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)

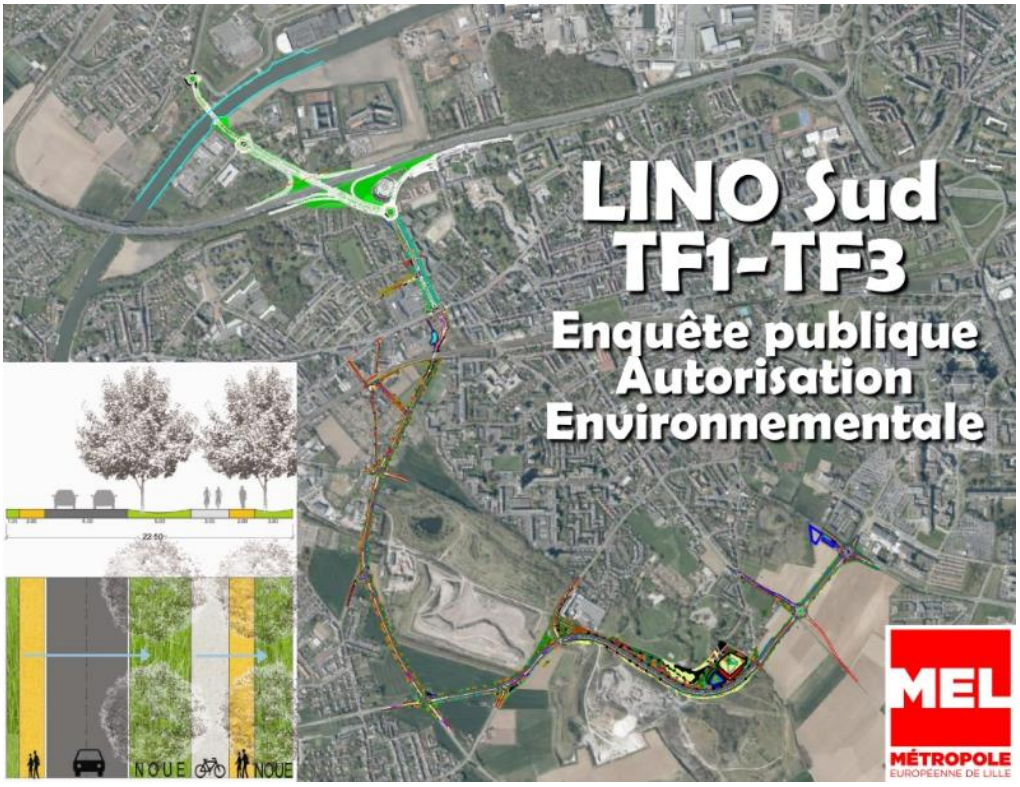
Du 8 avril au 14 mai 2021 inclus

PARTIE 1 : RAPPORT

PARTIE 2 : MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

CONCLUSIONS ET AVIS

ANNEXES



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

CONCLUSION ET AVIS
DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE LINO SUD

Table des matières

I OBJET DE L'ENQUÊTE 3
PRÉSENTATION D'UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE 3
PRÉSENTATION DU PROJET 3
CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 7
DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE 7
LA PARTICIPATION DU PUBLIC 9
II LES CONCLUSIONS PARTIELLES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE 9
SUR LA COMPOSITION DU DOSSIER 9
SUR LA PROCÉDURE 11
SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU 13
SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA DÉROGATION À L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPÈCES ET HABITATS PROTÉGÉS 17
SUR L'ÉVALUATION D'INCIDENCES VIS-À-VIS DES SITES NATURA 2000 18
SUR L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE 18
SUR LES AUTRES AVIS 20
SUR LE MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AUX QUESTIONS POSÉES PAR LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE 20
SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC 21
SUR LA LÉGALITÉ DE L'ENQUÊTE OU DU DOSSIER 21
SUR LE CHEMIN VERT ET LE CHEMIN DE FLESQUIÈRES 23
SUR L'AGRICULTURE 24
SUR LES CHAMPS CAPTANTS 24
SUR LES CATICHES 28
SUR LA CARRIÈRE ET LA BIODIVERSITÉ 29
SUR LES PROFILS EN TRAVERS 30
SUR LE TRAFIC ET BRUIT 30
SUR LOOS 32
SUR SEQUEDIN 33
SUR LA TF4 – SEQUEDIN 36
SUR LE SUIVI DU PROJET – INDICATEURS 36
SUR DES PROPOSITIONS 37
SUR L'OBSOLESCENCE DU PROJET 37
III CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE 40

PRÉAMBULE

Le présent document constitue les conclusions et l'avis relatifs 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)

Le rapport et le Mémoire en réponse aux observations sont consignés dans deux documents distincts.
Les annexes sont consignées dans un document séparé nommé « ANNEXES ».

I OBJET DE L'ENQUÊTE

PRÉSENTATION D'UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Entrée en vigueur le 1er mars 2017, avec la publication de l'ordonnance n°2017- 80 et les décrets n°2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017, la procédure d'autorisation environnementale a pour but de rassembler plusieurs autorisations dispensées par l'État qui relèvent du domaine de l'environnement.

La procédure d'autorisation environnementale regroupe au sein de la même procédure l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables et relevant des différents codes :

- Procédures du code de l'environnement : autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ou **des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)**, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, **dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés**, agrément pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés (OGM), agrément des installations de traitement des déchets, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre ; déclaration IOTA ; enregistrement et déclaration ICPE ; **absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;**
- Code forestier : autorisation de défrichement ;
- Code de l'énergie : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité ;
- Code des transports, code de la défense et code du patrimoine : autorisation pour l'établissement d'éoliennes.

PRÉSENTATION DU PROJET

La Métropole Européenne de Lille (MEL) rassemble 95 communes et plus d'un million d'habitants sur un territoire à la fois rural et urbain, composé de grandes villes et de villages.

La LINO, Liaison Intercommunale Nord-Ouest, fait partie des grands projets mobilité de la MEL. Cette liaison reliera le pôle Eurasanté de Loos au sud, à Lambersart au nord-ouest de Lille.

Les travaux de la partie sud de la LINO s'étendront sur 12 kilomètres sur les communes de Loos, Emmerin, Haubourdin, Sequedin, Lomme et Lambersart. Cet équipement routier fluidifiera la circulation en facilitant les accès aux pôles économiques stratégiques : Euratechnologies, Eurasanté, CHRU, Euralimentaire et Port de Lille.

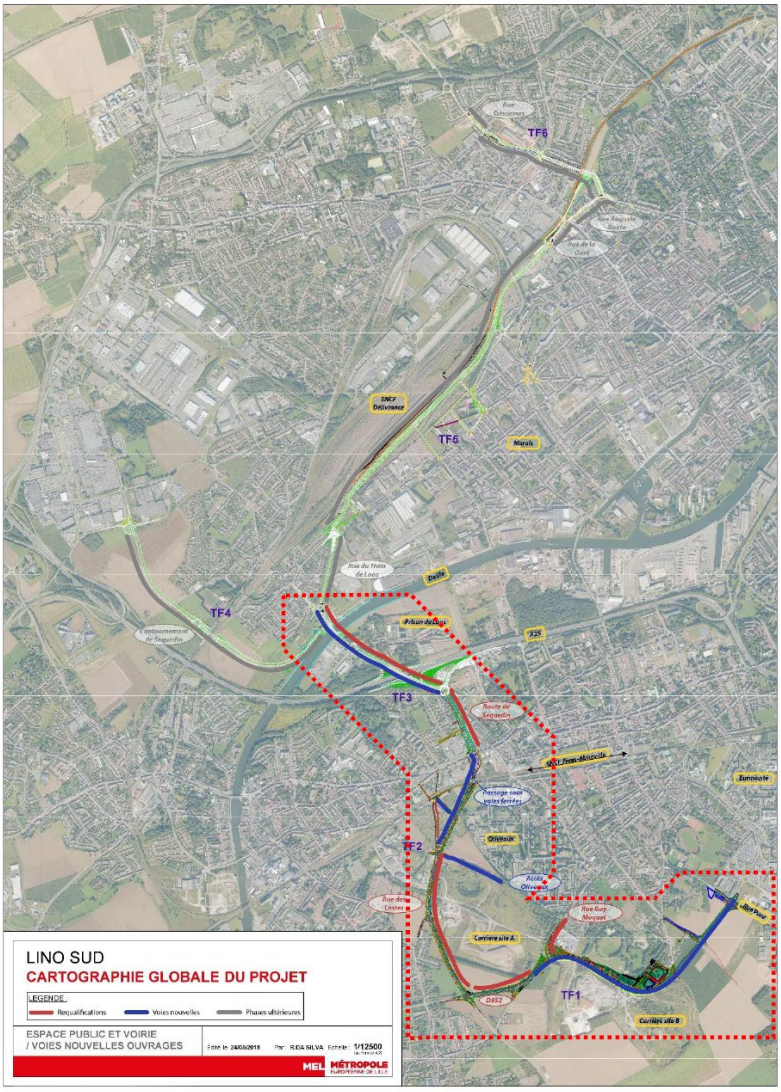


Figure 1 - Le projet global et les tronçons priorisés TF1 à TF3

Le tracé a été découpé en 6 tronçons, appelés tranches fonctionnelles (TF1 à TF6) qui sont indépendantes les unes des autres, chacune d'entre elles pouvant être réalisée et mise en service isolément.

