quant aux bureaux, agences et centres régionaux spécialisés, laboratoires de recherche et de développement, sièges d'entreprises, centres d'accueil avec hébergement, professions libérales, instituts de formation et entreprises de services qui participent pleinement de la prolongation de l'offre de santé du CHR, de multiples raisons président à leur choix d'implantation qui ne relèvent pas de la présence ou de l'absence d'une route supplémentaire.

- → Pour continuer de bénéficier de la proximité du CHR, il serait tout à fait attractif et valorisant de s'inscrire volontairement dans une zone qui privilégie les transports en commun (métro, trains et bus), les services de déplacement et de courses, les conciergeries et autres facilités d'organisation sur place, les horaires adaptables, le soutien aux modes actifs, le prêt de vélos, des navettes.... Ces politiques de moindre impact sur la qualité de l'air et de l'eau sont également des leviers contre le dérèglement climatique et des facteurs de santé collective qu'il est possible de revendiquer. Un urbanisme doux, des espaces de nature, la lutte contre le stress de la course contre la montre et des embouteillages en voiture, sont également de véritables arguments de défense d'un projet de territoire.
- → S'il est compréhensible qu'il est difficile d'arrêter un projet comme la LINO qui trouve son origine plus de 40 ans en arrière dans le projet de contournement Sud de Lille, et qui a demandé tant de réflexions, d'études préalables et d'expertises techniques, IL EST POURTANT ABSOLUMENT NÉCESSAIRE d'admettre l'obsolescence de ce projet pour mieux intégrer l'évolution des besoins du territoire et les urgences environnementales qui s'imposent désormais avec le dérèglement climatique.
  - → 10ème motif d'annulation du projet de la LINO : obsolescence du projet de territoire

Cette vision du territoire d'un autre temps ne correspond plus aux exigences du 21ème siècle et notamment aux exigences de la Loi Climat 2030.

EURASANTE, Quartier des Oliveaux, carrière de Loos-Emmerin, LINO... ces projets avancent indépendamment sur le même territoire mais sont tous inscrits dans une vision dépassée de l'aménagement et du développement, non protectrice et économe des ressources naturelles. Ce projet de territoire doit être réécrit, de façon cohérente et prospective vis à vis du dérèglement climatique et de la protection environnementale.

# II - UNE ÉTUDE D'IMPACT PARTIELLEMENT ERRONÉE ET DES DOCUMENTS INCOMPLETS

L'étude d'impact présente des résultats en matière d'évaluation de la circulation future sur le secteur ainsi que des certains choix techniques d'aménagement tout à fait étonnants, que que nous contestons. Par ailleurs certains documents manquent au dossier de l'enquête publique. Nous en déduisons 4 motifs supplémentaires d'annulation du projet de LINO.

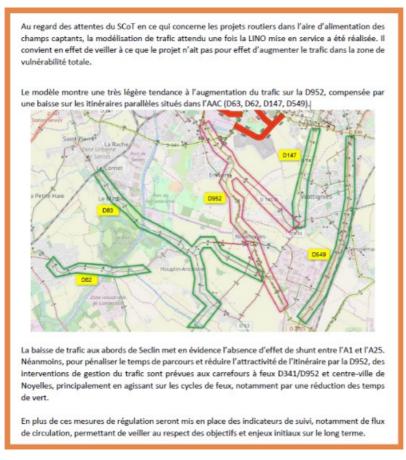
### Une étude de circulation très contestable

L'étude d'impact 2019 s'appuie sur une étude de circulation (communiquée à l'enquête publique) qui conteste l'effet de Shunt entre l'A1 et l'A25.

Cette étude de circulation ne présente que des cartographies et aucune donnée chiffrée, aucun paramètre, aucun cadre de méthodologie qui nous permet de comprendre son raisonnement et ses résultats. Ces précisions interviennent cependant partiellement dans la réponse à l'Avis du CGEDD (Autorité Environnementale).

Pour autant, les éléments présentés dans la réponse à l'avis de la CGEDD (AE), pages 16 à 29, ne nous convainquent pas car l'étude comporte à nos yeux de nombreux biais :

### • Un commentaire de carte tout à fait trompeur



Encadré extrait de l'étude d'impact 2019, page 191

### Extraits de cet encadré:

- « le modèle montre une très légère tendance à l'augmentation du trafic sur la D952 (que pour notre part nous appelons M952) compensée par une baisse sur les itinéraires parallèles situés dans l'AAC ».
- « la baisse de trafic aux abords de Seclin met en évidence l'absence d'effet de SHUNT entre l'A1 et l'A25 ».

Ainsi, beaucoup d'efforts sont faits pour nier cette possibilité de SHUNT A25-A1. Il est pourtant utile de rappeler ici ce que nous disait l'étude d'impact 2013 page 316 :

« L'aménagement de la LINO va modifier profondément la hiérarchisation actuelle des voiries. En effet la LINO constitue une nouvelle voie artérielle structurante qui va desservir les communes de l'aire d'étude selon un axe globalement orienté nord – sud. Elle va permettre de relier entre elles les autres voies artérielles qui sont toutes des pénétrantes orientées vers le centre de la Métropole Lilloise. La LINO est une voie de rocade, dans le sens où elle va améliorer les relations (en voiture, en vélo et en transports en commun) entre des communes de la 1ère couronne de la Métropole Lilloise ».

De la même façon qu'il est utile de rappeler les projections de trafic à l'horizon de 20 ans, que nous donne l'étude d'impact 2013 (page 334) :

« Au niveau du projet, le trafic maximum attendu (sur la RD207a, entre l'autoroute A25 et la RD941) est de 2798 u.v.p./h à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) soit un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) égal à 27 980 véh/j. »

Par ailleurs, nous nous interrogeons sur la pertinence du choix du logiciel EMME et de la méthode de modélisation en raison de nombreux points :

- l'analyse des déplacements passe par un sondage à domicile sur les trajets de la veille auprès de 4539 ménages de la MEL. Cela exclut d'office les déplacements de transit par des conducteurs traversant la métropole pour rejoindre d'autres agglomérations (Dunkerque, Valenciennes, Paris, Douai ou même des destinations plus lointaines en Belgique ou Hollande) en véhicules particuliers ou poids lourds. Aucun chiffre ne nous est donné sur la part de ces trajets de transit sur les trajets globaux et le logiciel, (d'après ce qui nous en est dit), ne peut modéliser leur comportement puisqu'ils ne font pas partie du panel interrogé. Or, ils représentent nécessairement une part importante des déplacements entre l'A1 et l'A25 et entre l'A25 et l'A1. Nous en concluons qu'une partie des comportements des conducteurs n'est pas modélisée.
- n'est pas précisée non plus la prise en compte par le logiciel des systèmes d'information en temps réels personnalisés de chaque conducteur offerte par leur GPS ou l'application WAZE qui indiquent en continu le niveau de congestion du réseau et suggère des trajets de délestage ou « circuits malins ». D'autant que ces circuits malins peuvent être non révélés au cours d'un sondage, soit parce qu'ils peuvent supposer l'utilisation abusive de certaines voies ou la volonté de ne pas crier sur les toits certaines solutions. Parmi les circuits de délestage suggéré par WAZE en temps réel, sont notamment pris en compte les chemins agricoles ou de tout petit réseau viaire qui eux ne sont pas introduits dans le logiciel EMME.

■ LA NON PRISE EN COMPTE DE CE QUE LES SPÉCIALISTES APPELLENT LA DEMANDE INDUITE PAR TOUTE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT SOIT LA RÉALISATION DE LA LOI FONDAMENTALE DE LA CONGESTION ROUTIÈRE (DOWNS, 1962).

Cette loi fondamentale de la congestion routière contredit la modélisation du trafic de la LINO SUD qui ne l'a pas intégrée et donc au final elle contredit le principe même de la LINO.

→ La prise en compte de la demande induite est reconnue scientifiquement et intégrée par l'ensemble des programmes de création ou de décongestion routière à l'échelle nationale et internationale. Tout d'abord contesté, il est aujourd'hui parfaitement admis.

Ci-dessous, plusieurs extraits de l'article de référence https://climatoscope.ca/article/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-et-lefficacite-des-interventions-publiques-visant-a-reduire-la-congestion/

« La réponse des gouvernements aux problèmes persistants de congestion et de ses conséquences néfastes a généralement été d'augmenter la capacité routière, soit en construisant de nouvelles routes, soit en ajoutant des voies aux routes existantes. Or cette mesure s'avère inefficace, car contrairement au sens commun, l'augmentation de la capacité ne fait qu'accroître l'utilisation des véhicules. En effet, les nouvelles routes engendrent une demande supplémentaire équivalente à la nouvelle capacité. Ce quasi-équilibrage naturel entre la demande et l'offre explique le fait que les voies atteignent les niveaux de congestion pré-expansion entre 5 et 10 ans après la construction de nouvelles voies (Duranton et Turner, 2011). »

« Ce qu'Anthony Downs avait appelé « la loi fondamentale de la congestion autoroutière » en 1962 a depuis été confirmé par un grand nombre d'études scientifiques prenant en compte différents types de routes et de régions métropolitaines dans différents pays, à différents moments, ainsi que différents facteurs comme le climat, le prix du carburant, le revenu des ménages et la croissance de la population. »

« À quoi peut-on attribuer cette loi contre-intuitive de la congestion routière? Le nouveau trafic causé par l'augmentation de la capacité routière, communément appelé la « demande induite », provient de quatre sources : 1) l'augmentation du camionnage et du trafic commercial; 2) le changement des habitudes de déplacement des individus et des ménages; 3) la migration de la population; et, dans une moindre mesure, 4) le détournement du trafic provenant d'autres voies (Duranton et Turner, 2011). La logique est simple : à court terme, le nouveau segment routier diminue les temps de déplacement, donc les coûts, ce qui incite les individus et les entreprises à voyager davantage, à changer d'heure de départ ou d'itinéraire, à choisir la voiture plutôt que les transports en commun, à déménager plus loin des lieux d'emploi, etc. Cette augmentation de la demande vient donc, à moyen terme, compenser de manière proportionnelle la nouvelle offre routière, et, du même coup, la réduction des émissions de GES qui auraient pu être associée à une diminution de la congestion, d'où l'expression « you can't build your way out of congestion » ou « on ne peut se sortir du trafic en construisant des routes ».

- « En fait, si l'objectif est uniquement de faire diminuer le trafic automobile, la seule méthode efficace du côté de la gestion de l'offre est la réduction de la capacité routière, car la loi de la congestion routière fonctionne également en sens inverse : on fait référence alors à la « demande réduite ».
- « Appartenant à la théorie des jeux, ce phénomène se nomme le paradoxe de Braess, provenant du mathématicien du même nom (Braess, 1968). »
- « Ainsi, l'ajout d'une voie de circulation peut augmenter le temps total de déplacement sur l'ensemble du réseau, et vice-versa1. Si les nouvelles voies ne réduisent pas la congestion, pourquoi alors continue-t-on d'en construire? »
- → Nous reproduisons ci-dessous, avec son accord, les propos de Monsieur Frédéric Héran, chercheur à l'Université de Lille, économiste des transports et urbaniste au CLERSE-CNRS, que nous avons sollicité et qui confirme la nécessaire prise en compte de la demande induite afin de qualifier le projet de LINO.

Quand, pour « faire sauter les bouchons », la capacité de la voirie est accrue à l'aide d'une nouvelle voie ou grâce à lélargissement d'une voie existante, on constate que l'infrastructure finit par attirer un trafic automobile supérieur à ce qu'avait prévu le modèle de gestion du trafic : de quelques pourcents à plus de 50%, selon le contexte et l'horizon temporel[1].

Les scientifiques parlent de « trafic induit »[2]. Ce phénomène est un constat très documenté par quantité d'exemples. Ce n'est donc pas une « théorie », comme l'affirment les promoteurs de voiries nouvelles. Il a fallu beaucoup de temps pour que les ingénieurs trafic admettent son existence. C'est au cours des années 1990 qu'ils ont dû se rendre à l'évidence.

En 1993, pour trancher la question, le gouvernement britannique crée une commission chargée de vérifier l'existence de ce trafic induit. Après avoir analysé des dizaines de cas, les conclusions des chercheurs ne laissent plus aucun doute[3]. En 1996, la Conférence européenne des ministres des transports s'empare de ces résultats et leur donne un retentissement mondial [4].

Le trafic induit[5] existe parce que les automobilistes profitent de la nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent, pour aller plus loin et, à plus long terme, pour localiser leur emploi ou leur logement plus loin. A cause du trafic induit, les nouvelles capacités routières sont assez vite saturées et les embouteillages reviennent[6]. Il est donc illusoire de croire qu'il suffit de quelques investissements routiers pour réduire les bouchons. C'est pourquoi, l'Autorité environnementale (entité indépendante qui donne son avis notamment sur les grands projets routiers) recommande d'en tenir compte[7].

Le dossier LINO doit chiffrer ce trafic induit et l'augmentation de la pollution et des émissions de CO2 qui en découle.

- [1] <a href="http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0001/Temis-0001311/5493.pdf">http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0001/Temis-0001311/5493.pdf</a>
- [2] https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\_induit
- [3] https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/trunk-roads-traffic-report.pdf
- [4] https://www.oecd-ilibrary.org/transport/la-mobilite-induite-par-les-

infrastructures 9789264263291-fr

- [5] http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf
- [6] https://vtpi.org/gentraf.pdf

<u>C'est pourquoi nous ne pouvons reconnaître comme valide la conclusion de cette modélisation et demandons son invalidation,</u>

Nous soulignons que l'étude d'impact, tout en contestant le shunt A1-A25 reconnaît une augmentation de trafic (non chiffrée), qu'elle qualifie de « légère » sur le trajet Emmerin-Noyelles-lès-Seclin classé en zone de vulnérabilité totale, **ce qui est déjà, à ce stade non conforme au SCOT.** 

De notre côté, l'expérience et l'observation quotidiennes de ce secteur par nos associations et notre réseau de connaissances (habitants et riverains des lieux) nous permettent de faire état :

- d'une totale congestion du réseau A1, D41 et A25 de 7h30 à 9h30 le matin et de 17h à 19h
   le soir. Les voitures et les camions font du sur place.
- de la recherche permanente de circuits malins par les conducteurs, qui leur sont notamment suggérés par leurs GPS et l'application WAZE. On retrouve ainsi quotidiennement des véhicules sur des chemins agricoles, des petites voies tout à fait inadaptées et autres solutions qui sont activement recherchées par les conducteurs .
- de l'offre nouvelle de trajet A1-Seclin- Noyelles-lès-Seclin-Emmerin- Loos- A25 qui offrira certainement (dans un premier temps) un gain de temps pour rejoindre l'A25 depuis l'A1, ou l'A1 depuis l'A25 quand les abords et le périphérique lillois sont congestionnés. Le contrôle de circulation par l'allongement du temps du feu de Noyelles-lès-Seclin ou la réduction de la vitesse de circulation sont inutiles et fallacieux. Quoi qu'il en soit, n'importe quel conducteur préférera sortir de la congestion de l'A1, et ce jusqu'à ce que ce SHUNT soit à son tour, également saturé.