Suite à l'arrêté d'Utilité Publique obtenu en juin 2014 (DUP prorogée par un arrêté préfectoral du 27 mars 2019), la MEL s'est prononcée, lors d'une Conférence des Maires en septembre 2015 sur une priorisation de réalisation des différentes tranches. Les tranches fonctionnelles TF1, TF2 et TF3 sur les communes d'Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin seront réalisées prioritairement.

Les objectifs du projet sont :

- Favoriser le développement de grands projets métropolitains tels que Euratechnologies à Lille - Lomme ou Eurasanté à Lille - Loos, grâce à une meilleure accessibilité depuis l'autoroute A 25 et la Rocade Nord-Ouest.
- Réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) liées à la circulation automobile dans les secteurs urbanisés de la première couronne nord-ouest de l'agglomération Lilloise, en favorisant les reports de circulation vers une infrastructure routière structurante essentiellement située à l'écart des secteurs urbanisés.
- Favoriser les modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle dans le secteur, par la création d'aménagements dédiés aux modes doux de déplacement (piétons et cyclistes) et

d'aménagements permettant la mise en service d'une nouvelle offre de transport collectif (bus de rocade).

Chaque tranche est créditée d'objectifs qui lui sont propres :
TF1 : favoriser le développement du pôle Eurasanté + CHRU (pôle identifié comme l'un des cinq pôles d'excellence métropolitain), en améliorant son accessibilité depuis la D 341 et l'ensemble du secteur Sud-Ouest de la Métropole lilloise.
TF2 : faciliter les liaisons de part et d'autre de la voie ferrée Fives-Abbeville, notamment pour les transports collectifs.
TF3 : renforcer la desserte du secteur de La Pierrette à Sequedin, où se situent des établissements qui génèrent un flux important de poids-lourds : dépôt de bus, annexe de collecte des déchets, etc.
mieux répartir les flux vers Lille entre l'autoroute A 25 à vocation interurbaine et les axes routiers proches (D 207 et D 941).

Les principaux contributeurs pour ce projet sont :

Maîtres d'ouvrage	Opération d'ensemble l'ensemble des mesures de compensation	MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
	Franchissement des voies ferrées	SNCF RÉSEAU Direction Territoriale Hauts de France
Maître d'œuvre	Conception	Ingérop - 59814 Lesquin
Rédacteur	Dossier d'autorisation au titre du code de l'environnement	MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE MAGEO 59044 LILLE URBA FOLIA 59650 Villeneuve d'Ascq

Conformément aux engagements pris par la Métropole Européenne de Lille dans l'étude d'impact de 2013, des études complémentaires sur le volet faune/flore/habitat ont été réalisées sur les premières tranches fonctionnelles (1,2 et 3) du projet de LINO Sud et les incidences sur le milieu aquatique précisées. Une actualisation de la modélisation du trafic généré par le projet a été réalisée.

Le projet de la LINO Sud est concerné par des prescriptions requises :
- au titre de la loi sur l'eau (installations, ouvrages, travaux et activités ou « IOTA »)
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;

Il est donc soumis à autorisation environnementale et doit faire l'objet d'une enquête publique environnementale.

L'étude d'impact présentée à cette enquête est appelée « Note complémentaire à l'Étude d'Impact de 2013 », elle consiste en un complément de l'étude d'impact de 2013. Les parties nécessitant une actualisation ont été mises à jour. Les autres ont fait l'objet d'un résumé.

Ce projet consiste en la création, au travers de la requalification de chaussées existantes et de création de nouvelles voiries, d'aménagements « multimodaux » dédiées aux véhicules motorisés, et aux modes doux (piste cyclable et cheminement piétonnier), d'espaces paysagers, et d'une gestion des eaux de ruissellement générées par ces aménagements en les recueillant par un système de noues.

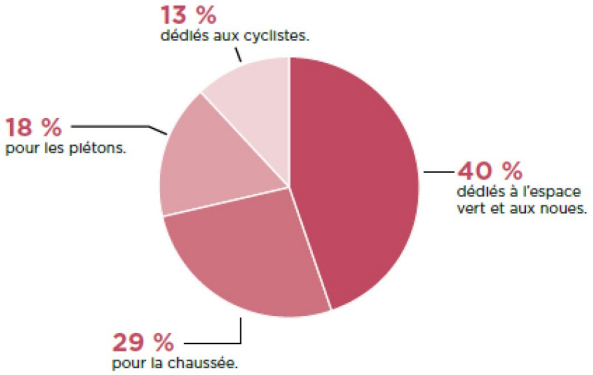
Un aménagement type des voies a été défini, mais il varie sur les différents secteurs du projet, pour répondre à des contraintes particulières.
En moyenne, cet aménagement type occupe une emprise de 22,50 m, le profil en travers type de la voie principale est systématiquement composé de :

- une chaussée large de 6 à 7m, en fonction des secteurs (2 x 1 voie) ;
- une piste cyclable bidirectionnelle large de 3,00 m ;
- une allée piétonne large de 2,00 m, accolée à la piste cyclable
- une ou plusieurs noues, espaces verts destinés à recueillir les eaux de ruissellement issues de la chaussée, de la piste cyclable et de l'allée piétonne.

La gestion des eaux pluviales du projet de LINO Sud privilégie les techniques d'assainissement dites « alternatives ». L'ensemble des eaux pluviales liées à la voirie est recueillie par un système de noues permettant soit l'infiltration, soit l'acheminement vers des ouvrages ou des bassins, fonctionnant eux-mêmes en infiltration ou en stockage.

Caractéristiques de chacune des tranches	**TF1**	**TF2**	**TF3**
Longueur du tronçon	1600	2200	1470 dt rte Sequedin
Bretelles			1500
Longueur cumulée des noues	3500	3000	430 route de Sequedin
Surface chaussée	10400	14300	28000
Surface mode doux	4800	8300	8200
Surface espaces verts yc noues			
Emprises de voiries	18400	23600	Non significatif
Aménagées sur abord	25000		

Données approximatives



Des ouvrages importants seront à réaliser sur le tracé.
Sur la TF1 : un ouvrage d'art sous la voie principale permettra le passage des poids-lourds entre les deux sites de la carrière situés de part et d'autre de la voie.
Sur la TF2 : un ouvrage d'art permettra le passage sous la voie ferrée Fives - Abbeville, afin de relier la rue des Lostes à Haubourdin à la rue Georges Potié à Loos
Sur la TF3 : un nouvel échangeur (diffuseur) sera créé entre l'autoroute A 25 et la LINO Sud ainsi que la réalisation d'une passerelle dédiée à la circulation des modes doux, en complément de l'ouvrage existant qui franchit la Deûle.

Les enjeux environnementaux proches du tracé concernent notamment l'alimentation en eau potable de l'agglomération lilloise avec les captages d'Emmerin au sud et les impacts sur quelques milieux naturels, dont la carrière d'Emmerin et la conservation d'habitats et d'espèces

Le projet est également porteur d'objectifs environnementaux :

- favoriser les transports en commun et les modes doux de déplacements

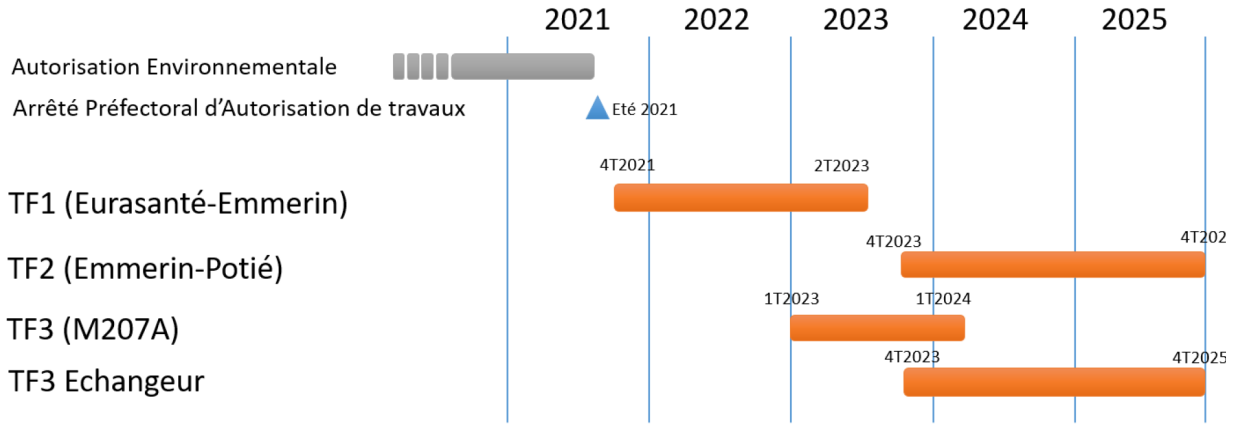
- traiter les eaux de ruissellement par, dans la mesure du possible, infiltration dans des noues tout le long de son linéaire crée une coulée verte qui a l'ambition de devenir un corridor écologique, et ceci grâce à des plantations d'essences adaptées.

Lors d'un Conseil Métropolitain du 23 avril 2021, les élus ont été concertés concernant l'actualisation du coût du projet de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest – Partie Sud.

Le budget pour financer ces trois sections représente 85 millions d'euros qui se décompose comme tel :

- 67,75 M€ : études et coût des travaux de la partie au sud de l'A25.
- 16,6 M€ : coût de l'échangeur sur l'autoroute A25.

Le calendrier prévisionnel des chantiers des 3 premières sections est le suivant :



CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

La demande d'autorisation environnementale relève du Code de l'Environnement (Chapitre 3 –Titre 2-Livre1 – Article L123-1) au triple titre de :

- la loi sur l'eau (IOTA) : Article L. 214-1 et suivants relatifs aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) et rubriques 2.1.5.0, 1.2.1.0 et 2.2.4.0
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés : articles L.411-1, L.411-2, R.411-1 et suivants ;
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences NATURA 2000

Le respect des objectifs de conservation des sites Natura 2000 d'après l'évaluation des incidences réalisée au titre de l'article L.414-4-IV du code de l'environnement.

Le présent dossier est établi conformément aux articles du Code de l'Environnement :
Demande d'autorisation environnementale Articles R181-12 à D181-15-10
Contenu de l'étude d'impact Articles R.122-4 à 5
Conditions de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du Code de l'environnement, c'est-à-dire selon la procédure régissant les enquêtes environnementales.

Prescrite par l'arrêté préfectoral du Nord du 25 mars 2021, l'enquête s'est déroulée sur une période de 31 jours consécutifs, du mercredi 14 avril au vendredi 14 mai 2021.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public.

Par décision N° E20000015 / 59 du 05 février 2021, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné Madame Chantal CARNEL, cadre supérieur chez France Télécom, retraitée, demeurant dans le département du Pas-de-Calais en qualité de commissaire enquêteur ;

L'organisation et le déroulement de l'enquête sont décrits dans le rapport d'enquête au § « III ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ».

Le siège de l'enquête fut fixé à la mairie de Loos.

L'ouverture de cette enquête a fait l'objet d'une publication dans deux journaux locaux (Voix du Nord et Nord Éclair) les 30/03 et 14/04/2021, d'un affichage dans les 4 mairies concernées et sur 6 panneaux répartis sur le tracé du projet.

Le dossier d'enquête, tel qu'il a été présenté au public, est décrit dans le rapport au § « 1.3 PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE DU DOSSIER DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ».:

Le dossier de projet de la Lino Sud et un registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public, dans chacun des lieux d'enquête visés dans le tableau ci-dessous, aux jours et heures de leur ouverture.

Date	**Commune**	**Horaires**
AVRIL	4 permanences	
Mercredi 14	Mairie de Loos Siège de l'enquête	08H00 à 12H00
Lundi 19	*Permanence téléphonique*	17H00 à 20H00
Samedi 24	Mairie de Emmerin	09H00 à 12H00
Mercredi 28	Mairie de Sequedin	09H00 à 12H00
MAI	3 permanences	
Lundi 3	*Permanence téléphonique*	17H00 à 20H00
Jeudi 6	Mairie de Haubourdin	13H30 à 16H30
Vendredi 13	Mairie de Loos Siège de l'enquête	14H00 à 18H00

Durant les 31 jours de l'enquête, conformément aux dispositions de l'arrêté d'ouverture, le public a pu déposer ses observations et propositions relatives au projet du mercredi 14 avril 8H00 au vendredi 14 mai 2021 :

- par écrit sur les registres d'enquête, côtés et paraphés par la Commissaire Enquêtrice, ouverts à cet effet, dans chacune des mairies du périmètre de l'enquête publique ;
- par courriel à l'adresse suivante : lino-sud@registredemat.fr, celles-ci ont été ensuite intégrées dans le registre dématérialisé ;
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante https://www.registredemat.fr/lino-sud
- par courrier postal à l'attention de Madame la Commissaire Enquêtrice, mairie de Loos - 104 Rue du Maréchal Foch, 59120 Loos
- par oral lors des permanences en présentiel et des permanences téléphoniques.

Les observations écrites et orales déposées ont été dupliquées dans le registre numérique.

Un fichier téléchargé à partir du registre numérique regroupant l'ensemble des observations déposées au cours de l'enquête (tous modes de dépôt) a été remis à la préfecture.

Les observations du public ont été consignées dans un procès-verbal qui a été remis à Monsieur DELOBEL et Madame BENEDETTI (MEL) le 20 mai 2021 et commenté ce même jour.

Le mercredi 2 juin 2021, Monsieur DELOBEL et Madame BENEDETTI ont remis et commenté le mémoire en réponse à la Commissaire Enquêtrice dans les locaux de la MEL.

La Commissaire Enquêtrice a ensuite apporté ses commentaires à la suite des réponses apportées par la MEL. Ce document se nomme « PARTIE 2 : MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC »

Le 2 juin 2021 la conseil municipal de Emmerin a émis un avis favorable.

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Cette partie est détaillée dans le § « IV LA CONTRIBUTION DU PUBLIC» du rapport.

CONTRIBUTIONS	Mode de dépôt								
Lieu dépôt	C	E	L	O	RD	Courriel	T	Total général	%
Mairie de Loos	2	2	1	1				6	6,6%
Mairie de Emmerin		3	1	4				8	8,8%
Mairie de Haubourdin		1	2	1				4	4,4%
Mairie de Sequedin		6	2	1				9	9,9%
Registre Dématérialisé					62			62	68,1%
Courriel						1		1	1,1%
RDV Téléphonique							1	1	1,1%
Total général	2	12	6	7	62	1	1	91	100,0%
	2,2%	13,2%	6,6%	7,7%	68,1%	1,1%	1,1%	100,0%	

Quatre-vingt-onze contributions ont été déposées. Certaines traitant plusieurs thèmes ont été découpées en observations. Une contribution a été réceptionnée hors délai.

Le liste des déposants est présentée en fin du rapport.

II LES CONCLUSIONS PARTIELLES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

SUR LA COMPOSITION DU DOSSIER

La composition détaillée du dossier est consultable au paragraphe « I.3 PRÉSENTATION DE LA COMPOSITION DU DOSSIER DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE » du rapport.

Le dossier est composé des pièces suivantes :

R181-13.1 A–Pétitionnaire
R181-13.2 B – Localisation du Projet
R181-13.3 C – Maîtrise foncière
R181-13.4 D – Description des travaux
R181-13.5 E – Étude d'impact
R181-13.7 F – Annexes
R181-13.8 G – Note de présentation non technique
H – Dossier de Dérogation Espèces Protégées (L411-2 CE)

Il comporte toutes les pièces requises pour une demande d'autorisation environnementale, ainsi que l'intégralité du dossier présenté à l'appui de la demande de dérogation à l'interdiction des espèces protégées.

Le projet ayant déjà fait l'objet d'une Demande d'Utilité Publique dont l'arrêté a été délivré le 26 juin 2014, le dossier relatif à cette enquête contenait aussi :

Le résumé non technique de l'étude d'impact de 2013
L'Étude d 'Impact de 2013
L'Avis de l'autorité environnementale Ae n°2012-72
La notice complémentaire en réponse à l'avis de CGEDD

Pour les projets subordonnés à la délivrance de plusieurs autorisations, pour lesquels il reste la délivrance d'une autorisation au moins et si les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées, ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, l'étude d'impact devra être actualisée conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.
Une demande d'autorisation, pour la composante d'un projet, n'entraîne pas la nécessité de réaliser une nouvelle évaluation environnementale lorsque le projet en a déjà fait l'objet : soit l'étude d'impact est toujours d'actualité et aucune formalité n'est requise au titre de l'évaluation environnementale, soit elle nécessite une actualisation et ce sont les dispositions du III de l'article L. 122-1-1 qui s'appliquent.

La MEL a fait le choix de produire une « note complémentaire à l'étude d'impact de 2013 » plutôt que d'actualiser l'étude d'impact dans son ensemble, afin de conserver la traçabilité et la transparence des modifications apportées au projet ».

L'étude d'impact de 2019 consiste en un complément de l'étude d'impact de 2013. Pour « faciliter » la lecture, ce document reprend la trame de l'étude d'impact de 2013. Les parties nécessitant une actualisation ont été mises à jour. Les autres ont fait l'objet d'un résumé. Le document est nommé « Note complémentaire à l'étude d'impact » et il est parsemé d'avertissements du type : « Cette partie de l'étude d'impact de 2013 est inchangée. Nous reprenons ci-dessous l'essentiel. » ou « Cette partie de l'étude d'impact de 2013 a été entièrement retravaillée. ».

L'étude du dossier implique donc la lecture de :
l'étude d'impact de 2013
l'avis de l'Ae n°2012-72
la notice complémentaire en réponse à l'avis de CGEDD
la note complémentaire à l'étude d'impact de 2013
l'étude d'impact/avis CGEDD - Juillet 2019 / n°Ae 2019-49 actualisation de l'avis Ae n°2012-72
la notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Le dossier présenté à l'enquête est conforme à l'article R. 181-13 du code de l'environnement quant à sa composition et aux différentes pièces réglementaires qu'il doit comporter.

Le dossier était identique dans chacune des quatre communes comprises dans le périmètre du projet.

Le dossier numérique comportait les mêmes documents que le dossier papier.

Le dossier papier présenté dans chaque commune, le dossier numérique sur clef USB en mairie de Loos et dans le registre dématérialisé comportaient l'ensemble des documents.

Il a été rendu accessible au public pendant toute la durée de l'enquête.