Nous affirmons que ce trajet créera un nouveau circuit de contournement de Lille par le Sud, ce que dénoncent les associations depuis des années. Un appel d'air non conforme au SCOT, dangereux pour la nappe, qui rapidement ne réglera RIEN en matière de fluidité du trafic.

→11ème motif d'annulation du projet de la LINO : l'invalidité de l'étude de circulation.

Toute nouvelle voie constitue un appel d'air momentané et une thrombose encore plus large du territoire à brève échéance en raison du « trafic induit ». C'est pourquoi, au niveau régional aucune nouvelle voie routière n'est actuellement programmée au profit de l'amélioration permanente de l'existant.

En n'intégrant pas à sa modélisation de circulation, le trafic induit par la création de l'infrastructure, l'étude d'impact nous fournit des résultats trompeurs. En effet, si cette prise en compte avait été effectuée, elle aurait mis à jour une véritable intensification du trafic routier sur la zone classée vulnérabilité totale de l'AAC, révélant l'incompatibilité du projet avec le SCOT.

### • DES CHOIX TECHNIQUES INADAPTÉS POUR LES EAUX DE RUISSELLEMENT

L'avis de l'hydrogéologue agréé et celui de l'Autorité Environnementale ont été sollicités avant que le PLU2 n'ait intégré l'extension de l'AAC qui recouvre désormais partiellement la LINO et EURASANTÉ. Comme nous l'avons déjà expliqué, depuis le nouveau PLU2, la tranche fonctionnelle 1 (TF1) et la moitié de la tranche fonctionnelle 2 (TF2) de la LINO sont positionnées en zone AAC2.

→ Aucune de ces deux expertises n'en fait mention, ce qui nous semble préjudiciable à l'information du public et à l'évaluation correcte des impacts du projet et des solutions techniques envisagées. Si la réponse à l'avis de la CGEDD (AE) a permis une mise à jour de ces informations, l'avis de ces deux expertises n'a pas été sollicité après ce changement de niveau de protection de cette partie du territoire traversé. L'avis de l'hydrogéologue, pour sa part, n'a pas été remis à jour et s'exprime sans prise en compte de l'AAC2 sur les tranches fonctionnelles TF1 et TF2.

→12ème motif d'annulation du projet de la LINO : la non mise à jour de l'avis de l'hydrogéologue agréé et de l'Autorité Environnementale depuis le classement d'une partie des terres traversées en zone AAC2.

→ De la même façon, l'avis de la CLE qui figue dans le dossiers, émis par l'équipe de techniciens animateurs de la CLE et salariés de la MEL, ne peut être valable. Il fallait attendre que la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle ait été installée dans ses fonctions et remette un avis recevable, eu égard à l'importance des enjeux.

→13ème motif d'annulation du projet de la LINO : la non recevabilité de l'avis de la Commission Locale de l'Eau

Par ailleurs, dans l'étude d'impact, la LINO n'est pas présentée comme un projet artificialisant la nappe car un système de noues et de bassins de rétention est proposé pour drainer <u>et infiltrer</u> le ruissellement de la route. Ce système de collecte des eaux de ruissellement, s'il est conforme à l'avis de l'hydrogéologue, ne l'est pas au règlement de l'AAC2, intervenu après cet avis.

### Rappel:

Extrait du règlement de l'AAC2 (Livre 1 des dispositions générales du règlement du PLU2, p 43) pour les secteurs A, AU, ou N (cas des parcelles traversées par la LINO en tranche fonctionnelle 1). « Sont autorisées sous condition les occupations de sols suivantes: ...

- La création de nouvelles infrastructures routières, si elles permettent la desserte des zones existantes et sous réserve qu'elles répondent aux hautes performances environnementales : ouvrages de collecte des eaux de ruissellement étanches et mise en œuvre de bassins de tamponnement, infiltration après dépollution.
- ...»

→ Nous interrogeons la validité de cette réponse technique qui permet de rejeter dans le milieu naturel et donc dans la nappe des eaux qui n'auront été filtrées et dépolluées que par un passage au travers de roches concassées (pour les noues) auxquelles auront été ajoutées un lit de sable pour le bassin de tamponnement et d'infiltration également positionné en AAC2.

Avec ce process de filtre « grossier » par gravitation, les eaux n'auront pas été totalement débarrassées de leurs métaux lourds et autres micro-polluants.

En zone de captage d'eaux potables, il est obligatoire de mettre en place des noues et des bassins étanches ou des bassins avec un système d'infiltration offrant toutes les garanties en matière de rejet dans le milieu. La garantie la plus sûre est ici l'assainissement. L'hydrogéologue lui-même demande des noues imperméables sur cette zone alors qu'il n'a pas encore connaissance de son classement en zone AAC2!

### Extrait de l'avis de l'hydrogéologue :

« Bassin versant BV 1-1: en raison de la localisation de ce bassin versant à l'intérieur du PER Catiches, l'infiltration des eaux pluviales n'y est pas autorisée pour les nouveaux aménagements. Les eaux sont donc acheminées par des noues imperméabilisées et des collecteurs (pour les traversées de voiries et les zones où l'emprise est limitée) vers un bassin d'infiltration situé en limite extérieure de la zone concernée par le PER. Le bassin d'infiltration, d'un volume utile de 1940m3, pourra être isolé des ouvrages amont par une vanne en entrée de bassin en cas de pollution accidentelle. »

Pourtant dans sa réponse à l'avis du CGEDD (AE), la MEL continue d'affirmer que l'hydrogéologue ne donne aucune prescription en la matière. Cela fait douter de sa volonté de véritablement protéger la ressource en eau de la pollution des eaux de ruissellement comme elle l'affirme.

→ Nous soulignons que la nécessité de l'étanchéité des noues et bassins des tranches fonctionnelles 1 et 2 du projet entraînera l'artificialisation de près de 3,6 hectares de champs captants (longueur de la tranche fonctionnelle 1 x largeur estimé à 20 mètres et non 22 en retirant la largeur des plantations + longueur x largeur du Chemin vert). Ce à quoi il faut ajouter la demande de parking absolument surdimensionné de 200 places pour le lycée Duhamel (pour lequel l'Autorité environnementale demande un réajustement à 100 places, ce qui n'a pas plus de sens à nos yeux car cela augmentera .encore les déplacements en voiture sur les champs captants). En la matière c'est la sobriété qui doit dominer. Par ailleurs nous ne prenons pas en compte dans ce calcul comme surface artificialisée la largeur du talus de soutènement de la route quand elle traversera la carrière à une certaine hauteur, ni les comblements de catiches...

<u>En annexe 2</u>, nous fournissons un article de la Voix du Nord qui présente les solutions retenues pour les eaux de ruissellement de la M952 en zone de vulnérabilité totale. Il démontre que la solution retenue pour éviter la pollution des eaux de ruissellement est l'étanchéité des noues.

→ Ce détournement de l'eau pluviale par ces surfaces artificialisées vers le réseau d'assainissement n'est pas reconnu ni évalué. Cela représente pourtant un volume de 0,750 m d'eau par mètre à l'année soit 27000 m3. Or ce détournement est inévitable pour ne pas rejeter les eaux de ruissellement routière chargée de polluants, vers la nappe. Ce détournement devrait être évalué par rapport au débit du captage d'Emmerin : quelle

part de la recharge en eau pluviale des captages d'Emmerin , la LINO détourne-t-elle via ses eaux de ruissellement.

Quel qu'il soit, ce volume ne peut être quantité négligeable. En effet c'est pour motif de la perturbation de l'écoulement des eaux pluviales qu'il a été interdit à deux jeunes maraîchers d'installer leur projet de serres (bâches sur cerceaux de métal) en zone AAC2 (IME de Loos) et AAC3 (zone agricole expérimentale de Wavrin). Ce refus a été expliqué par le fait que les fondations de ces serres d'une part et de l'autre les bâches auraient déporté l'écoulement de la pluie ce qui n'était pas acceptable pour garantir l'intégrité de la nappe.

→ 14ème motif d'annulation du projet de la LINO : diminution de la recharge de la nappe de la craie du fait des eaux de ruissellement.

La LINO diminuera le niveau d'alimentation de la nappe de la craie du Sud de Lille par prélèvement sur la quantité d'eau de recharge disponible. Le volume de ce prélèvement sera égal au volume d'eau de ruissellement de la LINO et de ses à-côtés artificialisés. Cette atteinte à la recharge de la nappe de la craie aboutit à une 3ème non conformité pour ce projet : au PLU2, au SCOT, au SAGE Marque-Deûle.

## IV – UN POINT D'ETONNEMENT SUPPLÉMENTAIRE



Nous reproduisons ci-contre un encart paru dans la Voix du Nord du 30 mars 2021 annonçant l'enquête publique environnementale du projet de LINO SUD.

Nous voulons souligner à quel point les termes du dernier paragraphe nous surprennent.

A savoir:

« A l'issue de l'enquête publique, le Préfet du Nord pourra accorder l'autorisation environnementale de l'opération, tenant lieu d'autorisation au titre de l'article L. 214- 3 I du code de l'environnement et de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement. »

### Est-ce une maladresse rédactionnelle?

En effet, les termes utilisés pourraient laisser penser que dès la clôture de l'enquête publique, c'est à dire le 15 Mai, le Préfet est en mesure de donner autorisation environnementale au projet, et ce, avant même que le Commissaire enquêteur ait remis son avis...

Si tel était le cas d'une décision préfectorale avant remise de l'avis du commissaire enquêteur, bien sûr, nous contesterons la validité de cette procédure. Ces évolutions sont confirmées par l'extrait suivant, issu de la réponse à l'avis de la CGEDD (AE) page 28

S'il ne s'agit que d'une maladresse rédactionnelle, nous nous contenterons alors de la souligner.

### IV – PROPOSITIONS ET CONCLUSIONS

### PROPOSITIONS

### Proposition 1: Améliorer la protection des champs captants

- prendre en compte dans la future révision du Périmètre d'intérêt Général des champs captants du Sud de Lille de l'extension de son périmètre à l'échelle de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille pour que l'ensemble de la nappe de la craie soit définitivement protégée.
- élargir le périmètre de protection renforcée du captage d'Emmerin.
- sanctuariser les terres agricoles grâce à la mise en place d'une servitude d'utilité publique spécifique : la ZAP (Zone Agricole Protégée).

### **PROPOSITION 2: CHAMPS CAPTANTS ET DÉPLACEMENTS**

Envisager une vaste étude prospective de déplacements à l'échelle des champs captants avec notamment des gros plans sur des zones de tension comme Eurasanté et ce, jusqu'au quartier des Oliveaux.

### Quelques pistes de travail pour une telle étude :

- reprendre les études réalisées dans le cadre du schéma régional de transport avec le projet ligne TER cadencée venant du bassin minier pour desservir Lille.
- réactiver la Gare de marchandises de la Délivrance qui bénéficie d'un espace pour aménager une plate-forme multimodale de distribution du dernier kilomètre et pour le Gare de passager de la Délivrance, remettre les lignes navettes TER.
- privilégier l'implantation d'entreprises de production et/ou de distribution de biens manufacturés en lien avec la santé sur l'extension du Port Fluvial de Santes.
- prévoir des parkings en silo à proximité des gares de l'ensemble du département et de la région et organiser des navettes bus maillant les communes adjacentes pour rejoindre les points de connexion avec le TER.
- renforcer le nombre de passage de la ligne TER omnibus Lille-Lens et Béthune-Lille avec arrêt à la Gare de TER CHR.
- repenser un Plan de Déplacement d'Entreprises pour l'ensemble CHR- EURASANTÉ avec pour EURASANTÉ une desserte propre en navette depuis les stations de métro et la Gare CHR. Développer la mise à disposition d'une offre de V-Lille et des pistes cyclables ainsi que des parkings couverts pour les vélos. Envisager notamment l'étalement des heures de travail, des services de conciergerie, la prise en compte du télétravail...

PROPOSITION 3: DÉVELOPPER UNE PROSPECTIVE DÉDIÉE À LA COHÉRENCE DE LA PORTE D'ENTRÉE OUEST DES CHAMPS CAPTANTS (EURASANTÉ, PLATEAU DE FLÉQUIERES, OLIVEAUX) DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE PAEN EN COURS À L'ÉCHELLE DES CHAMPS CAPTANTS.

La MEL développe en effet actuellement une étude pour la mise en place d'un périmètre PAEN (périmètre de Protection des terres Agricoles et Naturelles Péri-Urbaines) à l'échelle des champs captants. Il apparaît nécessaire qu'un gros plan soit effectué pour cette porte d'entrée Ouest des Champs Captants que constitue le territoire d'EURASANTÉ, du Plateau de Fléquières et des Oliveaux. Il s'agirait ainsi d'intégrer dans une vision cohérente la protection et la valorisation :

- de la réserve de biodiversité de la carrière,
- des terres et chemins agricoles,
- des catiches,
- de l'accès en mode doux vers les espaces de nature du Parc de la Deûle,
- de la production en sous-sol de barbes de capucin et de champignons
- ainsi que le renouvellement urbain du quartier des Oliveaux.

qui concourront à la celle de la nappe de la craie.

### Proposition 4: NETTOYAGE DE LA PORTE D'ENTRÉE QUEST DES CHAMPS CAPTANTS

Il s'agit de prévoir l'enlèvement des déchets accumulés dans la zone faisant l'objet de cette enquête publique voire même au delà dans les marais avoisinants.

- → Cela éviterait des migration de micro polluants vers la nappe et maximiserait l'infiltration des eaux de pluie. Ces deux facteurs participent pleinement à la qualité de la nappe et à son niveau permettant de produire suffisamment d'eau potable pour l'ensemble des habitants de la métropole à long terme.
- → Nous pensons notamment à d'anciens espaces de décharge gérés par LMCU qui ont été plusieurs sur le secteur.

C'est en effet, c'est la préservation et la sanctuarisation de l'ensemble de ces éléments

L'EAU est une priorité VITALE

### CONCLUSION

Nous avons relevé **14** motifs d'annulation du projet de **LINO** reproduits ci-dessous.