RECOMMANDATION 01 :

Pour les fichiers PDF, afin de faciliter la navigation, l'activation de signets permettrait d'atteindre plus efficacement des éléments spécifiques du dossier.

Cette facilité est absente sur quelques PDF

L'étude du dossier a été rendue difficile par la conception de l'étude d'impact qui était composée d'éléments complémentaires à rechercher dans l'étude d'impact de 2013 et dans la « note complémentaire à l'étude d'impact de 2013 » qui intégrait les nouveaux éléments et un résumé des éléments encore d'actualité de l'étude d'impact de 2013. Il fallait aussi se reporter aux avis de l'Autorité environnementale et à leur « notice complémentaire en réponse » respectives pour être certain d'avoir une information complète.

L'enquête publique a pour objectif d'informer le public qui a un mois pour étudier les documents. Ce choix de produire une « note complémentaire à l'étude d'impact de 2013 » plutôt que d'actualiser l'étude d'impact dans son ensemble n'était pas le meilleur choix. La récriture complète de l'étude d'impact me parait plus appropriée au grand-public.

Je m'interroge sur la composition du dossier qui accompagnera l'enquête publique pour la TF4.

RECOMMANDATION 02 :

Pour la TF4, si le choix se porte toujours sur la rédaction d'une note complémentaire, penser que le dossier n'est pas destiné exclusivement à des experts et à ceux qui l'ont suivi et construit. Le grand-public a besoin de documents autoportants.

SUR LA PROCÉDURE

Prescrite par l'arrêté préfectoral du Nord du 25 mars 2021, l'enquête s'est déroulée du mercredi 14 avril au vendredi 14 mai 2021.

Les panneaux d'information présents sur la commune de Loos ont été dérobés entre le 7 et le 9/05/2021. Un dépôt de plainte a été déposé par la MEL. Les panneaux volés ont été remplacés dès le mardi 11 mai 2021 et maintenus jusqu'au 14 mai 2021 inclus, date de la clôture de l'enquête.

Durant les 31 jours de l'enquête, conformément aux dispositions de l'arrêté d'ouverture, le public a pu :

- prendre connaissance du dossier en mairies de Loos , Emmerin, Haubourdin et Sequedin, sur le registre numérique et sur rendez-vous à la DDTM de Lille.
- déposer des contributions sur les registres déposés en mairies, sur le registre numérique, par courriel et par courrier.

- dialoguer avec la commissaire enquêtrice au cours des cinq permanences en mairie et deux permanences téléphoniques.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

J'estime que les modalités de l'enquête ont offert au public de bonnes conditions d'information et de larges facilités d'expression.

Toutes les procédures réglementaires ont été respectées pour la préparation de l'enquête, sa mise en œuvre, son déroulement et les conditions d'information du public.

La durée de l'enquête a été suffisante pour permettre la libre expression du public sur le projet.

J'ai pu disposer de toutes les informations que j'estimais nécessaires pour une bonne compréhension du dossier de la part de la MEL. Je n'ai jamais ressenti une rétention d'information susceptible d'être préjudiciable à ma propre analyse du projet.

- ❖ Une personne a éprouvé des difficultés pour trouver et télécharger les documents sur le site numérique : **Obs 08, 09, 11 et 12**

La bonne disponibilité des documents a été vérifiée et confirmée.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Il est vrai que les appellations des documents n'étaient pas toujours très simples et que les fichiers numériques avaient des noms différents.
Afin d'aider le public à naviguer plus facilement dans le dossier, j'ai demandé à la MEL de rédiger une table de correspondance entre les noms des fichiers papiers et les noms des fichiers numériques.

Je regrette que le registre numérique ne permettait pas d'envoyer un courriel à cette personne, nous aurions pu l'aider.

RECOMMANDATION 03 :

Demander au prestataire porteur de Registre numérique de donner la possibilité au commissaire enquêteur de pouvoir communiquer par courriel avec un déposant.

- ❖ Disparition des panneaux d'affichage : **Obs 55 et 56**

Le 7 mai j'ai été avertie par courriel que des panneaux relatifs à l'enquête de la LINO avaient disparu.

En effet l'ensemble des panneaux d'information présents sur la commune de Loos ont été dérobés entre le 7 et le 9/05/2021. Un dépôt de plainte a été fait par la MEL. Les panneaux volés ont été remplacés dès le mardi 11 mai 2021.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE : Je ne pense pas que ce « vol » ait pu nuire à la publicité de l'enquête. Nous étions dans les derniers jours.

SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

Le présent dossier constitue une demande au titre de la procédure d'Autorisation Unique créée par l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 et les décrets n°2017-81 et n°2017-82 de la même date.

- L'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau),

- L'autorisation de dérogation aux interdictions édictées pour la conservation (...), d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement

- L'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L.414-4 du code de l'environnement.

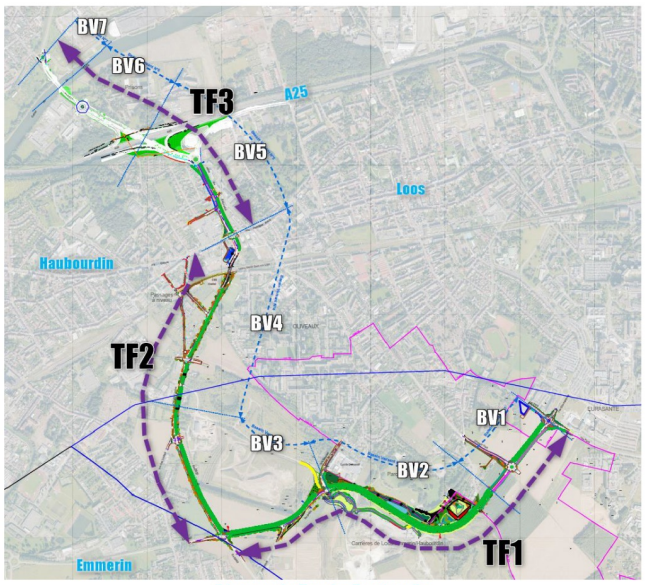
La MEL est en charge de la distribution d'eau potable sur son territoire. Elle est aussi responsable de l'assainissement individuel et collectif, c'est-à-dire de la collecte des eaux usées et de leur traitement avant rejet en milieu naturel.
L'espace public est entretenu par la MEL qui en assure à la fois : la gestion, les réparations et les mesures préventives.

La création d'infrastructures étant susceptible par leur imperméabilisation d'accentuer les incidences des écoulements pluviaux sur les milieux, sur les biens et les personnes, les eaux pluviales peuvent devenir source de pollution pour les milieux aquatiques et peuvent impacter les activités humaines.

Un projet d'aménagement peut générer un nouveau rejet d'eaux pluviales dans le sol, le sous-sol ou les eaux superficielles. De ce fait, il peut être soumis par le Code de l'Environnement soit à déclaration au titre de l'article L.214-3, soit à autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1. L'article R.214-1 du même code relatif à la nomenclature détaille les opérations soumises à autorisation environnementale ou à déclaration.

Pour les rejets pluviaux l'infiltration par le recours à des noues sur une grande partie du tracé a été retenue. Ces noues sont de deux types, imperméabilisées ou filtrantes, et sont composées d'un support géotextile, de sables et de calcaires concassés.
Si l'infiltration est impossible, les eaux sont tamponnées dans des ouvrages adaptés, avant rejet contrôlé au réseau.

Sept bassins versants routiers (BVR - *Définition extérieure au dossier : Surface imperméable sur laquelle les eaux de ruissellement sont collectées et évacuées par les mêmes canalisations*) ont été identifiés. Ils ont été divisés en sous-bassins.



Découpage des Tranches Fonctionnelles

L'ensemble des ouvrages est calculé pour une période de retour de 100 ans, permettant la gestion des évènements pluvieux dans les emprises du projet.
Les zones présentant une trop faible perméabilité sont équipées de surverses avec rejets au réseau à débit limité.
Lorsque l'infiltration n'est pas envisageable (mauvaise perméabilité des sols, présence de carrières souterraines, …), un exutoire naturel (fossé, canal…) a été recherché, ou, en dernier recours, le réseau d'assainissement de la MEL.
Dans le cas d'un rejet des eaux de ruissellement vers un réseau d'assainissement, ce rejet est soumis à des limitations de débit.

Les calculs d'intensité de précipitation ont été effectués à l'aide de la loi de Montana qui a tenu compte des coefficients de Montana issus de la station météorologique de Lille-Lesquin.

SYNTHÈSE DES TECHNIQUES D'ASSAINISSEMENT

BVR		BVN	Particularité	ASSAINISSEMENT	Pollut accident Tps vidange
TF1					
BV1	BV1-1 Neuves + Giratoire	3 BVN 25,23ha	AAC PER Catiches	Noues enherbées étanches, si impossible par collecteurs pour traversées voiries Bassin infiltration en dehors des catiches : 1940 m^3	6H
	BV1-2 Neuves Ch vert	NC	PER Catiches Surélevé	Chaussée à structure réservoir :155 m^3 Rejet vers le réseau par drain après décantation et éventuellement filtration Géomembrane pour étanchéifier la structure	20H
BV2	Neuves	NC	AAC	Noues de collectes enherbées avec massif de piégeage pollution Bassin infiltration 2000 m^3 Zone humide à créer en compensation de destruction	24H
TF2					
BV3	BV3-1 Requalif	5ha	AAC	Largeur imperméabilisée globalement sensiblement diminuée Fossé pour rétablir fossé existant Infiltration par noues cloisonnées et enherbées en parallèle de la voirie, moins de rejet dans l'existant Volumes utiles des noues : 422, 169 et 105 m^3	24H
	BV3-2 Requalif				
	BV3-3 Requalif				
	BV3-4			Noues de collectes enherbées avec massif de piégeage – Volume 590 m^3	

	Requalif			Perméabilité insuffisante : eaux évacuées au réseau par surverse	
BV4	BV4-1 Rue des lostes Requalif			Perméabilité insuffisante Noues enherbées longitudinales à des fins de collecte, dirigées vers rétention enterrée, tamponnées et rejet dans le réseau 147m3	10H
	BV4-2 Neuve			Infiltration par l'intermédiaire d'une chaussée à structure réservoir de 35m3, complété par un système de décantation et filtration	4H
	BV4-3 Neuve	4,6ha	Usine à gaz Cyanure	Passage de la Lino sous les voies ferrées - création d'un ouvrage d'art SNCF Bassin de rétention pour le SBVR et le BVN, étanche avec vanne de sectionnement en sortie de 810m^3 Noues de collectes enherbées et étanches Chaussée à structure réservoir 155m^3	By pass pour isoler
TF3					
BV5	BV5-1 Neuve Accès CC	nc	Très urbain	Collecte des eaux puis tamponnement dans un ouvrage enterrée avant un rejet à débit limité au réseau 300m^3	Vanne de sectionnement
	BV5-2 Requalif Rte de Sequedin	nc	Très urbain	Collecte des eaux puis tamponnement dans une noue en surface avant un rejet à débit limité au réseau 436m3	21H
	BV5-3 PRO et AVP Bretelles, pont et giratoire	nc	Très urbain	Partie sud de l'échangeur : Collecte des eaux puis tamponnement dans un ouvrage enterrée avant un rejet à débit limité au réseau 300m^3	17H
BV6	Nord échang. Bretelles Élargissement franchissement VF Giratoire	nc	nc	Infiltration inenvisageable, rejet vers réseau existant écartée par la MEL Solution : rejet vers le canal de la Deûle géré par les Voies navigables de France : VNF Pas d'emprise pour mise en place de noues enherbées Rétention sous la piste cyclable et le trottoir via un réseau de collecteurs et avaloirs. Volume 1166m^3	Vanne de sectionnement 76H
BV7	Aménagement des parties basses de bretelles en liaison avec l'A25	nc	nc	Directement rejetées au réseau existant de la MEL Un rejet dans le réseau des fossés existants de l'A25 pourra être envisagé	

Aucun rejet d'eaux pluviales n'est effectué dans un cours d'eau et l'ensemble des écoulements naturels est rétabli de nature à évacuer le débit de pointe d'une crue centennale.
Bien que la Deûle soit concernée par les travaux de la construction de la passerelle et l'aménagement du pont existant, aucune intervention directe dans le cours d'eau n'aura lieu.

Les installations, ouvrages, travaux soumis aux rubriques de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement nécessitent une procédure administrative d'autorisation ou de déclaration au titre du Code de l'Environnement.
La principale rubrique concernée par le rejet d'eaux pluviales est la rubrique 2.1.5.0. : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet.
La superficie à considérer pour l'application de cette rubrique doit intégrer la surface du bassin versant amont au projet dont les eaux de ruissellement seraient collectées avec les eaux du projet.

Le projet LINO Sud – TF1, TF2 et TF3 est soumis à :

- autorisation en application de la rubrique 2.1.5.0
- déclaration en application des rubriques 1.2.1.0 et 2.2.4.0

	PRÉLÈVEMENTS	Justification par la MEL	
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant…	Réalisation du pont-rail : « vidage » de l'enceinte fermée réalisée par la SNCF, qui va collecter les eaux de pluie: environ 54 000 m^3	NC
1.2.1.0	À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau, dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe : - 1° D'une capacité totale maximale supérieure ou égale à 1 000 m^3/heure ou à 5 % …/… (A) - 2° D'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1 000 m^3/heure ou entre 2 et 5 % du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau (D)	L'eau nécessaire aux travaux de voirie sera prélevée depuis le réseau d'adduction d'eau potable. Pour les fondations de l'ouvrage franchissant la Deûle, des forages et prélèvements dans la nappe seront réalisés. Le volume total prélevé sera de **quelques centaines de litres** et donc largement inférieur à 1 000 m^3/heure.	**D**

	REJETS	Justification par la MEL	
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° **Supérieure ou égale à 20 ha (A)** 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Le projet d'aménagement comprenant l'ensemble des tranches fonctionnelles 1, 2, 3, concernera une surface de 16.76 ha. Par ailleurs, la surface totale des bassins versants naturels interceptés est de **34,8 ha.**	**A**
2.2.1.0	Rejet dans les eaux douces superficielles susceptibles de modifier le régime des eaux, (…)	Réalisation du pont-rail : rejetées aux réseaux d'assainissement existants.	NC
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, (…), le flux total de pollution brute étant…	Réalisation du pont-rail : rejetées aux réseaux d'assainissement existants.	NC
2.2.4.0	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/jour de sels dissous (D)	La route pourra être salée en période hivernale. La quantité déversée sur la chaussée pourra être supérieure à 1 t/jour. La quantité apportée au milieu aquatique n'est cependant pas évaluée et sera plus faible. **Toutefois, étant donné les quantités de sel rejetées dans le milieu, cette rubrique est donc concernée par le projet**.	**D**

	MILIEU AQUATIQUE	Justification par la MEL	
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues 2° Un obstacle à la continuité écologique …	Travaux de construction de la passerelle sur la Deûle : pas d'intervention dans le lit mineur du cours d'eau.	NC
3.1.2.0	3.1.2.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau …/…	Travaux de construction de la passerelle menés sur la Deûle	NC
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, …/…	Travaux de construction de la passerelle menés sur la Deûle n'entraineront pas d'intervention directe dans le cours d'eau.	NC

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Je regrette que les justifications d'autorisation et de déclaration ne soient pas déclinées plus en détail dans la note complémentaire de l'étude d'impact.

La décomposition du total des surfaces et des volumes qui permettent de se situer par rapport aux seuils définis aurait pu être présentée.

SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA DÉROGATION À L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPÈCES ET HABITATS PROTÉGÉS

Les trois conditions incontournables à l'octroi d'une dérogation sont les suivantes :

- la demande doit s'inscrire dans un projet fondé sur une raison impérative d'intérêt public majeur
- il n'existe pas d'autre solution plus satisfaisante,
- la dérogation ne nuit pas au maintien de l'état de conservation favorable de l'espèce dans son aire de répartition naturelle.

L'objet du dossier est donc d'identifier si ces conditions sont effectivement respectées.

L'étude d'impact et les études écologiques complémentaires réalisées pour l'ensemble de la « LINO Sud» montrent que le projet serait sans incidence sur les espèces de flore et de faune protégées, exceptée la voirie nouvelle créée dans le cadre de la « tranche fonctionnelle n°1 ».

Le dossier de dérogation est ciblé sur les nouveaux aménagements de cette « tranche fonctionnelle n°1», mais fait partie de la demande d'autorisation environnementale unique déposée pour l'ensemble de la «première phase opérationnelle» dont les tranches fonctionnelles 2 et 3 qui sont sans enjeux écologiques importants.

L'ensemble de ces mesures permet de garantir le maintien de l'état de conservation des espèces et des populations d'espèces présentes localement.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS
APRÈS ÉVITEMENT ET RÉDUCTION
Dossier dérogation d'espèces

	Espèces ou groupes d'espèces concernés	Niveau d'impact résiduel du projet sur les espèces protégées
Flore	Chlore perfoliée	Nul
Amphibiens	Triton alpestre Triton ponctué Crapaud commun	Moyen
Oiseaux	Goéland cendré	Négligeable
	Hirondelle de rivage	Négligeable
	Cortège des formations boisées	Moyen
	Cortège des milieux ouverts à semi ouverts	Moyen
Mammifères terrestres	Hérisson d'Europe	Faible
Chiroptères	Murin de Daubenton, à moustaches Sérotine commune Pipistrelle commune Pipistrelle de Nathusius Oreillard roux	Moyen

La CNPN déclare dans son avis que les raisons impératives d'intérêt public majeur sont exposées et satisfaisantes.

Le dossier de dérogation d'espèces rassemble toutes les informations concernant les milieux naturels et les mesures les concernant.

Le dossier prévoit deux mesures de compensation (aménagement d'une mare et d'habitats terrestres en faveur des amphibiens et création et sécurisation de nouveaux puits d'accès aux catiches en faveur des chiroptères) et trois mesures d'accompagnement.

En revanche, évaluant comme faible l'impact résiduel sur le Hérisson, il ne prévoit pas de mesure de compensation concernant cette espèce.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Le dossier de dérogation d'espèces rassemble toutes les informations concernant les milieux naturels et les mesures les concernant.

La période des travaux sera la plus impactante sur la faune. Un suivi écologique du chantier par un ingénieur écologue est prévu dans les mesures d'évitement et de compensation.

SUR L'ÉVALUATION D'INCIDENCES VIS-À-VIS DES SITES NATURA 2000

Le régime d'évaluation des incidences assure l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines. Son objectif est de prévenir d'éventuels dommages, de vérifier que les projets ne portent pas atteintes aux habitats et espèces d'intérêt communautaire présents dans un site Natura 2000 ou de redéfinir les projets de manière à éviter de telles atteintes.