### ● Atteinte aux irremplaçables champs captants du Sud de Lille

### 1. Non conformité au SCOT

La création de la LINO, parce qu'elle offre un nouvel accès à l'A25, va provoquer une intensification du trafic en zone de vulnérabilité totale (M952 de Seclin à Noyelles-lès-Seclin et M341 Emmerin). De ce fait, elle n'est pas conforme au SCOT de l'arrondissement de Lille.

### 2. Non conformité au SAGE.

La création de la LINO, parce qu'elle offre un nouvel accès à l'A25, va provoquer une intensification du trafic en zone de vulnérabilité totale (M952 de Seclin à Noyelles-lès-Seclin) et M341 (Emmerin). De ce fait, elle augmente la pollution de micro-polluants routiers qui rejoindront la nappe, détériore la qualité de l'eau et par voie de conséquence, n'est pas conforme au SAGE Marque-Deûle.

**3.** Non conformité au PLU2 avec la création d'une nouvelle desserte en AAC2 La création de la LINO n'est pas conforme au règlement de l'AAC2 pour le PLU2 concernant l'ouverture de nouvelle voie routière car elle correspond à la création d'une voie alimentant une nouvelle desserte (avec le nouvel accès à l'A25).

### 4. Atteinte à la recharge des captages d'Emmerin

Les captages desquels la LINO est le plus proche sont les captages d'Emmerin à qui la LINO fait porter un risque de diminution de recharge alors que ces captages présentent une très grande sensibilité à tout projet d'urbanisation dans leur secteur élargi et à tout épisode de sécheresse.

### Non prise en compte de la qualité de l'air et du dérèglement climatique

### 5. Non prise en compte de la qualité de l'air et du dérèglement climatique

La LINO n'intègre aucune donnée prospective concernant le dérèglement climatique et la ressource en eau, ni aucun des objectifs du PCAET pour les gaz à effet de serre, ni pour les micro-polluants et la qualité de l'air.

Elle représente un risque pour la santé des habitants de Loos mais également pour celle des salariés du CHR et d'EURASANTÉainsi que pour les malades du CHR. La LINO n'est pas conforme au PCAET de la MEL.

### Destruction du sous-sol et du patrimoine

### 6. 2ème non conformité au PLU2 (AAC2) du fait du respect au PER

Sur le secteur de la tranche fonctionnelle 1, le respect du PER entraîne la non conformité au règlement de l'AAC2 tel qu'énoncé dans le PLU2. En effet, la protection contre l'effondrement des catiches, même si cela est largement pris en compte, entraînera la formation de barrières hydrauliques.

### 7. Risque d'effondrement non totalement éliminé

Les fondations imposantes et autres comblements de catiches liés à l'aménagement de la route n'éloigneront pas définitivement le risque d'effondrement. Il s'agit en effet de poser, sur un gruyère crayeux, une route nouvelle dont la circulation produira des vibrations en continu. Ces dernières auront indubitablement un impact permanent sur le sous-sol. Si la MEL a bien des retours d'expériences pour la construction de bâtiments en de tels environnements, bénéficie-t-elle des mêmes retours d'expérience pour des aménagements routiers sur un tel sous-sol ? L'impact de ces vibrations dans le temps n'a pas été évalué. Même si des suivis annuels sont prévus qu'en sera-t-il à 20 ans ?

### 8. Destruction du patrimoine

La LINO porte atteinte au patrimoine historique, géologique, paysager et rural du secteur à savoir les catiches, la culture de la Barbe de Capucins, le Bon Dieu Noir, le Plateau de Fléquières, le chemin vert et le chemin de Fléquières. Ce patrimoine va être irrémédiablement altéré et partiellement détruit par l'aménagement de la LINO malgré toute les précautions évoquées dans l'étude d'impact. Une véritable étude archéologique des catiches devrait être lancée, dans le cadre d'un projet de valorisation et ce, jusqu'à périmètre de l'ancienne abbaye de Loos (aujourd'hui la prison de Loos). Ces éléments n'ont été nullement pris en compte ni défendus par la Ville de Loos.

### Destruction d'un espace ressource en biodiversité

### 9. Destruction de la biodiversité.

En n'évaluant pas l'impact du bruit de la circulation sur la reproduction des 54 espèces d'oiseaux nicheurs du site Est de la carrière qu'elle va traverser, la LINO n'est pas conforme à la Loi pour la reconquête de la biodiversité et du paysage et notamment à son principe ERC (éviter, réduire, compenser). Cette lacune entraîne une évaluation erronée de son impact résiduel sur la faune de la carrière qui lui permet de mettre en place une stratégie de compensation et non d'évitement. Par ailleurs, l'étude d'impact n'a pas non plus intégré la présence de l'alouette des champs (dont les populations ont chuté de 80% à l'échelle régionale sur 20 ans) dans les espaces agricoles traversés.

### L'OBSOLESCENCE DU PROJET DE TERRITOIRE

### 10. Obsolescence du projet d'aménagement du territoire

Ce projet d'un autre temps ne correspond plus aux exigences du 21ème siècle et notamment aux exigences de la Loi Climat 2030.

EURASANTE, Quartier des Oliveaux, carrière de Loos-Emmerin, LINO... ces projets avancent indépendamment sur le même territoire mais sont tous inscrits dans une vision dépassée de l'aménagement et du développement, non protectrice et économe des ressources naturelles. Ce projet de territoire doit être réécrit, de façon cohérente et prospective vis à vis du dérèglement climatique et de la protection environnementale.

### Une étude d'impact partiellement erronée et des documents incomplets

### 11. L'invalidité de l'étude de circulation.

Toute nouvelle voie constitue un appel d'air momentané et une thrombose encore plus large du territoire à brève échéance en raison du « trafic induit ». C'est pourquoi, au niveau régional aucune nouvelle voie routière n'est actuellement programmée au profit de l'amélioration permanente de l'existant.

En n'intégrant pas à sa modélisation de circulation, le trafic induit par la création de l'infrastructure, l'étude d'impact nous fournit des résultats trompeurs. En effet, si cette prise en compte avait été effectuée, elle aurait mis à jour une véritable intensification du trafic routier sur la zone classée vulnérabilité totale de l'AAC, révélant l'incompatibilité du projet avec le SCOT.

12. Non mise à jour de l'avis de l'hydrogéologue agréé et de l'Autorité Environnementale depuis le classement de partie des terres traversées en zone AAC2.

### 13. Non recevabilité de l'avis de la Commission Locale de l'Eau

## 14. Diminution de la recharge de la nappe de la craie du fait des eaux de ruissellement.

La LINO diminuera le niveau d'alimentation de la nappe de la craie du Sud de Lille par prélèvement sur la quantité d'eau de recharge disponible. Le volume de ce prélèvement sera égal au volume d'eau de ruissellement de la LINO et de ses à-côtés artificialisés. Cette atteinte à la recharge de la nappe de la craie aboutit à une 3ème non conformité pour ce projet : au PLU2, au SCOT, au SAGE Marque-Deûle.

Il n'y a pas de marge de manœuvre, pas de possibilité d'imaginer encore d'autres artificialisations des champs captants du Sud de Lille, pas de possibilité d'envisager l'intensification du trafic routier les traversant.

Il nous faut au contraire mettre en place des mesures qui limiteront les impacts actuels ou à venir. Parmi ces mesures prioritaires, il y a l'annulation du projet de la LINO.

→ Nous remettons un avis négatif à l'enquête publique environnementale de la LINO

Annexe 1 – inventaire ornithologique de la carrière de Loos-Emmerin extrait de l'étude faunistique et floristique de la carrière de Loos-Emmerin réalisé par le bureau d'étude biotope en 2013 pour la MEL dans le cadre de l'étude d'impact de la LINO.

LWCU - Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de crale Études complèmentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

| Famille                      | Nom français (Nom scientifique)   | Non nicheus<br>dans l'aire<br>d'étude |
|------------------------------|---|---------------------------------------|
| ACCIPITRIDAE                 | Buse variable (Buteo buteo)   | 1                                     |
| ACCIPITRIDAE                 | Epervier d'Europe (Accipiter nisus)   |                                       |
| AEGITHALIDAE                 | Mésange à longue queue (Aegitholos coudotus)  |                                       |
| ALAUDIDAE                    | Alouette des champs (Alauda arvensis)   | 1                                     |
| ANATIDAE<br>ANATIDAE         | Tadome de Belon (Tadoma tadorna) Canard colvert (Anas platyrhynchos)                | 1                                     |
| APODIDAE                     | Martinet noir (Apus apus)   | 1                                     |
| CERTHIIDAE                   | Grimpereau des Jardins (Certhia brachydactyla)                                      | 4.5                                   |
| CHARADRIIDAE                 | Petit Gravelot (Charadrius dubius)  |                                       |
| CHARADRIIDAE                 | Vanneau huppė (Vanetlus vanetlus)   | 1                                     |
| COLUMBIDAE                   | Pigeon biset (Columba livia)  |                                       |
| OLUMBIDAE                    | Pigeon colombin (Columba cenas)   |                                       |
| COLUMBIDAE                   | Pigeon ramier (Columba palumbus)  |                                       |
| COLUMBIDAE                   | Tourterelle turque (Streptopella decaocto)  |                                       |
| CORVIDAE                     | Choucas des tours (Corvus monedula)   |                                       |
| ORVIDAE                      | Comeille noire (Carvus carone)  |                                       |
| CORVIDAE                     | Geai des chênes (Garrulus glandarlus)   |                                       |
| CORVIDAE                     | Pie bavarde (Pica pica)   |                                       |
| CUCULIDAE                    | Coucou gris (Cuculus canarus)   |                                       |
| FALCONIDAE                   | Faucon crécerelle (Falco tinnunculus)   |                                       |
| FRINGILLIDAE<br>FRINGILLIDAE | Chardonneret élégant (Carduelis carduelis) Linotte mélodieuse (Carduelis cannabina) |                                       |
| FRINGILLIDAE                 | Pinson des arbres (Fringilla coelebs)   |                                       |
| FRINGILLIDAE                 | Verdier d'Europe (Carduelis chloris)  |                                       |
| HAEMATOPODIDAE               | Huitrier pie (Haematopus astralegus)  | 1                                     |
| HIRUNDINIDAE                 | Hirondelle de fenêtre (Delichan urbica)   | 1                                     |
| HIRUNDINIDAE                 | Hirondelle de rivage (Riparia riparia)  |                                       |
| HIRUNDINIDAE                 | Hirondelle rustique (Hirundo rustica)   | 1                                     |
| ARIDAE                       | Goéland argenté (Larus argentatus)  | 1                                     |
| LARIDAE                      | Goéland brun (Larus fuscus)   |                                       |
| LARIDAE                      | Goéland cendré (Lorus conus)  |                                       |
| LARIDAE                      | Mouette rieuse (Larus ridibundus)   | 1                                     |
| WOTACILLIDAE                 | Bergeronnette grise (Motacilla alba)  |                                       |
| WOTACILLIDAE                 | Bergeronnette printanière (Motocilla flava)   | 1                                     |
| PARIDAE                      | Mésange bleue (Parus coeruleus) Mésange charbonnière (Parus major)                  |                                       |
| PARIDAE<br>PASSERIDAE        | Moineau domestique (Passer domesticus)  |                                       |
| PHASIANIDAE                  | Faisan de Colchide (Phasianus colchicus)  |                                       |
| PHASIANIDAE                  | Perdrix grise (Perdix perdix)   |                                       |
| PICIDAE                      | Pic épeiche (Dendrocapas major)   |                                       |
| PICIDAE                      | Pic vert (Picus viridis)  |                                       |
| PRUNELLIDAE                  | Accenteur mouchet (Prunella modularis)  |                                       |
| RALLIDAE                     | Foulgue macroule (Fullca atra)  |                                       |
| RALLIDAE                     | Gallinule poule-d'eau (Gallinula chloropus)   |                                       |
| SCOLOPACIDAE                 | Chevalier aboyeur (Tringa nebularia)  | 1                                     |
| SCOLOPACIDAE                 | Chevalier culblanc (Tringa ochropus)  | 1                                     |
| STRIGIDAE                    | Chauette hulotte (Strix aluco)  | 1                                     |
| TRIGIDAE                     | Hibou moyen-duc (Asio otus)   | 1                                     |
| TURNIDAE                     | Etourneau sansonnet (Sturnus vulgarls)  |                                       |
| SYLVIIDAE                    | Fauvette à tête noire (Sylvia atricapilla)  |                                       |
| SYLVIIDAE<br>SYLVIIDAE       | Fauvette habillarde (Sylvia curruca) Fauvette grisette (Sylvia communis)            |                                       |
| SYLVIIDAE                    | Hypolaïs polyglotte (Hippolais polyglotta)  |                                       |
| SYLVIIDAE                    | Poullot fitis (Phylloscopus trachilus)  |                                       |
| SYLVIIDAE                    | Poulliot véloce (Phylloscopus collybita)  |                                       |
| YLVIIDAE                     | Roitelet huppė (Regulus regulus)  |                                       |
| SYLVIIDAE                    | Rousserolle effarvatte (Acrocephalus scirpaceus)                                    |                                       |
| YLVIIDAE                     | Rousserolle verderolle (Acrocephalus palustris)                                     |                                       |
| TROGLODYTIDAE                | Troglodyte mignon (Troglodytes troglodytes)   |                                       |
| TURDIDAE                     | Grive draine (Turdus viscivorus)  |                                       |
| FURDIDAE                     | Grive musicienne (Turdus philomelos)  |                                       |
| TURDIDAE                     | Merle noir (Turdus merula)  |                                       |
| FURDIDAE                     | Rougegorge familier (Erithacus rubecula)  |                                       |
| TURDIDAE                     | Rougequeue noir (Phoenicurus ochruros)  |                                       |

### Espèces protégées

Au cours des prospections effectuées pendant la période de nidification, il a été possible de relever

LMCU Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'Impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

44 espèces protégées en France. Aucune d'entre elle n'est inscrite en annexe I de la directive européenne 2009/147/CE du 20 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, ou directive « Oiseaux ». Les autres espèces sont des espèces chassables (espèces gibiers - cf. arrêté ministériel du 26 juin 1987, modifié) ou régulables (espèces nuisibles - cf. article R. 427-6 du code de l'environnement et arrêté ministériel du 02 août 2012, NOR : DEVL1227528A).

### Espèces patrimoniales

Selon les critères énoncés pour la sélection des espèces patrimoniales, quatre espèces sont considérées comme telles dans l'aire d'étude (site A et/ou B) (Tableau 15).