Dès lors qu'il est soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'une évaluation d'incidences vis-à-vis des sites Natura 20007, ce qu'avait rappelé l'avis de l'Ae n°2012-72. Même si les sites Natura 2000 sont à plus de 12 kilomètres et si le dossier précise qu'aucun lien fonctionnel ne peut exister avec l'aire d'étude, il devrait comporter une partie qui décrit les sites et démontre l'absence d'incidence significative sur les objectifs de conservation des espèces de ces sites.

Aucun site Natura 2000 n'est recensé à proximité de la zone étudiée. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont :

- la ZPS FR3112002 « les Cinq Tailles » située à plus de 15km
- la ZPS FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » située à plus de 25km

Ils se trouvent à plus de 15 km du projet et concernent des cours d'eau ou des zones humides qui ne présentent pas de connexion avec le site. Aucun lien fonctionnel ne peut subsister entre les sites Natura 2000 décrits ci-dessus et le site.

Le projet n'aura donc aucune incidence sur ces sites Natura 2000.

SUR L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Ce projet a fait l'objet de plusieurs avis
Un premier avis, daté du 23 septembre 2011 par les services de la DREAL Nord - Pas-de-Calais

Un second avis (n°Ae 2012-72/ n° CGEDD 008628-01), adopté le 9 janvier 2013, fut émis par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) après analyse de la 2ème version de l'Étude d'Impact.
Dans l'avis remis en 2013, l'Ae déclarait que l'étude d'impact, complétée et améliorée suite à l'avis de la DREAL de 2011, restait perfectible, des recommandations avaient été formulées.

L'Avis délibéré n° Ae 2019-49 adopté lors de la séance du 24 juillet 2019 actualise l'avis Ae n°2012-72 élaboré pour la demande de DUP. Il est accompagné de 19 recommandations.

La MEL a produit en octobre 2020 une notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD en répondant à chacune des recommandations.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Cette notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD apporte beaucoup d'éléments nouveaux qui manquaient à la compréhension du dossier.

L'exposé sur les profils en travers permet de visualiser bien mieux les différents aménagements des voieries. Si le profil en travers répond à une conception généraliste, on s'aperçoit qu'il existe 9 profils différents qui s'adaptent aux contraintes de chacune des tranches.

Sur le volet « déplacement et trafic », la démonstration est très théorique et s'adresse à un public d'initiés. C'est aussi un volet exclusivement déplacements motorisés.

Il aurait été intéressant d'intégrer les déplacements en mode doux entre quartiers et en particulier ceux des enfants et des adolescents. Ce sont peut-être eux qui seront les premiers utilisateurs des modes doux pour se rendre en classe ou dans une salle de sport ? Leurs itinéraires ont-ils été étudiés? La LINO Sud leur permettra-t-elle de se déplacer en sécurité ? Le projet est-il compatible avec le ramassage scolaire ? Le lycée Duhamel se résume-t-il à un parking ?

RECOMMANDATION 04 :

Le public s'est intéressé aux aménagements des voieries. La notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD a enrichi le dossier par les profils prévus.

Il est regrettable que les protections acoustiques n'est pas été intégrées dans ces profils.

L'apport de quelques vues en 3D aideraient à visualiser le résultat final des aménagements.

Exemple ci-dessous :

Figure 20 : Modélisation du boulevard urbain Pompidou

RECOMMANDATION 05 :

S'intéresser aux déplacements en modes doux pour s'assurer que le projet proposé est adapté à leurs besoins.

SUR LES AUTRES AVIS

❖ LE COPAR (Commission Partenariale AAC) a pour but de suivre et évaluer les plans, programmes et projets sur le territoire de l'AAC avec l'objectif de préserver la ressource en eau de la nappe de craie, appelle à la mise en place des garanties suivantes : mesures pour réguler le trafic afin de diminuer les tendances de l'étude trafic réalisée, mise en place d'indicateurs de suivi, notamment de flux de circulation, permettant de veiller au respect des objectifs et enjeux initiaux, sur le moyen et le long terme

❖ LE CNPN (Conseil National de la Protection de La Nature)
Avis favorable rendu le 17 mars 2021 (après un avis défavorable rendu en 2019), sous conditions d'élargir les mesures compensatoires aux aires de répartition des espèces de chiroptères, oiseaux, batraciens et floristiques périphériques au tracé choisi. : « Les raisons impératives d'intérêt public majeur sont exposées et satisfaisantes. »

❖ LA CLE (Commission Locale de l'Eau) DU SAGE MARQUE-DEÛLE
Précise des points de vigilance sur lesquels le projet doit être en compatibilité avec le SAGE Marque-Deûle et appartenant aux thématiques suivantes : protection des masses d'eau souterraine et des masses d'eau superficielle ; gestion des eaux pluviales et du risque inondation ; préservation des zones humides.
Il est mentionné que l'importance stratégique de la nappe de la Craie pour l'alimentation en eau potable du territoire du SAGE Marque-Deûle (Objectif Général 1 du PAGD du SAGE) a été globalement prise en compte par des mesures préventives, curatives et compensatoires en phase travaux et d'exploitation afin d'en minimiser les impacts.
La mise en œuvre de mesures de régulation visant à décourager le trafic sur les secteurs les plus sensibles de l'AAC doivent être décrites.

❖ LE PLUi
Le projet de la Lino Sud fait partie intégrante du premier volet du PADD du PLU2 « Un nouvel élan en matière d'attractivité et de rayonnement » / Améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture / Fiabiliser la circulation sur le réseau routier magistral

SUR LE MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AUX QUESTIONS POSÉES PAR LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

La MEL a remis son mémoire en réponse à la commissaire enquêtrice le 02 juin 2021 (version papier et numérique), dans les délais prescrits par la réglementation en vigueur.
La MEL a répondu avec précision et argumentation à l'ensemble des questions posées sur la demande de mémoire en réponse.
Elle a rédigé aussi un mémoire en réponse sur 8 thèmes les plus prépondérants.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

J'ai analysé la totalité des contributions émises, de façon exhaustive.

Les réponses apportées par la MEL sont détaillées et argumentées. Elles sont également, dans la grande majorité des cas, personnalisées à chaque contributeur.

Les précisions attendues formulées en réponse aux observations m'ont permis d'en tenir compte dans l'élaboration de mon avis.

SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le lecteur trouvera dans le document nommé : « *PARTIE 2 : MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS*» le détail des observations, les réponses apportées par la MEL à chacune d'elles et les commentaires associés émis par la commissaire enquêtrice.

Quinze observations ont exprimé un avis favorable

Emmerin : **Obs 18 et 38**
Haubourdin : **Obs 03, 04 ,06, 07, 21, 39, 40**
Loos : **Obs 14, 15, 44, 46, 75 et 81**

Souvent brèves, elles révèlent l'impatience du rédacteur : « fini les bouchons, très attendue, pacifier la circulation, connexion avec les Oliveaux, intégration paysagère, soigner les éléments paysagers, attente des travaux avec impatience, régulation, désengorgement et ralentissement de la circulation, fermeture passage à niveaux, qu'en est-il des indemnisations ? »

L'observation 81 argumente son accord avec le projet. Le déposant signale que les enjeux 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.
Il souhaite que les préconisations présentées par l'hydrogéologue, le COPAR aient des valeurs prescriptives et préconise que des indicateurs de suivi soient mis en place afin de veiller au respect des objectifs et des enjeux.

Obs 27 Hors cadre de la LINO - insécurité routière . Elle sera transmise aux services de la MEL en charge de ce secteur de voiries.

Obs 02 Demande de renseignements

Les autres observations sont intégrées dans les paragraphes suivants qui sont classées par thèmes.

SUR LA LÉGALITÉ DE L'ENQUÊTE OU DU DOSSIER

- DUP, elle date de 2014 et projet a évolué : **Obs 22 et 60**

L'enquête concernant la demande d'autorisation environnementale relative à cette enquête n'a pas pour objet d'annuler la DUP obtenue en juin 2014 et prorogée par un arrêté préfectoral du 27 mars 2019.

Une demande d'autorisation, pour la composante d'un projet, n'entraîne pas la nécessité de réaliser une nouvelle évaluation environnementale lorsque le projet en a déjà fait l'objet : soit l'étude d'impact est toujours d'actualité et aucune formalité n'est requise au titre de l'évaluation environnementale, soit elle nécessite une actualisation et ce sont les dispositions du III de l'article L. 122-1-1 qui s'appliquent.

La MEL fait le choix de produire une « note complémentaire à l'étude d'impact de 2013 » plutôt que d'actualiser l'étude d'impact dans son ensemble, afin de conserver la traçabilité et la transparence des modifications apportées au projet ».

- Hydrogéologue n'était pas au courant de l'aire d'alimentation des captages AAC2 : **Obs 89 et 62-01, 63**

L'hydrogéologue agréé, dont la mission consiste à examiner la compatibilité du projet avec la ressource en eau destinée à la consommation humaine, connaissait l'existence de l'aire d'alimentation des captages d'eau potable. Une nouvelle consultation ne s'imposait donc pas.