Le site B présente un enjeu patrimonial fort concernant l'avifaune nicheuse, puisqu'il héberge une des plus importantes colonies de Goéland cendré de France. Néanmoins, l'usage des nicheurs pour pondre et couver dans la carrière est restreint à la plateforme de recyclage de matériaux et à la zone de dépôt d'argile yprésienne. Ces deux zones sont à plus de 150 m du tracé de la Lino-sud. Il en est de même de la colonie d'Hirondelle de rivage, que l'on peut considérer comme remarquable pour l'agglomération lilloise. Les autres espèces présentent un enjeu patrimonial moyen et ne sont pas concernés par le tracé de la Lino-sud.

| Nom de l'espèce                                     | Statut de menace<br>en France | Statut de<br>menace 59/62 | Détails des observations (2012)   |
|---|-------------------------------|---------------------------|---|
| Fauvette grisette<br>(Sylvia communis)              | Quasi menacée                 |                           | Au moins 5 contacts correspondant à des<br>mâles chanteurs.<br>L'espèce fréquente les secteurs ouverts<br>piquetés de jeunes arbustes des sites A<br>et B.  |
| Goétand cendré<br>(Larus canus)                     | Vulnérable                    | Rare                      | 60 individus observés en début de saison<br>de reproduction, 7 nicheurs et aucun<br>juvéniles à l'envol. L'espèce utilise tout<br>l'espace de la carrière (site B) pour se<br>nourrir et niche dans la plateforme de<br>recyclage des matériaux et la zone de<br>dépôt d'argite yprésienne. |
| Hirondelle de rivage<br>(Riparla riparla)           |                               | Localisée                 | Une colonie de 49 trous utilisés dans un<br>tas de « scorie » situé sur la plateforme<br>de recyclage de matériaux.   |
| Linotte mélodleuse<br>(Corduelis cannabina)         | Vulnérable                    |                           | Un contact effectué dans le site A.<br>L'espèce a été notée dans des haies de<br>conflères.   |
| Perdrix grise<br>(Perdix perdix)                    |                               | En déclin                 | Plusieurs contacts effectués dans le site<br>A et B où l'espèce utilise les secteurs de<br>friche très ouvert.  |
| Pauillat fitis<br>(Phylloscopus trachilus)          | Quasi menacé                  |                           | Au moins 2 contacts effectués dans le<br>site B. L'espèce a été notée dans les<br>jeunes saulaies.  |
| Rousserolle effarvalle<br>(Acrocephalus scirpaceus) |                               | En déclin                 | Un mâle chanteur contacté dans le plan<br>d'eau permanent du site A.  |

### Habitats et fonctionnalité des milieux

· Suivi de la colonie de Goéland cendré

### \* État des connaissances sur la colonie jusqu'à 2012

Les données précises sur le nombre de couples nicheurs dans la carrière sont disponibles à partir de 2007. Les données publiées avant 2009 sont peu précises. Camberlein (2009, 2010) relate l'évolution de la colonie, par des comptages du nombre d'adultes nicheurs et de jeunes produits (Tableau 11).

La disponibilité des données est variable selon les années, mais on constate que depuis 2007 l'effectif nicheur est en diminution (il manque toutefois les années 2010 et 2011). Les données

LMCU - Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Quest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

publiées montrent que le dérangement, les mauvaises conditions climatiques, mais aussi la prédation et peut être le piégeage sur le site, sont les causes d'échec de la reproduction.

| Tableau In               | Synthese des effectifs     | s de Goéland cendré dan | s l'aire d'etude |
|--------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------|
| Année                    | Nombre d'adultes<br>totaux | Nombre de couveurs      | Jeunes à l'envol |
| 2012                     | 60                         | 7                       | 0                |
| 2011 (non encore publié) | ***                        |                         |                  |
| 2010 (non encore publié) |                            |                         |                  |
| 2009                     | 60                         | 2-8                     | 0                |
| 2008                     | •                          | 19                      | 2                |
| 2007                     |                            | 29                      | 19               |

### \* Suivi 2012 de la colonie de Goéland cendré

Le suivi de la colonie de Goéland cendré a débuté dès le mois d'avril. A cette époque, 60 individus se trouvent sur le site. Courant mai, 14 couples sont observés sur les dépôts d'argile yprésienne situées en dehors de la plateforme de recyclage de matériaux. Dans cette dernière, dix couples sont observés, avec une observation d'accouplement et trois individus entrain de couver. Début juin, les trois individus nicheurs ont disparu, mais sept nicheurs sont observés dans des endroits différents de ceux du mois de mai (toujours dans la zone de la plateforme de recyclage de matériaux). Nous avons constaté que la position des nids et des couveurs pouvait, en très peu de temps, rapidement changer. À titre d'exemple, on a constaté que deux nids dans l'aire de la plateforme de recyclage ont été détruits en l'espace d'une journée et les individus sont allés s'installer ailleurs dans la zone.

Les sites d'emplacement des nids comptabilisés au cours du mois de juin étaient très variés. Un seul nid, avec un œuf prédaté a été observé parmi les Tussilages de la zone de dépôt d'argile yprésienne. Le reste des nids se trouvait sur les flancs des éboulis crayeux et les tas de graviers présents dans la zone de la plateforme de recyclage de matériaux (Figures 3 à 8 - Annexes cartographiques - Carte 9). Les observations effectuées au cours de cette étude ont permis de constater que les activités sur la zone de la plateforme de recyclage des matériaux sont en grande partie responsables de la destruction involontaire des nids et de l'échec de la reproduction. Toutefois, de violents orages ont également lessivés les nids et des déprédations ont clairement été observées.

Les visites effectuées au cours de juillet n'ont pas permis d'observer des poussins et des juvéniles. La production de jeune peut être considérée comme nulle cette année.

Le suivi de l'espèce en dehors du site B pour déterminer les sites de gagnage, montre que l'espèce utilise préférentiellement le site et ses abords immédiats lorsque les céréales ne sont pas encore levées. Après la levée des céréales, les oiseaux de dispersent d'avantage pour ce nourrir, puisque des individus ont été observés le long du canal de la Deûle, voire même en plein centre urbain dans le quartier des Oliveaux où des adultes ont été observés en train de se nourrir dans les poubelles.

Des individus ont été observés au-delà de la zone tampon, le long du canal de Seclin (Annexes cartographiques - Carte 10).

Les prospections effectuées en début 2013 ont permis de constater que des couples étaient déjà présents sur le site à partir de la mi-mars, en particulier sur la plateforme de recyclage des matériaux. LMCU Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'Impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Quest partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos



Figure 2 : aperçu de la zone de nidification sur la zone de dépôt d'argile yorésienne (O X.Cucherat/Biotope 2012).



Figure 3 : aperçu de la zone de nidification sur la zone de la plateforme de recyclage de matériaux. On notera que les Goé,ands cendrés nichent ici au dessus d'une colonie d'Hirondelle de rivage (G.X.Cucherat/Biotopo 2012).



Figure 4 : aperçu de la zone de nidification sur la zone de la plateforme de recyclage de matériaux. Ce secteur d'éboulls crayeux est l'endroit nû se trouve le plus de nids anciens (Q X.Cucherat/Biotope 2012).



Figure 5 : aperçu d'un nid dans la zone de la plateforme de recyclage de matériaus, sur le secteur d'éboulis crayeux (2. X.Cucherat/Biotope 2012).



Figure 6 : aperçu d'un nid dans la zone de la plateforme de recyclage de matériaux, sur le secteur d'éboulis crayeux (ID X.Cucherat/Biotope 2012).



Pigure 7 : aperçu d'un nid fraichement détruit de Goétand cendré. La veille de la prise du cliché, le nid computait deux œufs (o X.Cucherat/Biotope 2012).

### · Analyse des points d'écoute

La richesse spécifique calculée varie entre 1 et 18 espèces (Annexes cartographiques - Carte 11). Les valeurs plus fortes se rencontrent dans les secteurs urbanisés ou en lisière de ceux-ci, tandis LMCU - Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Quest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

que les valeurs les plus faibles se rencontrent dans la partie centrale de l'aire d'étude. Les valeurs de la diversité spécifique sont plus importantes dans les secteurs urbains, quoiqu'il existe trois points pour lesquels la diversité est élevée à l'est du site B. Enfin, la densité des couples par mêtre carrés présente le même patron que la diversité spécifique. Globalement, elle est moyenne dans l'aire d'étude et s'élève dans les parties urbaines ou en lisière. On notera ici aussi que trois points d'écoute situés à l'est du site B ont des valeurs de densité élevées.

Globalement, le tracé de la Lino-sud correspond aux zones où les valeurs de richesse, de diversité spécifique et de densités des couples sont moyennes. Il n'y a que dans la partie est du site B que la Lino traverse des zones où les valeurs de ces trois paramètres sont importants. L'interprétation de la variation des valeurs des paramètres mesurées d'ouest en est la suivante :

- À l'ouest de la Lino-sud, les secteurs traversés sont des espaces ouverts, cultivés et très fréquentés par les véhicules de chantier. Les habitats sont perturbés et relativement jeunes d'où des peuplements d'oiseaux nicheurs peu riches, denses et diversifiés.
- À l'est de la Lino-sud, les milieux disponibles sont plus mâtures, moins perturbés et moins fréquentés par les véhicules de chantier, ce qui permet d'avoir des valeurs de richesse, de diversité spécifique et de densité de couples plus importantes.

## III.5.2 Oiseaux migrateurs et hivernants

Nous avons regroupés les oiseaux migrateurs post et pré-nuptiaux avec les hivemants.

### Richesse spécifique observée

La liste présentée dans le tableau 17 a été établie sur la base de visites de terrain étalées entre septembre 2012 et mars 2013. Cette période recouvre les mouvements migratoires post et prénuptiaux, ainsi que la période d'hivernage des oiseaux dans la région.

La liste est composée de 51 espèces d'oiseaux. À l'exception de quelques espèces (en gras dans le tableau 17), les espèces observées sont visibles toute l'année sur le site ou dans les alentours immédiats.

| Famille      | migratoire et d'hivernage. Nom français (Nom scientifique) |  |
|--------------|--|--|
| ACCIPITRIDAE | Buse variable (Buteo buteo)                                |  |
| ACCIPITRIDAE | Épervier d'Europe (Accipiter nisus)                        |  |
| AEGITHALIDAE | Mésange à longue queuc (Aegithalos caudatus)               |  |
| ALAUDIDAE    | Alouette des champs (Aloudo grvensis)                      |  |
| ANATIDAE     | Canard colvert (Anas plutyrhynchos)                        |  |
| CHARADRIIDAE | Bécassine des marais (Gallinago gallinago)                 |  |
| CHARADRIIDAE | Chevalier gambette (Tringa totanus)                        |  |
| CHARADRIIDAE | Chevalier guignette (Actitis hypoleucos)                   |  |
| CHARADRIIDAE | Chevaller culbianc (Tringa ochropus)                       |  |
| CHARADRIIDAE | Vanneau huppé (Vanellus vanellus)                          |  |
| CHARADRIIDAE | Petit gravelot (Charadrius dubius)                         |  |
| COLUMBIDAE   | Pigeon biset (Columba livia)                               |  |
| COLUMBIDAE   | Pigeon ramier (Columba palumbus)                           |  |
| COLUMBIDAE   | Tourterelle turque (Streptopelia decaacto)                 |  |
| CORVIDAE     | Choucas des tours (Corvus monedula)                        |  |
| CORVIDAE     | Comeille noire (Corvus corone)                             |  |
| CORVIDAE     | Geai des chênes (Garrulus glandarius)                      |  |
| CORVIDAE     | Ple bavardo (Pica pica)                                    |  |
| CORVIDAE     | Pie bavarde (Pica pica)                                    |  |
| FALCONIDAE   | Faucon crécerelle (Falco tinnunculus)                      |  |
| FALCONIDAE   | Faucon émerillon (Falco columbarius)                       |  |
|              |  |  |

LMCU - Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

FRINGILLIDAE Chardonneret élégant (Corduells corduells) FRINGILLIDAE Linotte métodieuse (Carduelis cannabina) FRINGILLIDAE Pinson des arbres (Frinvilla coelebs) FRINGILLIDAE Pinson du nord (Fringilla montifringilla) FRINGILLIDAE Tarin des autnes (Corduetts spinus) FRINGILLIDAE Verdier d'Europe (Carduelis chloris) LARIDAE Goéland argenté (Larus argentatus) LARIDAE Goéland brun (Lorus fuscus) LARIDAE Goéland cendré (Lorus conus) LARIDAE Mouette rieuse (Larus ridibundus) MOTACILLIDAE Bergeronnette grise (Matacilla alba) PARIDAE Mésange bleue (Parus caeruleus) PARIDAE Mésange charbonnière (Parus major) PASSERIDAE Moineau domestique (Passer domesticus) PHASIANIDAE Faisan de Colchide (Phasianus colchicus) PHASIANIDAE Perdrix grise (Perdix perdix) PICIDAE Pic épeiche (Dendrocopos major) PICIDAE Pic vert (Picus viridis) PRUNELLIDAE Accenteur mouchet (Prunella modularis)

PRUNELLIDAE Accenteur mouchet (Prunella modularis)
RALLIDAE Gallinule poule-d'eau (Gallinula chloropus)

STRIGIDAE Hibou moyen-duc (Asio otus)
STRIGIDAE Chouette hulotte (Strix afuco)
STURNIDAE Étourneau sansonnet (Sturnus vulgaris)
SYLVIIDAE Roitelet huppé (Regulus regulus)
TROGLODYTIDAE Troglodyte mignon (Troglodytes troglodytes)

TURDIDAE Grive litome (Turdus pilaris)
TURDIDAE Grive mauvis (Turdus iliacus)
TURDIDAE Grive musicienne (Turdus philometos)

TURDIDAE Merle noir (Turdus merula)

TURDIDAE Rougegorge familier (Erithocus rubecula)

### Espèces protégées

Au cours des prospections effectuées pendant la période de migration et d'hivernage, il a été possible de noter 29 espèces protégées en France. Une d'entre elles est inscrite en annexe I de la directive européenne 2009/147/CE du 20 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, ou directive « Oiseaux » (Tableau 18).

Les autres espèces sont des espèces chassables (espèces gibiers - cf. arrêté ministériel du 26 juin 1987, modifié) ou régulables (espèces nuisibles - cf. article R. 427-6 du code de l'environnement et arrêté ministériel du 02 août 2012, NOR : DEVL1227528A).

### Espèces patrimoniales

Selon les critères énoncés pour la sélection des espèces patrimoniales, 14 espèces sont considérées comme telles dans l'aire d'étude (site A et/ou B) (Tableau 18).

lci aussi le site B est particulièrement intéressant pour l'avifaune migratrice et surtout hivernante. L'activité y étant moindre et la disponibilité en nourriture plus importante que dans le site A, les oiseaux trouvent de meilleures zones de quiétude. On notera que c'est surtout la partie correspondant à la zone d'extraction de craie qui attire le plus d'espèces patrimoniales, en particulier les limicoles.