- SCOT/SAGE/PLU2/PCAET

Les associations EDA, ENTRELIANES, NORD NATURE ENVIRONNEMENT ET SANTES NATURE ont décliné cinq motifs d'annulation du projet de la Lino : **Obs 62-01, 63** pour non-conformité au SCoT, au SAGE, au PLU2 (2 motifs AAC2 et PER), PCAET.

Dans son mémoire en réponse la MEL a répondu à chacune de ces objections.

Le projet LINO Sud respecte le critère de desserte des zones existantes fixées par le règlement du PLU2.
La réalisation de la LINO n'est pas contraire aux objectifs du PCAET de la MEL et y contribue au contraire sur certains aspects.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Les réponses apportées par la MEL sont précises et convaincantes.

Je prends acte de son engagement à mettre en place des mesures de trafic et à réaliser un diagnostic sur les raisons de l'accroissement du trafic qui serait observé ainsi que des mesures appropriées qui seront prises pour contenir cette croissance

- Le Libellé de l'avis d'enquête : **Obs 62-08,63**

Le dernier paragraphe de l'avis d'enquête s'inscrit dans les dispositions de l'article L. 123-10 du Code de l'environnement, aux termes duquel :
« I.- …/…L'information du public est assurée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, par voie de publication locale.
Cet avis précise :
-l'objet de l'enquête ;
-la ou les <u>décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer</u> ; […] »

La dernière phrase a fait penser que la décision pourrait être prise dès le 14 juin.
L'article R. 181-41 du Code de l'environnement prévoit que l'autorisation environnementale ne peut être délivrée sans au préalable qu'aient été remis ce rapport et ces conclusions.

SUR LE CHEMIN VERT ET LE CHEMIN DE FLESQUIÈRES

Le chemin Vert est actuellement un simple chemin agricole. Aucun aménagement n'existe.

Il est localisé au sein du PER Cavités, une carrière souterraine s'est effondrée, ce qui donne l'accès à l'hibernation des chauve-souris.

Le chemin de Flesquières permet de rejoindre le parc de loisir

Font partie des itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR)

Obs 17, 19, 25, 26, 36, 44, 48, 51 à 54, 58, 62-01, 62-03, 62-04, 62-06, 63, 65, 70-01, 74, 78, 81, 84, 84-02, 84-03, 87, 90

De nombreuses observations ont exprimé un désaccord envers le projet de réaménagement du chemin vert et une inquiétude envers le devenir du chemin de Flesquières, même les plus favorables au projet de la LINO souhaitaient que ce projet soit abandonné :
« le chemin vert est un chemin agricole qui n'a aucune vocation à être aménagé, petit bout de nature qui doit être protégé, que la tranquillité reste dans le quartier, on y rencontre des crapauds, des hérissons, des chauve-souris, le rond-point utilise des terres agricoles… ».

L'Autorité environnementale recommandait de présenter les solutions de substitution raisonnables et d'indiquer les principales raisons des choix effectués pour l'aménagement du Chemin vert et du giratoire sur la LINO, en cohérence avec les évolutions relatives à l'opportunité de l'urbanisation de ce secteur envisagées par le PLUi de la MEL.

Dans son mémoire en réponse la MEL a confirmé que le chemin de la Flesquières était bien maintenu. Son intégration dans le projet se fait par la création d'un passage piéton sécurisé (ilot central), ainsi que d'un accès spécifique pour les circulations agricoles (vocation première de ce chemin). La continuité des promenades entre le parc de la Deûle et celui de Loos sera bien assurée. Il sera mis en valeur et conforté aux abords de la LINO mais sa remise en état générale est hors-projet.

Pour le chemin vert, la MEL a confirmé que la requalification du Chemin Vert et du giratoire correspondant sont abandonnés dans le cadre de la Lino Sud.
Sa fonction agricole et de promenade sera ainsi maintenue : traversée des engins agricoles autorisée, bouclage pour la promenade possible avec le chemin de Flesquières via les cheminements modes doux de la LINO Sud.
Il n'y aura donc plus d'incidences sur le site d'hibernation des chiroptères, ni de mise en œuvre des dispositions prévues initialement pour limiter cet impact.
Cette partie du projet sera, le cas échéant, portée par les éventuelles procédures liées au développement du pôle Eurasanté.
Les éléments ont été conservés dans le dossier d'enquête afin de donner une vision globale des incidences sur l'environnement et notamment des effets cumulés entre projets, pour garantir la bonne information du public

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Pour résumer la mobilisation du public, je pourrais dire que c'est un « Sauvons le chemin vert ». J'estime que la décision est raisonnable et qu'elle va ravir beaucoup de monde. Les justifications pour sa requalification étaient quasi inexistantes.

Pour le chemin des Flesquières, l'aménagement prévu me semble aller dans le bon sens en garantissant plus de sécurité pour les promeneurs et plus de facilité pour les engins agricoles.

SUR L'AGRICULTURE

Obs 48, 70 et *hors-délai*

Les représentants du monde agricole ont exprimé leur inquiétude au sujet des voies nouvelles, des accès à leur parcelles, du secteur « chemin vert » et son giratoire, de la consommation foncière, la perte de revenus, l'accessibilité des engins agricoles.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

La décision prise par la MEL d'abandonner la requalification du Chemin Vert et du giratoire correspondant dans le cadre de la Lino Sud doit être en mesure de rassurer les représentants du monde agricole.
Pour les accès agricoles, ils seront validés sur site avec les différents exploitants concernés et les démarches d'indemnisation sont en cours.
Enfin, l'aménagement des voiries contribue à favoriser la biodiversité, 40% de la largeur sont consacrés aux noues et à la végétalisation.

SUR LES CHAMPS CAPTANTS

L'Aire d'Alimentation des Captages (AAC) du sud de Lille est la zone en surface sur laquelle l'eau qui s'infiltre ou ruisselle alimente les captages. Elle ne dispose que d'une faible protection géologique.
L'aquifère de la Craie , constitue la principale ressource en eau de la région, du fait de sa productivité importance.

Les champs captants sont les zones englobant un ensemble d'ouvrages de captages prélevant l'eau souterraine de cette nappe. Ils répondent à 40% des besoins en eau potable de la métropole lilloise. Ils regroupent une trentaine de captages répartis sur plusieurs communes au sud de Lille. Les champs captants des forages d'Emmerin, constituant la partie nord des champs captants, ce sont les plus proches de la zone d'étude.

Depuis 1992, un Projet d'Intérêt Général (PIG) révisé en 2007, réglemente l'usage des sols et a vocation à protéger les secteurs qui alimentent la nappe de la craie.
En 2007, ces dispositions ont été renforcées par une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) définissant des périmètres de protection immédiate et rapprochée où les activités agricoles sont réglementées et les usages des sols strictement limités. Les périmètres objet de cette DUP correspondent à des secteurs à protéger, car situés à proximité immédiate des points de captage d'eau, Emmerin en fait partie.
Une Zone à Enjeux Sanitaires (ZES) pour les champs captants du sud de Lille a été installée par arrêté préfectoral en décembre 2015.
L'aire des champs captants du sud de Lille appartient au territoire du SAGE Marque-Deûle.

Ces protections entraînent en particulier des servitudes d'urbanisme et des mesures sur l'assainissement qui sont déclinées entre autres dans le PLUi de la MEL et dans le SAGE.

La vulnérabilité de la masse d'eau concernée par le projet (Craie de la vallée de la Deûle), est importante vis-à-vis du risque de pollution diffuse. La nappe est polluée par des pollutions, dites « anthropiques », dues aux activités humaines, par exemple des teneurs élevées en nitrates (source SAGE Marque-Deûle)
Les périmètres de protection n'ont pas d'effet sur les pollutions accidentelles ou malveillantes.

Des Opérations de Reconquête de la QUalité de l'Eau (ORQUE) ont été mises en place sur les espaces les plus sensibles aux pollutions de surface à proximité des captages et alimentant une population importante. Le territoire du sud de Lille en fait partie.

Des dispositions destinées à protéger l'aire d'alimentation des captages Grenelle ont été prises dans le PLUi en créant trois niveaux de vulnérabilité :
- AAC1 vulnérabilité totale et très forte : secteurs de vulnérabilité totale et très forte
- AAC2 vulnérabilité forte : secteurs de vulnérabilité forte
a/ En zone AUD, A et N
- 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, …,
- AAC3 vulnérabilité moyenne et faible : secteurs de vulnérabilité moyenne et faible

Afin de préserver la ressource en eau de la nappe de craie et de partager une vision anticipatrice et globale en faveur d'un développement cohérent et raisonné, il a été décidé, dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, de mettre en place une instance appelée la Commission Partenariale AAC (COPAR AAC).
Cette dernière prépare des avis qui seront ensuite soumis au bureau délibérant du Syndicat mixte du SCOT, constitué du Président et des 6 Vice-présidents.
Ce dispositif de gouvernance a pour but de suivre et évaluer les plans, programmes et projets sur le territoire de l'AAC.