L'hiver ayant été particulièrement pluvieux, la partie en extraction était inondée, quasiment inoccupée par les engins de chantier et les bords des parties inondées étaient utilisées par les oiseaux pour le nourrissage.

L'autre partie particulièrement attractive correspond à la partie est-sus-est du site B où les surfaces

LMCU - Inventaire faune/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest - partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

cultivées en maïs non récoltées sont favorables aux petits passereaux.

| Nom de l'espèce                               | Directive Oiseaux | SPEC   | Détails des observations (2012-<br>2013)  |
|---|-------------------|--------|---|
| Faucon émerition<br>(Falco columbarius)       | Annexe I          |        | Un individu est observé en train de<br>chasser les petits passereaux dans le site<br>B autour de la centrale à béton.   |
| Chevalier gambette (Tringo<br>totonus)        |                   | SPEC 2 | Un individu est observé dans les flaques<br>et mares situées dans la zone<br>d'exploitation de la craie dans le site B<br>pendant la fin de l'hiver.  |
| Goëland cendré<br>(Larus canos)               |                   | SPEC 2 | Le site est utilisé comme dortoir le soir<br>par une petite dizaine d'individus. Puis,<br>la journée, la partie exploitée pour<br>l'extraction de crate est utilisée pour la<br>recherche de nourriture.          |
| Linotte mélodieuse<br>(Carduelis cannabina)   |                   | SPEC 2 | Des petites troupes d'une vingtaine<br>d'individus sont notées dans la partie est<br>du site B.   |
| Pic vert<br>(Picus viridis)                   |                   | SPEC 2 | Deux individus sont notés en bordure<br>nord-est du site B à la recherche de<br>nourriture.   |
| Vanneau huppė<br>(Vanetlus vanetlas)          |                   | SPEC 2 | L'espèce fréquente uniquement la partie<br>exploitée pour l'extraction de craie.  |
| Alouette des champs<br>(Alauda arvensis)      |                   | SPEC 3 | Scule la partie est et sud- est du site B<br>est utilisée par l'espèce qui recherche sa<br>nourriture dans les parties cultivées en<br>maïs. Le site est toutefois survolé par<br>l'espèce en période migratoire. |
| Bécassine des marais<br>(Gailinago gallinago) |                   | SPEC 3 | Sept individus sont levés dans la partie<br>quest du site B, autour d'une mare<br>temporaire inondée en hiver.  |
| Chevalier guignette<br>(Actitis hypoleucos)   |                   | SPEC 3 | Un individu est observé pendant l'hiver<br>dans la zone d'extraction de craie.  |
| Étourneau sansonnet<br>(Sturnus vulgoris)     |                   | SPEC 3 | Le site est largement occupé par des<br>volées de plusieurs dizaines d'individus<br>qui y viennent se nourrir.  |
| Faucon crécerelle<br>(Falco tinnunculus)      |                   | SPEC 3 | Les individus observés durant l'hiver sur<br>les sites sont vraisemblablement les<br>mêmes que ceux qui nichent. Les sites A<br>et B constituent leur territoire de<br>chasse.                                    |
| Moineau domestique<br>(Passer domesticus)     |                   | SPEC 3 | Les individus se concentrent surtout aux<br>lisières des sites en contact avec les<br>habitations ou des locaux.  |
| Perdrix grise<br>(Perdix perdix)              |                   | SPEC 3 | Le site est largement occupé par des<br>petits groupes de 2-5 individus qui y<br>viennent se nourrir.   |

### Habitats et fonctionnalité des milieux

Il n'y pas vraiment de couloir de migration au dessus la carrière, les oiseaux la survolent indifféremment. En revanche, les oiseaux utilisent le site pour se reposer ou se nourrir. Les passereaux utilisent essentiellement les fourrés et buissons situés au nord-nord-est et à l'est de l'aire d'étude du site B. Ce sont les zones les plus calmes, car peu fréquentées par la circulation des camions. Ils profitent également des quelques surfaces cultivées en mais où ils viennent se nourrir. La zone d'extraction de craie est essentiellement utilisée par les oiseaux des zones humides (Chevalier, canards, etc.). En effet, durant l'hiver 2012-2013, le niveau de l'eau était particulièrement élevé dans cette partie du site et la circulation de véhicule y était absente.

A l'exception des grosses troupes de Grives litorne où plus d'une centaine d'individus ont été observés à l'est-sud-est de l'aire d'étude, les oiseaux hivernants ne constituent que des petites troupes souvent pluri-spécifiques.

LWCU - Inventaire faunc/flore/habitat dans le site des carrières de craie Études complémentaires aux études menées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest partie Sud - Emmerin - Haubourdin - Loos

### III.5.3 Synthèse

### Oiseaux nicheurs

- Expresses les plus sensibles au projet routier sont celles qui nichent dans les milieux semi-ouverts et boisées. Les secteurs prospectés sont globalement des endroits calmes pour les oiseaux en période de nidification, à l'exception de la plateforme de recyclage des matériaux du site B où l'activité des engins limite le succès de reproduction de la colonie de Goéland cendré;
- P Les échanges entre les milieux y sont nombreux et les espèces y trouvent refuge, nourriture et territoire de nidification;
- Il existe une contrainte réglementaire potentielle par la présence d'espèces protégées.

### Oiseaux migrateurs et hivernants

- Tes espèces migratrices et hivernantes sont présentes en permanence et leur abondance évolue en fonction des conditions météorologiques. Globalement leur présence est avérée entre novembre et février.
- Il existe une contrainte réglementaire potentielle par la présence d'espèces protégées.

## III.6 Mammifères (hors chauves-souris)

### Richesse spécifique observée

Lors des prospections, six espèces de mammifères hors chauves-souris ont été observée. Il s'agit de :

- Hérisson d'Europe (Erinaceus europaeus)
- · Lapin de garenne (Oryctologus cuniculus)
- Lièvre d'Europe (Lepus europaeus)
- Rat surmulot (Rattus norvegicus)
- · Renard roux (Vulpes vulpes)
- · Taupe d'Europe (Talpa europaea)

### Espèces protégées

À l'exception du Hérisson d'Europe, inscrit à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 23 avril 2007, aucune des autres espèces de mammifères hors chauves-souris n'est protégée. Il existe donc une contrainte réglementaire potentielle concernant le Hérisson d'Europe par rapport au projet de la Lino-sud.

### Espèces patrimoniales

Aucune des espèces observées n'est considérée comme patrimoniale.

### Habitats et fonctionnalité des milieux

Les espèces observées à l'occasion des expertises sont caracétristiques des zones anthropisées en

 Annexe 2 – Article de la Voix du Nord décrivant les conditions d'étanchéité mise en place pour accompagner la D952 (devenue depuis la M952) qui traverse la zone de vulnérabilité totale de l'AAC.

LA VOIX DU NORD

### Emmerin : le chantier de la RD 952 touche à sa fin

La réunion de chantier de ce 2 juillet était très élargie, afin de montrer l'ensemble des réalisations de ce chantier particulier.



La Voix du Nord | Publié le08/07/2014

Une des dernières réunions de chantier concernant l'aménagement de la RD 952 qui contourne Emmerin jusqu'à Noyelles s'est tenue ce mercredi 2 juillet en présence de tous les acteurs du chantier : les ingénieurs et techniciens, les décisionnaires (Département et LMCU), les maires des communes d'Emmerin, de Noyelles et de Wattignies, l'ADAV (Association pour le Droit au Vélo).

### 52 points de captage d'eau

Un chantier rendu particulier et délicat par son contexte environnemental. En effet, les 1 500 m de route concernent une zone où sont implantés 52 points de captage qui pompent les 105 000 m3 journaliers couvrant les besoins de 1 050 000 habitants de Lille Métropole Communauté urbaine ; ce qui fait d'elle une zone de vulnérabilité extrême puisqu'elle abrite des ressources vitales irremplaçables. Rappelons encore que la route départementale 952 supporte, par jour, le passage de 8 000 véhicules, 350 poids lourds et voit passer, à l'occasion, des transports exceptionnels.

La gestion d'un risque de pollution accidentelle de la nappe phréatique sur cette départementale a été « la » contrainte majeure de cet aménagement. S'y ajoutent l'amélioration de la sécurité des usagers, la qualité de vie des personnes habitant

le long de la RD 952, la prise en compte du cheminement des deux-roues, et une volonté d'appliquer une démarche « route durable » avec la gestion des déchets et la réutilisation sur place des matériaux extraits.

## Un ouvrage totalement étanche

La prise en compte de ces contraintes aboutit aujourd'hui à un ouvrage totalement étanche sur toute sa longueur, non seulement sous la voie de circulation proprement dite mais aussi sous les deux pistes cyclables et les bandes de terre séparatives. Une pollution accidentelle serait ainsi conduite sous terre et par un réseau de cunettes en fonte (caniveaux destinés à recueillir les eaux d'écoulement et d'infiltration) jusqu'à un bassin central dit de tamponnement, à ciel ouvert, largement conçu pour supporter « un orage centenaire » et solide pour encaisser une remontée éventuelle du niveau de la nappe sous lui.

À terme, un système de pilotage à distance permettra la manœuvre de vannes pour contenir une éventuelle pollution accidentelle et réguler, sinon, les débits d'eau en direction du bassin enterré.

Les eaux de ruissellement venant des champs cultivés reçoivent, quant à elles, un traitement particulier. Elles sont recueillies tout le long d'un fossé qui longe la route et conçu pour faciliter leur infiltration en bordure des cultures.

## Tracé plus doux

Juste avant Noyelles, le tracé de la route a été revu, rendu plus doux pour inciter les automobilistes à ralentir et pour s'écarter autant que possible des pompes de forage situé de l'autre côté de la route. Le bassin enterré sera engazonné et, à l'avenir, La Grande Platière sera boisée, aménagée pour les promeneurs.

Ce mercredi 2 juillet, on posait le revêtement de 3 cm destiné à gagner des décibels pour le confort des riverains. D'ici le 31 juillet les finitions seront achevées, le site sécurisé (bassin de rétention). On procédera ensuite aux plantations en choisissant la meilleure période de reprise des végétaux.

Coût total du chantier : 4 286 300 €, financés à hauteur de 4 019 777 € par le département du Nord et 266 523 € par LMCU.

# C.L.C.V. EMMERIN-HAUBOURDIN, 45 rue Blériot 59320 – EMMERIN

CLCV

REÇULE

14 MAI 2021

MAIRIE DE LOOS

A Madame Chantal CARNEL 104 rue du Maréchal Foch 59120 – LOOS

### Enquête publique LINO

Madame la Commissaire Enquêteur, Si nul ne conteste les difficultés de circulation routière entre les Weppes et les portes de Lille, particulièrement en direction du CHR, on ne peut que regretter que les transports en commun (métro - voire ligne aérienne- tramway, co-voiturage) n'aient pas été privilégiés en leur temps, ce qui aurait pu remettre en question ce projet, le préfet lui-même ayant demandé à la MEL en 2014, que soit supprimée la réserve ER F1 sur Emmerin, soulignant qu'une voierie à grande circulation était à proscrire sur ce secteur de haute vulnérabilité de la nappe phréatique.

Nous déplorons le surcroit de circulation généré par l'axe reliant les autoroutes A1 et A25, qui aura pour conséquence des nuisances pour les riverains, et une augmentation de la pollution. Il semble par ailleurs évident que le trafic routier en direction du CHU ne fera qu'augmenter, la zone Eurasanté étant elle-même en extension, et les emplois liés à la santé étant difficilement concernés par le télétravail.

Nous approuvons la rénovation et la création de pistes cyclables, ainsi que la création d'un parking à proximité du lycée Duhamel, du parc de Loos, et des Oliveaux, tout en regrettant là aussi que ce parking ne soit pas desservi par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro, dans le but de désengorger le parking dudit métro.

Nous regrettons la réduction des surfaces cultivables générées par le projet particulièrement certains tronçons (rond-point prolongeant le chemin vert par exemple.....) Cela va à l'encontre du produire et consommer local.

Nous espérons qu'une vigilance toute particulière sera apportée à la protection de la nappe phréatique ainsi qu'à la sauvegarde de la faune et de la flore, et demandons que des contrôles fréquents soient effectués.

Nous demandons que toutes les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle soient mises en place aux abords des habitations concernées, et qu'une information ainsi que des aides financières conséquentes soient proposées aux riverains directement impactés par les nuisances générées par ce projet.

C'est pourquoi nous émettons au nom de notre association, un avis très réservé sur ce projet.

Nous vous prions d'agréer, Madame, nos sincères salutations.

Fait à Emmerin, le 11 mai

2021

Christine Durieu Plancke Présidente de l'association

**CLCV EMMERIN** 



Service juridique : Foncier et Environnement

<u>Secrétariat</u> : Justine RICHEZ Conseiller : Marianne BOUTRY

Maison des Agriculteurs - ZA 2, rue de l'Epau - 59 230 SARS ET ROSIERES

Tel: 03 27 09 19 26 - Fax: 03 27 09 19 34

Email: maboutry@fdsea59.fr

**Madame Chantal Carnel** 

Commissaire-enquêteur, siégeant à l'hôtel de ville **Mairie de LOOS** 104 rue du Maréchal Foch 59120 LOOS

Sars et Rosières, le 11 mai 2021

<u>**Objet**</u>: Enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale sur le projet de LINO Sud

Madame le Commissaire enquêteur,

Nous intervenons pour le compte de nos adhérents, exploitants agricoles, qui vont être impactés par les tranches 1 à 3 du projet de LINO.

Aussi, nous souhaitons vous faire part, au nom de la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles du Nord (FDSEA), de plusieurs remarques et de certaines inquiétudes de la profession agricole.

### Sconcernant le giratoire du secteur « chemin vert »

Cet ouvrage nous semble disproportionné et consomme beaucoup de foncier. Son positionnement au milieu de la plaine nous fait craindre une ouverture à l'artificialisation du sol. Pourtant, les zones d'urbanisation futures (classées en Z AUda et AUdm) ont été retirées du PLUi2 de la MEL pour ce secteur. Ce choix a été fait car cette plaine est classée en zone Agricole AAC2 en raison de sa vulnérabilité et de la nécessité de protéger la ressource en eau.

De même, il est prévu de transformer le chemin vert, actuellement chemin agricole, en voirie.

Nous craignons réellement une extension de l'artificialisation injustifiée tant sur le plan environnemental que pour les conséquences sur l'activité agricole qui nous nourrit, façonne les paysages et est source de biodiversité.

Aussi nous pensons que ce giratoire peut être supprimé car il est inutile de déboucher sur la plaine agricole et cela fera une économie de foncier importante.

### **♦** Concernant les voies nouvelles

Nous nous étonnons de la largeur d'emprise pour leur réalisation : 22,50 mètres ! Et ce d'autant que la chaussée de circulation n'est qu'une 2x1 voie, d'une largeur de 6-7 mètres.

Le reste de l'emprise est prévue pour une piste cyclable bidirectionelle (3 mètres), une allée piétonne, des noues, des espaces verts (soit 9 mètres supplémentaires).

La consommation foncière pour la voirie est trop importante et pourrait être optimisée et réduite.

### Concernant les accès aux parcelles agricoles

Il sera important de voir avec les agriculteurs sur le terrain pour s'assurer que les accès aux parcelles agricoles seront maintenus et tiendront compte du gabarit des engins agricole.

Le projet de LINO peut être revu pour réduire la consommation de foncier agricole dans un secteur où l'agriculture périurbaine joue un rôle essentiel et ce d'autant qu'il y a des fermes d'élevage à préserver qui jouxtent le projet de LINO.

Par conséquent, Madame le Commissaire enquêteur, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir tenir compte de nos observations dans vos conclusions.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire et nous vous prions de croire, Madame le Commissaire enquêteur, en l'expression de nos sincères salutations.

**Marianne BOUTRY** 

Morgan Merle 21 rue Fénelon

59320 Sequedin

Siège d'enquête Mairie de loos 104 rue du maréchal Foch 59120 Loos

Le 12/05/2021 à Sequedin

Objet: Avis d'enquête publique Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO)- partie Sud

Madame, Monsieur,

Je vous adresse ce courrier dans le cadre de l'avis d'enquête publique concernant la liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) - partie Sud et plus particulièrement du projet concernant les tronçons TF3 et TF4 sur la zone de Sequedin.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour cette occasion de déposer nos remarques et observations concernant ce projet de grande ampleur.

Je vous prie également de m'excuser, car j'aurais aimé vous rencontrer à Sequedin le mercredi 28 avril de 9h à 12h. Malheureusement, mes obligations professionnelles n'étaient pas compatibles avec cet horaire.

Après une consultation attentive de vos documents et du dossier, je suis étonné par le manque de précision concernant les réflexions sur le tronçon TF4 ayant pour objectif (si j'ai bien compris) de relier le rond-point de la rue du Marais de Sequedin à la zone commerciale d'Englos au niveau du Rond-point de la rue des Champs. L'objectif final étant de limiter la circulation dans la ville de Sequedin (cf : extrait de votre plan ci-dessous).



Je comprends bien les nombreux enjeux de ce projet, notamment sur les aspects suivants : diminution de la circulation en centre-ville de Sequedin, éviter le passage devant des zones piétonnes avec notamment l'école et la micro-crèche, diminution du temps de trajet pour accéder à la zone commerciale d'Englos, plan de relance, Etc...

Cependant, je me permets quelques remarques sur deux aspects :

- Des remarques personnelles en tant que riverain de la rue Fénelon
- Des remarques plus engagées par rapport l'environnement

### 1. Remarques en tant que riverain

Habitant rue Fénelon, les plans indiquent que le tronçon TF4 longera la Deûle et passera donc à l'arrière des maisons de la rue Fénelon. Cela aura forcement un impact sur les champs et espaces verts du secteur.

D'après les plans de votre dossier, j'ai bien compris que le projet était de proposer une rue large et avec beaucoup de végétation, à l'image de la rue du train de Loos (photo ci-dessous – source : google street view).

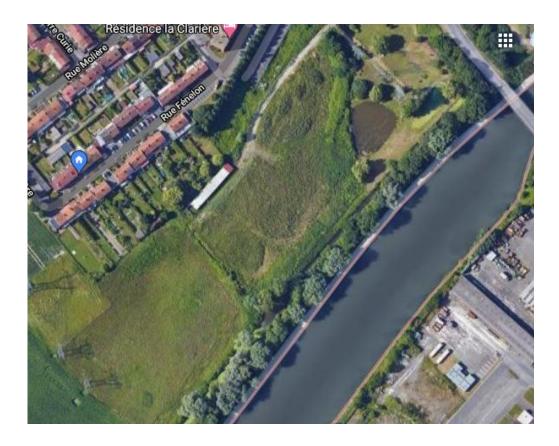


En effet, cette configuration permet aux habitations d'être protégés visuellement, ainsi que des nuisances sonores. La route est agréable et adaptée aux piétons et aux cyclistes.

Dans notre cas, il est important de noter que l'architecture des maisons, rue Fénelon, est bien différente que celle des maisons attenantes à la rue du train de Loos.

En effet, les maisons de la Rue Fénelon sont « belles étages » par le jardin. Cela sous-entend que ce projet, même avec un aménagement similaire à la rue du Train de Loos, sera une pollution visuelle et sonore importante pour les riverains de la rue Fénelon. Il me parait difficile de trouver une architecture de route n'impactant pas la vue depuis les maisons de la rue Fénelon.

Il faut noter que notre rue est déjà très impactée par le bruit de l'autoroute A25 et le bruit (surtout nocturne) émanant du site Cerema de Sequedin.



Cet argument peut sembler « égoïste » mais il me parait fondamental que l'acquisition d'une maison est un projet de vie. Son emplacement et son environnement fait partie intégrante du choix de celleci. Ce projet change donc foncièrement le paysage et l'environnement dans lequel nous avons investi notre vie, nos projets et forcément un crédit sur plusieurs années. La possibilité de réalisation de ce projet m'attriste car il aura forcement un impact négatif sur la vue, le bruit et la qualité de vie.

#### 2. <u>Impact concernant l'environnement</u>

Les points suivants concernent donc l'environnement.

Il est, sans aucun doute, le plus important de mon courrier. En effet, il est devenu essentiel, pour nous et nos enfants, de protéger la nature et l'environnement.

Ces derniers mois, la situation sanitaire nous a imposé de rester confiné chez nous. Une occasion de regarder l'environnement extérieur autrement et avec attention. C'est devenu un de nos seuls moyens d'évasion pendant plusieurs mois et cela m'a montré à quel point la nature est abondante et généreuse dans notre secteur. Nous avons observé de nombreuses espèces profitées du champ à l'arrière de notre maison, longeant le canal de la Deûle ou venant simplement séjourner dans les jardins des maisons de la rue Fénelon.

La littérature de plus en plus vaste à ce sujet et montre sans ambigüité que la qualité de vie est étroitement liée à la qualité de la biodiversité. Détruire une partie de cette zone naturelle serait un crime.



Je vous partage en annexe quelques photos d'animaux qui se baladent régulièrement dans cette zone. Sans compter les espèces en difficultés comme les hérissons, les chauves-souris, les abeilles ou encore les papillons.

J'espère que ce point attirera toute votre attention. J'ai lu, dans votre dossier, que la dernière étude date de 2013 et j'espère qu'une nouvelle étude sera programmée en parallèle de l'étude archéologique mentionné en page 171 du document Note complémentaire à l'étude d'impact.

Pour finir, il est important de mentionner que les habitations de la rue Fénelon subissent des inondations régulières dans les caves. Il me semble incohérent de limiter encore plus les espaces verts en favorisant des routes qui limiteront l'absorption des eaux de plus par les sols.

Pour résumé, je comprends bien les enjeux de ce projet. Il y a beaucoup d'aspects positifs, tant sur la sécurité que sur le confort des Sequedinois.

Cependant, habitant proche du tronçon TF4, j'ai un regard différent sur ce projet et je note de nombreux inconvénient :

- Les nuisances visuelles et sonores pour les habitants de la rue Fénelon
- Les nuisances sur l'environnement naturel et « sauvage » qu'offre les jardins, la Deûle et le champ à l'arrière de la rue Fénelon
- L'impact d'une route aussi large sur les inondations régulières Rue Fénelon

J'espère que ces éléments seront pris en compte dans la poursuite du projet. Je ne doute pas qu'une revue des plans serait possible afin de relier les deux points sans impacter la nature ou les riverains.



Je vous remercie d'avance pour la lecture de ces éléments.

Bien entendu, je me tiens à votre entière disposition pour toute information complémentaire.

En vous priant d'accepter mes sincères salutations.





# CONTRIBUTION DOMINIQUE ROUSSEL ENQUETE PUBLIQUE LINO SUD

Le projet d'aménagement de la LINO, dans sa partie sud comprise entre Lambersart et le parc d'activités Eurasanté, a été déclaré d'utilité publique par Monsieur le Préfet le 26 juin 2014, permettant ainsi à l'Etat, pour l'aménagement des nouvelles bretelles de raccordement à l'A25, et à la MEL de procéder aux acquisitions et expropriations nécessaires à l'exécution des travaux.

L'opportunité de ce projet pour le développement des territoires des communes de la métropole n'est donc plus à démontrer.

Sans entrer dans le détail des enjeux liés à ce projet d'infrastructure, il convient de souligner que la LINO participera au renforcement de l'attractivité du parc d'activités Eurasanté et du Centre Hospitalier Régional Universitaire, dont les conditions de desserte conviennent d'être améliorées.

De plus, à l'échelle locale, la LINO constitue une réelle opportunité pour permettre le désenclavement du quartier des Oliveaux, comportant 7 500 habitants, soit 33% de la population de la ville, qui va faire l'objet d'un vaste de programme de rénovation dans le cadre du NPNRU.

Elle apportera également une réponse à la coupure urbaine générée par la présence de la voie ferrée puisque le projet prévoit son franchissement souterrain, permettant ainsi une amélioration et un renforcement de la desserte inter-quartiers par les transports en commun.

En raison de l'importance de ces enjeux, la MEL a considéré en 2015 que les tranches fonctionnelles de la LINO allant de l'accès sud d'Eurasanté à l'échangeur de l'A25 étaient prioritaires sur les autres tronçons qui composent la LINO sud.

Dans la perspective d'entrer en phase opérationnelle, la MEL a donc procédé sur ce tronçon à l'acquisition de la quasi-totalité des terrains dont elle n'était pas propriétaire.

Elle a également constitué le dossier de demande d'autorisation de l'autorité environnementale avec étude d'impact, soumis à enquête publique, permettant à présent aux Loossois et habitants des villes d'Haubourdin, Sequedin et Emmerin de s'exprimer, non plus sur l'intérêt du projet en lui-même, mais sur les enjeux environnementaux qu'il suscite.

Au vu des différentes pièces composant le dossier, il est possible de considérer que la LINO contribuera à :

- réduire les flux de circulation de véhicules sur l'ensemble des quartiers de la ville et décongestionner le centre-ville de Loos et de la rue Guy Mocquet avec une évolution du trafic à moyen terme qui ne devrait pas s'accroître, notamment sur l'axe Foch-Potié;
- réguler les flux de camions, dont ceux générés par le secteur d'activités de la Pierrette situé sur le territoire de Sequedin, puisque la desserte de cette zone, en limite de Loos, sera améliorée par l'ouvrage en projet ;
- renforcer la desserte en transports en commun notamment du quartier des Oliveaux et des autres secteurs de la ville, en s'affranchissant des contraintes existantes liées à la présence de la voie ferrée;
- permettre la circulation des piétons et des cyclistes sur un axe sécurisé, y compris pour la traversée de l'A25, ceinturant la ville mais relié aux quartiers et donc susciter le développement des modes doux :
- favoriser le développement de la biodiversité de par l'aménagement d'espaces verts paysagers conséquents plantés d'essences locales adaptées, comportant des noues étanches ne permettant pas l'infiltration des eaux de ruissellement issues de la chaussée, de la piste cyclable et de l'allée piétonne, dans le milieu naturel;
- créer un véritable corridor écologique en connexion, d'une part, avec le parc de loisirs et sa future zone d'extension qui seront traversés dans des conditions propices à sa protection, d'autre part, avec les terrains en zone agricole classés en zone A au PLU², en ce compris le foncier qui était identifié comme pouvant être ouvert à l'urbanisation (zone AUD au PLU1 précédemment en vigueur);
- permettre la réalisation d'aménagements de nature à réduire les nuisances sonores notamment aux abords du futur échangeur sur l'A25.

De par les aménagements envisagés dans le cadre du projet, son impact sur l'environnement peut être considéré comme étant positif dans la mesure où la LINO permettra de réduire les nuisances du trafic existant dans les zones denses, d'accroître la présence de la nature en ville, facilitera les déplacements et la mobilité dans des conditions sécurisées et en étant conçue de façon à ce que les nuisances sonores soient limitées et la qualité de l'air améliorée.

Elle permettra également la requalification de certains sites dégradés et le traitement de la pollution des sols générée par d'anciens sites industriels (site GRTGaz).

En fait, les enjeux environnementaux majeurs induits par la LINO sont liés à la proximité des champs captants du sud de Lille et à la présence de milieux naturels dont la carrière d'Emmerin / Loos / Haubourdin.

De fait, le projet de LINO est en dehors des périmètres règlementaires de protection des champs captants (PIG) et de l'Aire d'Alimentation des Captages de vulnérabilité totale et très forte (AAC1).

Il se situe au PLU2, pour partie, en AAC2 (secteur de vulnérabilité forte), étant précisé que le tracé de la voie de raccordement de la LINO au quartier des Oliveaux a été modifié de façon à se situer en dehors de ce secteur.

Un rapport établi par un hydrogéologue agrée est joint au dossier soumis à enquête publique. Celui-ci comporte des préconisations qui mériteraient d'être considérées comme ayant valeur prescriptive.

Les observations formulées par le COPAR dans l'avis joint au dossier doivent également être prises en compte et être opposables au maître d'ouvrage.

Le tracé, dont les caractéristiques ont été adaptées aux contraintes liées à l'Aire d'Alimentation des Captages, prend également en compte la nécessité de protéger les espaces agricoles inconstructibles ainsi que la faune et la flore en permettant notamment de préserver les lieux de reproduction d'espèces protégées comme le goéland cendré et l'hirondelle de rivage.

On peut à ce titre noter l'avis favorable du Comité National de Protection de la Nature sur le projet, avis joint au dossier.

Ce tracé permet également la préservation du patrimoine naturel constitué par les cavités souterraines dont certaines sont identifiées comme étant « remarquables », étant précisé que les conditions d'aménagement de l'infrastructure ne sont pas de nature à engendrer un comblement de la totalité des catiches puisque la LINO serait fondée sur un radier général.

Par ailleurs, j'ai relevé avec satisfaction que si les études réalisées concernent également l'aménagement du chemin vert dans la perspective du raccordement du boulevard de la République à la LINO, il est précisé que la réalisation des travaux d'aménagement de ce chemin rural n'est pas envisagée dans l'immédiat. Cet aménagement ne saurait être justifié que par un éventuel projet d'intérêt majeur.

Enfin, après réalisation des travaux, il me semble important que des indicateurs de suivi soient mis en place sur les moyen et long termes de façon à veiller au respect des objectifs et enjeux initiaux fixés afin de limiter l'impact environnemental de l'infrastructure.

Dominique Roussel
Adjoint au Maire de la Ville de Loos
Eco-acteur à la FNH
Adhérent ADAV
droussel@ville-loos.fr
33(0)611338938



### **Contributions du Collectif Décidez Pour Loos**

### dans le cadre de l'enquête publique sur la LINO

Le projet de la LINO aura des conséquences dans nombre de domaines et impactera directement certains secteurs de Loos (et aussi d'Haubourdin). La présentation du tracé a été découpée en trois tronçons/secteurs que nous reprendrons par soucis de cohérence :

- Le secteur « échangeur » de l'A25, au niveau du site de l'ancienne prison de Loos qui concernera/impactera le quartier de l'Abbaye ;
- Le secteur « contournement des Oliveaux » qui impactera essentiellement des zones agricoles et/ou boisées ;
- Le secteur contournement Parc de Loisirs et de Nature et Eurasanté.

Pour chacun d'eux, nous étudierons les impacts identifiés par et avec les Loossois-es.

En préambule, il nous parait indispensable d'évoquer que nous partageons, nombreuses et nombreux, l'idée et l'inquiétude que cette nouvelle route servira inéluctablement d'itinéraire de délestage pour les salariés du site « Eurasanté-CHU », qui viennent des secteurs nord-ouest de la métropole (depuis l'A25, sens Dunkerque vers Lille). Ces sites emploient plus de 20 000 salariés et sont toujours en cours d'expansion! Il est utile de le préciser ici car c'est à considérer tout au long de remarques évoquées dans ce document.

### 1. Le secteur Quartier de l'Abbaye

Il verra un véritable bouleversement par la création d'un nouvel échangeur autoroutier qui, s'il s'avère pratique en terme d'accessibilité pour beaucoup de Loossois-es et d'haubourdinois-es, générera nécessairement un flux de voitures considérablement augmenté. Plusieurs conséquences à cela :

- Une hausse des nuisances liées aux travaux dans un premier temps puis au trafic dans un second. Nuisances sonores, sécurité des piétons potentiellement.
- Celles-ci auront aussi pour conséquence une perte de valeur des biens immobiliers du quartier traversé par ce nouveau (en volume) flux de voitures.

Les Loossois-es les plus impactés dans le secteur :

- Exemple des riverains de l'Allée de la Tortue dont la rue va passer du statut d'impasse à une rue passante ;
- Exemple des riverains dont les maisons longent le tracé de la future sortie dans le sens Armentières vers Lille.
- Exemple des riverains des immeubles récents sur le côté Est de la rue de Sequedin qui va être considérablement métamorphosée.
- Exemple des riverains des immeubles situés de l'autre côté du Carrefour qui, en lieu et place d'un terrain vague auront une vue plongeante sur un nouvel axe routier.

Le trafic routier généré par ces modifications nous paraît sous-évalué car ça sera, et de loin, le tronçon qui verra le plus augmenter son volume. Qui plus est, de nombreux problèmes sont déjà remontés par les riverains. Par exemple dans le secteur de la rue Joffre qui risque de devenir un itinéraire de délestage. Cette rue fait déjà l'objet d'une zone 30 mais n'est la limitation n'est pas respectée. Par



ailleurs, le stop à l'angle rue Joffre/rue POTIE n'est respecté qu'occasionnellement et à certaines heures impossible aux piétons de traverser en toute sécurité, sans parler de la piste cyclable.

D'une manière générale, l'augmentation du trafic ne fera qu'accentuer les problèmes déjà existants et non résolus.

#### 2. Le secteur « contournement des Oliveaux »

Dans sa partie première, à l'endroit de l'actuel terrain vague et du futur passage sous la voie ferrée, le changement va être profond pour les riverains (cf. ci-dessus). Sur le reste de ce tronçon (jusqu'au niveau du parc de loisirs et de nature), l'impact direct sur les riverains sera a priori limité en termes de nuisances telles que celles avancées pour le quartier de l'abbaye.

Notons ici la disparition de plusieurs jardins ouvriers de nos voisins haubourdinois, qui est à déplorer.

Pour le reste, l'impact sera essentiellement d'ordre environnemental et écologique. La première des conséquences notable (déplorable) concerne la situation géographique des champs captant dont on sait qu'ils sont parmi les plus importants de la métropole. Même si l'on entend la préoccupation portée à cette problématique dans la conception de cette nouvelle infrastructure, elle n'en demeure pas moins un élément perturbateur de cet élément naturel. De fait, c'est une dégradation, si minimisée soit elle dans les présentations.

Plus largement, cette nouvelle infrastructure vient perturber un écosystème et donc, les espèces (faune et flore confondues) qui le constituent et le font vivre, l'entretiennent, s'en nourrissent. En témoignent les dérogations relatives aux espèces protégées. Il apparaît donc, comme toujours en pareil cas, déplorable de sacrifier une part de nature au profit d'axes routiers notamment... La voiture empiète sur la nature, au 21 ème siècle, à une époque où il devient vital d'arrêter de la détruire !!

Nous y reviendrons plus loin mais l'ensemble de ce tronçon LINO couvrira une superficie qui privera les espèces de chiroptères (et d'autres espèces composant la faune locale) d'une partie conséquente de leur terrain de chasse et d'alimentation.

Au passage, nous pouvons pointer ici le chevauchement du projet LINO avec le renouvellement urbain des Oliveaux : il est prévu un raccordement de la LINO à hauteur de la future prolongation de la rue Vincent AURIOL. Nous avions évoqué à ce sujet qu'inéluctablement, le volume de trafic généré par la LINO allait participer à alimenter une circulation qui pourrait considérablement impacter les riverains des Oliveaux. Jusqu'alors, ceux-ci étaient épargnés et jouissaient même d'un calme appréciable (rue Denis Diderot, Avenue de Flandres).

#### 3. Secteur « Parc de Loisirs et de Nature et Eurasanté »

Sur cette portion, deux éléments majeurs qui méritent qu'on s'en inquiète :

Les catiches quasiment sur le tracé qui servent de biotope et de site de reproduction pour les chiroptères. Même si cette route ne les détruit pas, elle n'en demeure pas moins en stricte proximité. Les perturbations liées au trafic routier (et à l'existence même de cette nouvelle voirie) ne seront pas sans impact sur la vie de ces animaux, c'est une évidence. Rappelons que les sites tels que ceux-ci sont extrêmement rares sur la métropole. Il est là aussi dommageable de prendre le risque de les sacrifier sur l'autel de préoccupations qui vont à contre-courant de la préservation de l'environnement...



Le devenir du Chemin Vert : la promesse a été faite aux riverains, inquiets à juste titre, de ne pas faire de ce chemin une nouvelle route qui assurerait le raccordement du Boulevard de la République à la LINO. Pour autant, à la lecture de la notice complémentaire en réponse à l'avis du CGED, on découvre page 45 que « La poursuite des études, et notamment des considérations de trafic (risque de shunt et de circulations non souhaitées Boulevard de la République à Loos) ainsi que la cohérence d'une éventuelle urbanisation au regard du PLU ont amené la MEL, en accord avec la Ville de Loos, à surseoir à la réalisation de ces travaux (Chemin Vert et giratoire associé). » On découvre cependant que « Les études sont néanmoins menées, de même que les mesures liées au franchissement des catiches, mais les travaux ne seront pas réalisés tant qu'un projet d'urbanisation ne le justifiera pas. Ce projet portera alors les démarches d'autorisation liées au carrefour giratoire ». Est-ce à considérer que cela signifie que la rue et le rond-point pourraient voir le jour en même temps que des projets d'urbanisation ? (Logements ? Extension d'Eurasanté ?) C'est inquiétant à plus d'un titre car les riverains du haut du Boulevard de la République et des rues/lotissements adjacents verraient leur tranquillité remise en cause! Nuisances sonores, trafic décuplé, perte de valeur des biens immobiliers, sécurité des enfants, etc. Cela pose surtout la question de la promesse faite aux riverains qui, finalement, pourrait voler en éclat en cas de projet d'urbanisation! C'est proprement inacceptable d'un point de vue éthique et ça le serait d'un point de vue environnemental en cas de nouveau projet de constructions sur le secteur!

Concernant cette partie du projet, d'une manière générale, ce sont bien les impacts sur la tranquillité et la quiétude actuelles des riverains et de la faune qu'il faut retenir. Avec les conséquences néfastes pour les uns et les autres.

#### **Conclusion:**

Par cette contribution, le Collectif Décidez Pour Loos souhaite appuyer les éléments suivants :

- Nous regrettons, une fois de plus, qu'un tel projet soit soumis à une enquête publique et donc à l'avis de la population, une fois qu'il est décidé, entériné, établi. Cela doit donc naturellement contraindre les décideurs de modifier le projet sur la base des remarques faites par les loossois-es (et haubourdinois-es) lors de cette enquête publique. Exemple : figer définitivement la décision de ne pas sacrifier le Chemin Vert en le transformant en axe de circulation à flux routier conséquent.
- Bien que cela soit systématiquement balayé d'un revers de la main avec des arguments plus ou moins discutables, la création de cet axe et de l'échangeur avec l'A25 va créer un véritable « appel d'air » pour le flux d'automobiles. Il ne peut en être autrement pour une route qui relier l'A25, un des axes les plus fréquentés de la métropole, au site CHU-Eurasanté, une des sites qui compte le plus de salariés dans cette partie de la métropole!
- La nature est sacrifiée sur l'autel de considération et d'objectifs purement matériels. Au lieu de travailler à l'amélioration de l'offre de transports alternatifs (projet tram-train, transports en communs, etc.) qui respectent plus l'environnement, on décide de créer un axe routier qui va déployer encore plus de flux routiers autour et au travers de Loos et Haubourdin. Un maillage routier supplémentaire là, et à une époque, où le respect de l'environnement devrait naturellement le bannir des décisions prises en matière de transports!



- L'intérêt de la LINO semble plus à mettre du côté de la volonté politique d'améliorer l'accès à Loos dans le seul but de permettre le développement de la ville, sa transformation/mutation (objectif assumé politiquement de la majorité en place). En témoigne un récent article dans la Voix du Nord qui expose sans équivoque l'intérêt de positionner la nouvelle cuisine centrale partagée à proximité de la LINO, à côté du Lycée DUHAMEL (sur l'actuel terrain qu'occupe la Fabrique de l'Emploi pour les serres de son atelier maraîcher...) : « Cet endroit est idéal car il est très proche des deux villes et, notamment quand la LINO sera construite, très accessible depuis Haubourdin » selon les propos rapportés de Mme le Maire de Loos. Le même raisonnement sera-t-il appliqué quand il s'agira de répondre à l'implantation de nouvelles infrastructures du côté d'Eurasanté ?

Les membres du Collectif Décidez Pour Loos resteront, avec les Loossois-es préoccupé-e-s par le sujet, extrêmement attentifs aux conclusions de cette enquête publique. Le Collectif Décidez Pour Loos souhaite véhiculer la co-construction des projets de la ville de Loos et des projets de la MEL qui la concernent. Nous attendons que les remarques et demandes de modifications du projet exprimées par les riverains (de Loos et Haubourdin) soient considérées et suivies d'effets. Et de réponses en cas de non prise en compte.

La Démocratie et le respect de l'environnement dans la décision et l'élaboration de projets sont des marqueurs forts de l'identité de notre Collectif. Ce projet les heurte malheureusement de plein fouet.

#### **Contacts:**

Christine FAUQUET <u>cfauquet@ville-loos.fr</u>

Matthieu COLLART <u>mcollart@ville-loos.fr</u>



Avis de Frédéric Tréca conseiller municipal de Loos, Groupe d'opposition « Un Autre Loos Ensemble ».

L'enquête publique porte sur les impacts environnementaux provoqués par la Lino. La lecture du projet et des réactions suscite des inquiétudes et des interrogations :

#### Des inquiétudes,

- L'obligation de respecter les lois et les schémas territoriaux (SCOT, PLU2 MEL) qui ont pour objectif, entre autres, de protéger les ressources naturelles : il reste des interrogations sérieuse sur la conformité du projet avec ce cadre.
- L'évolution probable du trafic, la Lino va provoquer un afflux de circulation, de l'A1 vers l'A25 à partir de Seclin, pour éviter le périphérique de Lille et ses accès, très souvent congestionnés. La Lino pourrait paradoxalement amener de la circulation à Loos et Haubourdin (carrefour de la rue Georges Potié).
   La création d'un nouvel axe routier qui est censé canaliser la circulation existante, risque dans le contexte d'une agglomération déjà congestionnée d'augmenter durablement la circulation.
- La protection des ressources naturelles qui constituent une partie de son patrimoine et de son identité. Par exemple en ce qui concerne Loos, le Chemin Vert pourrait progressivement constituer une entrée sur la ville par le boulevard de la République. Le plateau de Fléquières comme ressource naturelle serait alors sacrifiée: Catiches, terres agricoles, carrières....

#### Des interrogations :

Le projet initial d'une voie de contournement SUD date de près de 50 ans. Il a été annulé pour répondre à la protection des champs captants et des ressources naturelles.

- La région connait des périodes de sécheresse de plus en plus difficiles.
   L'approvisionnement de la nappe semble d'ores et déjà poser question.
   Doit-on attendre de nouvelles réglementations, ou doit-on les anticiper sans attendre les contraintes de la loi ? C'est une responsabilité politique.
- Des projets qui se développent sans anticipation sur les enjeux environnementaux.
  - Le développement d'Eurasanté prévu sur de nouvelles surfaces à protéger pourrait être évité en construisant sur les parkings actuels et en construisant des parkings en hauteur pour les usagers du CHR,
  - Le projet de renouvellement urbain du quartier des Oliveaux qui s'appuie sur la Lino et pour lequel des interrogations demeurent en matière de protection des ressources.

o ....

Ne peut-on poser en amont de ces projets les limites à ne pas dépasser, en matière de protection des ressources et plus largement sur des enjeux environnementaux ? La défense des intérêts de chaque projet a des limites lorsqu'ils se confrontent à l'intérêt général.\*

La Lino est censée apporter des réponses aux problèmes réels de circulation.
 A Loos la circulation de transit augmente, avec ses conséquences multiples : tranquillité, qualité de vie, santé...
 Il y a un risque réel que cet objectif ne soit pas atteint.
 Il est nécessaire que cette question soit abordée globalement : aménagement de la ville, infrastructures routières, infrastructures de transport, notamment le tramway, préservations des ressources... en prenant en compte les échelles de temps.

L'ensemble de ces interrogations s'adressent évidemment à la MEL comme ensemblier, maître d'ouvrage et surtout comme collectivité issue du suffrage universel qui doit apporter du sens et une vision auxquels les différents projets doivent pouvoir se référer. De nouveaux enjeux sont apparus, notamment environnementaux qui doivent être pris en compte globalement.

# C.L.C.V. EMMERIN-HAUBOURDIN, 45 rue Blériot 59320 – EMMERIN

CLCV

REÇULE

14 MAI 2021

MAIRIE DE LOOS

A Madame Chantal CARNEL 104 rue du Maréchal Foch 59120 – LOOS

### Enquête publique LINO

Madame la Commissaire Enquêteur, Si nul ne conteste les difficultés de circulation routière entre les Weppes et les portes de Lille, particulièrement en direction du CHR, on ne peut que regretter que les transports en commun (métro - voire ligne aérienne- tramway, co-voiturage) n'aient pas été privilégiés en leur temps, ce qui aurait pu remettre en question ce projet, le préfet lui-même ayant demandé à la MEL en 2014, que soit supprimée la réserve ER F1 sur Emmerin, soulignant qu'une voierie à grande circulation était à proscrire sur ce secteur de haute vulnérabilité de la nappe phréatique.

Nous déplorons le surcroit de circulation généré par l'axe reliant les autoroutes A1 et A25, qui aura pour conséquence des nuisances pour les riverains, et une augmentation de la pollution. Il semble par ailleurs évident que le trafic routier en direction du CHU ne fera qu'augmenter, la zone Eurasanté étant elle-même en extension, et les emplois liés à la santé étant difficilement concernés par le télétravail.

Nous approuvons la rénovation et la création de pistes cyclables, ainsi que la création d'un parking à proximité du lycée Duhamel, du parc de Loos, et des Oliveaux, tout en regrettant là aussi que ce parking ne soit pas desservi par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro, dans le but de désengorger le parking dudit métro.

Nous regrettons la réduction des surfaces cultivables générées par le projet particulièrement certains tronçons (rond-point prolongeant le chemin vert par exemple.....) Cela va à l'encontre du produire et consommer local.

Nous espérons qu'une vigilance toute particulière sera apportée à la protection de la nappe phréatique ainsi qu'à la sauvegarde de la faune et de la flore, et demandons que des contrôles fréquents soient effectués.

Nous demandons que toutes les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle soient mises en place aux abords des habitations concernées, et qu'une information ainsi que des aides financières conséquentes soient proposées aux riverains directement impactés par les nuisances générées par ce projet.

C'est pourquoi nous émettons au nom de notre association, un avis très réservé sur ce projet.

Nous vous prions d'agréer, Madame, nos sincères salutations.

Fait à Emmerin, le 11 mai

2021

Christine Durieu Plancke Présidente de l'association

**CLCV EMMERIN** 

# CONTRIBUTION DOMINIQUE ROUSSEL ENQUETE PUBLIQUE LINO SUD

Le projet d'aménagement de la LINO, dans sa partie sud comprise entre Lambersart et le parc d'activités Eurasanté, a été déclaré d'utilité publique par Monsieur le Préfet le 26 juin 2014, permettant ainsi à l'Etat, pour l'aménagement des nouvelles bretelles de raccordement à l'A25, et à la MEL de procéder aux acquisitions et expropriations nécessaires à l'exécution des travaux.

L'opportunité de ce projet pour le développement des territoires des communes de la métropole n'est donc plus à démontrer.

Sans entrer dans le détail des enjeux liés à ce projet d'infrastructure, il convient de souligner que la LINO participera au renforcement de l'attractivité du parc d'activités Eurasanté et du Centre Hospitalier Régional Universitaire, dont les conditions de desserte conviennent d'être améliorées.

De plus, à l'échelle locale, la LINO constitue une réelle opportunité pour permettre le désenclavement du quartier des Oliveaux, comportant 7 500 habitants, soit 33% de la population de la ville, qui va faire l'objet d'un vaste de programme de rénovation dans le cadre du NPNRU.

Elle apportera également une réponse à la coupure urbaine générée par la présence de la voie ferrée puisque le projet prévoit son franchissement souterrain, permettant ainsi une amélioration et un renforcement de la desserte inter-quartiers par les transports en commun.

En raison de l'importance de ces enjeux, la MEL a considéré en 2015 que les tranches fonctionnelles de la LINO allant de l'accès sud d'Eurasanté à l'échangeur de l'A25 étaient prioritaires sur les autres tronçons qui composent la LINO sud.

Dans la perspective d'entrer en phase opérationnelle, la MEL a donc procédé sur ce tronçon à l'acquisition de la quasi-totalité des terrains dont elle n'était pas propriétaire.

Elle a également constitué le dossier de demande d'autorisation de l'autorité environnementale avec étude d'impact, soumis à enquête publique, permettant à présent aux Loossois et habitants des villes d'Haubourdin, Sequedin et Emmerin de s'exprimer, non plus sur l'intérêt du projet en lui-même, mais sur les enjeux environnementaux qu'il suscite.

Au vu des différentes pièces composant le dossier, il est possible de considérer que la LINO contribuera à :

- réduire les flux de circulation de véhicules sur l'ensemble des quartiers de la ville et décongestionner le centre-ville de Loos et de la rue Guy Mocquet avec une évolution du trafic à moyen terme qui ne devrait pas s'accroître, notamment sur l'axe Foch-Potié;
- réguler les flux de camions, dont ceux générés par le secteur d'activités de la Pierrette situé sur le territoire de Sequedin, puisque la desserte de cette zone, en limite de Loos, sera améliorée par l'ouvrage en projet ;
- renforcer la desserte en transports en commun notamment du quartier des Oliveaux et des autres secteurs de la ville, en s'affranchissant des contraintes existantes liées à la présence de la voie ferrée;
- permettre la circulation des piétons et des cyclistes sur un axe sécurisé, y compris pour la traversée de l'A25, ceinturant la ville mais relié aux quartiers et donc susciter le développement des modes doux :
- favoriser le développement de la biodiversité de par l'aménagement d'espaces verts paysagers conséquents plantés d'essences locales adaptées, comportant des noues étanches ne permettant pas l'infiltration des eaux de ruissellement issues de la chaussée, de la piste cyclable et de l'allée piétonne, dans le milieu naturel;
- créer un véritable corridor écologique en connexion, d'une part, avec le parc de loisirs et sa future zone d'extension qui seront traversés dans des conditions propices à sa protection, d'autre part, avec les terrains en zone agricole classés en zone A au PLU², en ce compris le foncier qui était identifié comme pouvant être ouvert à l'urbanisation (zone AUD au PLU1 précédemment en vigueur);
- permettre la réalisation d'aménagements de nature à réduire les nuisances sonores notamment aux abords du futur échangeur sur l'A25.

De par les aménagements envisagés dans le cadre du projet, son impact sur l'environnement peut être considéré comme étant positif dans la mesure où la LINO permettra de réduire les nuisances du trafic existant dans les zones denses, d'accroître la présence de la nature en ville, facilitera les déplacements et la mobilité dans des conditions sécurisées et en étant conçue de façon à ce que les nuisances sonores soient limitées et la qualité de l'air améliorée.

Elle permettra également la requalification de certains sites dégradés et le traitement de la pollution des sols générée par d'anciens sites industriels (site GRTGaz).

En fait, les enjeux environnementaux majeurs induits par la LINO sont liés à la proximité des champs captants du sud de Lille et à la présence de milieux naturels dont la carrière d'Emmerin / Loos / Haubourdin.

De fait, le projet de LINO est en dehors des périmètres règlementaires de protection des champs captants (PIG) et de l'Aire d'Alimentation des Captages de vulnérabilité totale et très forte (AAC1).

Il se situe au PLU2, pour partie, en AAC2 (secteur de vulnérabilité forte), étant précisé que le tracé de la voie de raccordement de la LINO au quartier des Oliveaux a été modifié de façon à se situer en dehors de ce secteur.

Un rapport établi par un hydrogéologue agrée est joint au dossier soumis à enquête publique. Celui-ci comporte des préconisations qui mériteraient d'être considérées comme ayant valeur prescriptive.

Les observations formulées par le COPAR dans l'avis joint au dossier doivent également être prises en compte et être opposables au maître d'ouvrage.

Le tracé, dont les caractéristiques ont été adaptées aux contraintes liées à l'Aire d'Alimentation des Captages, prend également en compte la nécessité de protéger les espaces agricoles inconstructibles ainsi que la faune et la flore en permettant notamment de préserver les lieux de reproduction d'espèces protégées comme le goéland cendré et l'hirondelle de rivage.

On peut à ce titre noter l'avis favorable du Comité National de Protection de la Nature sur le projet, avis joint au dossier.

Ce tracé permet également la préservation du patrimoine naturel constitué par les cavités souterraines dont certaines sont identifiées comme étant « remarquables », étant précisé que les conditions d'aménagement de l'infrastructure ne sont pas de nature à engendrer un comblement de la totalité des catiches puisque la LINO serait fondée sur un radier général.

Par ailleurs, j'ai relevé avec satisfaction que si les études réalisées concernent également l'aménagement du chemin vert dans la perspective du raccordement du boulevard de la République à la LINO, il est précisé que la réalisation des travaux d'aménagement de ce chemin rural n'est pas envisagée dans l'immédiat. Cet aménagement ne saurait être justifié que par un éventuel projet d'intérêt majeur.

Enfin, après réalisation des travaux, il me semble important que des indicateurs de suivi soient mis en place sur les moyen et long termes de façon à veiller au respect des objectifs et enjeux initiaux fixés afin de limiter l'impact environnemental de l'infrastructure.

Dominique Roussel
Adjoint au Maire de la Ville de Loos
Eco-acteur à la FNH
Adhérent ADAV
droussel@ville-loos.fr
33(0)611338938

#### **HORS DELAI**



# REÇULE 27 MAI 2021

MAIRIE DE LOOS

Mairie de LOOS Madame le Commissaireenquêteur, Madame Chantal Carnel 104 rue du Maréchal Foch 59120 LOOS

#### SERVICE AMENAGEMENT TERRITORIAL

Tél. 03 21 60 48 60

N/Réf. CD/HS/SP N°21.341

Saint Laurent Blangy, le 4 Mai 2021

#### Siège administratif

56 avenue Roger Salengro BP 80039 62051 Saint Laurent Blangy cedex

SIRET 130 013 543 00025

Tél.: 03 21 60 57 57 Email: contact@npdc.chambagri.fr

# Objet : Enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale

Madame le Commissaire-Enquêteur,

La Chambre d'agriculture a pris connaissance du dossier d'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale pour les tranches 1 à 3 du projet de LINO.

Bien conscients que le projet ait déjà été déclaré d'utilité publique (en 2014), la présente enquête publique nous amène à faire quelques remarques complémentaires, le contexte (le document d'urbanisme notamment) ayant également depuis, évolué.

Tout d'abord, la Chambre d'agriculture note que les objectifs de la LINO portent sur le développement de grands projets métropolitains tels qu'Euratechnologie ou Eurasanté et que ce projet n'est pas seulement un ouvrage routier mais un aménagement favorisant les transports en commun et les modes de déplacement doux.

Elle tient à préciser que le tracé de la Lino présenté, est celui qui avait fait l'objet de négociation avec le monde agricole.

✓ Toutefois, notre Compagnie s'interroge sur la nécessité de maintenir un giratoire au milieu de la plaine agricole (secteur chemin vert) car une telle infrastructure est génératrice de consommation d'espace.

En effet, ce giratoire pouvait se justifier au PLU1 car il desservait des zones d'urbanisations futures classées AUDa et AUDm.

Au PLU2 approuvé, par la MEL le 12 décembre 2019, le giratoire se situe au cœur de la zone agricole AAC2, qualifiée de forte vulnérabilité.

Nos interrogations portent également sur le projet de transformation d'un chemin agricole en voirie (chemin vert), débouchant sur ce même giratoire.

Siège social 299 boulevard de Leeds

59000 Lille

REPUBLIQUE FRANÇAISE Etablissement public loi du 31/01/1924 Siret 130 013 543 00033 APE 9411Z

www.nord-pas-de-calais.chambre-agriculture.fr

A ce jour, au vu du document d'urbanisme en vigueur et des volontés partagées de vouloir respecter et protéger la ressource en eau, nous nous interrogeons réellement sur l'opportunité de ce giratoire et de la transformation de ce chemin.

Nous actons en page 16 du résumé non technique que la MEL en accord avec la ville de Loos émettrait pour l'instant, un sursis à statuer sur ces aménagements connexes.

en ce qui concerne le profil type retenu pour la création de voies nouvelles, la Chambre d'agriculture s'étonne de la largeur de l'emprise retenue (22.50 mètres), d'autant que la chaussée ne ferait que 6 à 7 mètres (2\*1voie).
 Le reste de l'emprise est occupé par une piste cyclable

bidirectionnelle (3m), une allée piétonne collée à la piste cyclable et des noues, espaces verts de 9m.

Nous nous interrogeons sur la consommation de foncier agricole importante et nous demandons une optimisation des emprises.

Nous rappelons que le gabarit des engins agricoles, réglementé est soumis aux règles du code de la route. Nous savons que la circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux, et varie selon les saisons et les productions concernées.

Ainsi, les exploitants agricoles doivent pouvoir circuler facilement. Il en va de même pour leurs prestataires (entreprises de travaux agricoles notamment...).

Nous souhaitons s'assurer que cette voirie pourra bien être empruntée par les engins agricoles.

✓ Nous attirons également l'attention quant à la préservation des accès au parcellaire suite à la création de la LINO.

La LINO traversant la plaine agricole, au regard de la configuration de la route, des accès au parcellaire sont-ils prévus ?

En effet, il est indispensable que les accès aux parcelles jouxtant la LINO soient prévus et suffisamment larges pour permettre le bon accès par le gabarit agricole, et ce en toute sécurité.

✓ La Chambre d'agriculture note un impact sur une zone humide, affectée lors de travaux (parcelle agricole le long de la Deûle). Néanmoins, elle se satisfait de la compensation de zones humides en dehors des espaces cultivés.

Nous vous prions de croire, Madame le Commissaire-Enquêteur, en l'assurance de nos salutations distinguées.

Le Président,

Christian DURLIN

a de la companya del companya de la companya del companya de la co