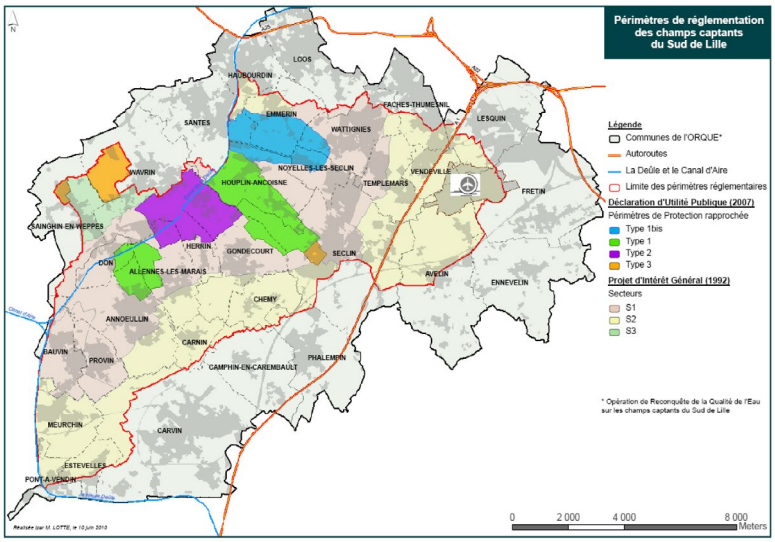


Figure 4 - Les périmètres de protection réglementaire des champs captants du Sud de Lille
Source : MEL

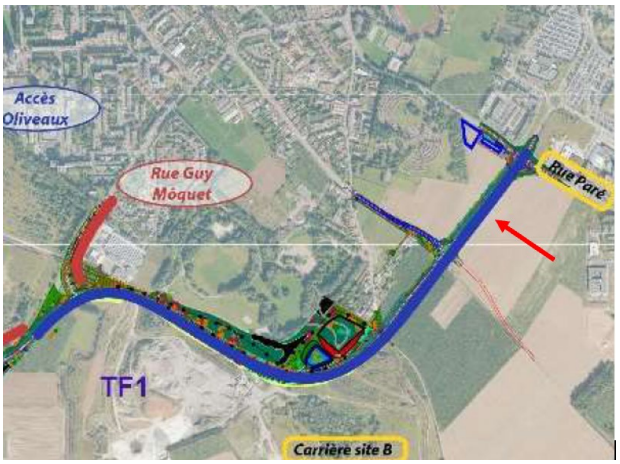
Les champs captants des forages situés à Emmerin, dans la partie Nord des différents périmètres de protection des champs captants, s'étendent jusqu'à la faille d'Haubourdin qui intercepte l'extrémité sud de la zone d'étude.

En réponse à l'**Obs 23** qui souhaitait des éclaircissements sur la rédaction d'un article dans le dossier**,** le projet Lino n'est pas inclus dans le périmètre du PIG champs captants et n'est donc pas soumis au caractère réglementaire imposé par l'État dans le PIG.
Mais les bassins versants routiers de la TF1 et le BV3 de la TF2 sont inclus dans l'aire d'alimentation des captages (AAC) qui fait l'objet d'une protection par le biais du PLU2.

Le public s'est exprimé largement sur les champs captants. La majorité des observations, souvent très argumentées, expriment leur méfiance, voire leur désaccord sur le projet Lino Sud. Les impacts négatifs sur la nappe en phase chantier et après la mise en service avec la prévision d'une augmentation du trafic routier, sont rapportés.

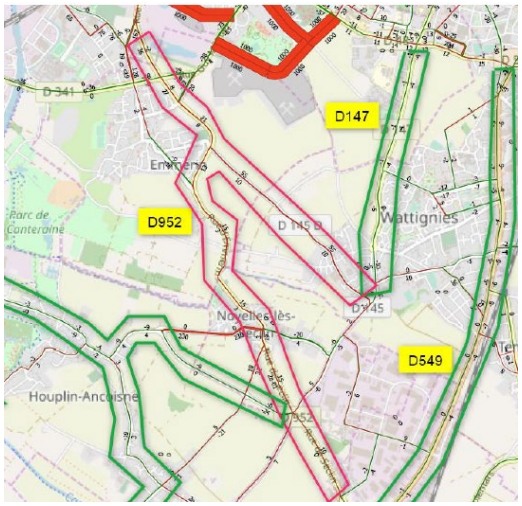
Obs 22, 20, 42, 62-02, 62-03, 62-07, 63, 17, 20, 44-03, 51-01, 52-01, 53-01, 54-01, 60

Obs 17 Sur le tracé, compte-tenu des contraintes géométriques de raccordement, au carrefour Paré/Ghesquières d'un côté, au droit du débouché de la carrière de l'autre, il n'y a pas d'itinéraire alternatif sur cette portion du tracé.



L'hydrogéologue agréé a rendu en février 2019 un avis favorable du point de vue hydrogéologique sur le projet sous réserve du respect d'éléments et de recommandations contenus dans son rapport en phase de travaux et en phase d'exploitation.
L'Autorité environnementale et la CLE rappellent que pendant la phase travaux le choix des différentes zones de stockage de matériels et des aires de chantier est capital.

Suite à une recommandation de l'Ae, la MEL a étudié les effets sur le trafic des mises en service successives : les simulations de trafic démontrent une absence d'augmentation globale du trafic dans la traversée des champs captants après la mise en service des tranches fonctionnelles 1, 2 et 3.



Le modèle montre une très légère tendance à l'augmentation du trafic sur la M952, compensée par une baisse sur les itinéraires parallèles situés dans l'AAC (M63, M62, M147, M549).

Des mesures de suivi ont été intégrées (campagnes de comptage) afin de connaître les impacts réels de la LINO après mise en service de chacune des tranches

Un plan de gestion des déchets sera établi conformément aux documents de planification existants, et incluant la mise en place d'une traçabilité des déchets.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Sujet sanitaire donc important, encadré par une réglementation stricte, surveillé étroitement par de nombreux intervenants et approfondi dans les avis de l'Ae et des consultations administratives.
Sujet pour lequel le public s'est mobilisé.
Sujet encadré et surveillé.
Le tracé (obs 17) parait tout à fait adapté, il délestera la rue Guy Moquet. Le sol est une ancienne décharge d'ordures ménagères. La dépollution sera effectuée.
L'infiltration étant privilégiée, la recharge des champs captants n'est globalement pas modifiée.
Des garanties sont prises lorsque l'infiltration n'est pas possible (catiches par exemple), d'autres techniques sont utilisées qui apportent des garanties d'étanchéité ou d'acheminement vers un bassin.
Des mesures d'intervention en cas de pollution accidentelle ont été définies et un suivi régulier de l'accidentologie sera mené sur le périmètre des champs captants.

Il faut distinguer les deux phases du projet : travaux et exploitation
La phase travaux est la plus sensible. Le choix des différentes zones de stockage de matériels et des aires de chantier est capital et la période bien choisie.
Le Maître d'Ouvrage doit faire preuve d'une vigilance particulière lors de la réception des travaux en s'assurant de la réalisation correcte de tous les ouvrages liés à la gestion des eaux.
Les recommandations qui avaient été émises par la Commission d'Enquête sur la DUP me paraissent toujours d'actualité. (ci-dessous).

« Une grande partie du chantier, s'il est autorisé, va être réalisé en milieu urbain.
La CE recommande au maître d'ouvrage :
- qu'un outil pédagogique soit élaboré avec les acteurs locaux : collectivités communales et riverains, pour informer les populations locales du planning des travaux et des conditions d'accès aux voies qui seraient susceptibles d'être perturbées pendant la période des travaux ;
- qu'en plus de cette disposition, le pétitionnaire informe régulièrement les riverains du planning spécifique les concernant ;
- qu'un service d'astreinte soit programmé par le maître d'ouvrage et connu par les services municipaux et les riverains, ainsi que ses coordonnées téléphoniques, pour une meilleure réactivité d'action dans le cadre des désordres à leurs biens que pourraient connaître les riverains ;
- que les déviations routières et la circulation des engins de chantier devront être planifiées avec les acteurs locaux ;

- qu'une signalétique spécifique et lisible des déviations guide les usagers des voies perturbées par les travaux ;
- que, sauf impératif majeur de sécurité, la circulation des engins de chantier devra éviter les heures de pointe de circulation ;
- que le maître d'ouvrage s'assure en permanence que les entreprises titulaires des marchés, et surtout leurs sous-traitants éventuels, respecteront les procédures qui seront mises en place avant le démarrage des travaux. Ces procédures devront être écrites et connues par l'ensemble des intervenants, encadrement et exécutants ;
- qu'une commission d'indemnisation soit composée de façon paritaire, en y intégrant des représentants du maître d'ouvrage, des collectivités locales et des riverains impactés par les futurs travaux. »

Un autre site pollué a été identifié sur la zone de travaux relative à la création du passage souterrain sous la ligne SNCF est impactée par une pollution résiduelle, et notamment la présence dans les sols d'hydrocarbures et de HAP résultant de l'arrêt d'une ancienne installation de GDF.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Les travaux de la LINO permettent de mettre en évidence des sites pollués qui bénéficieront d'une dépollution dans les règles, ce qui contribuera à faire baisser le risque à la nappe.

SUR LES CATICHES

Les "catiches" sont des puits d'extraction en forme de bouteille. Après l'exploitation, ils ont été fermés par des voûtes constituées d'un appareillage de pierres taillées. Ces voûtes sont normalement appuyées sur le sommet de la couche de craie.

Obs 51-02, 52-02, 53-02, 54-02, 62-03, 63, 84-03, 44-01, 84-02

Le puits d'entrée du site d'hibernation de chiroptères est situé Chemin Vert. Les travaux de raccordement du Chemin Vert n'étant pas réalisés dans ce secteur, les conditions d'accès ne seront pas modifiées et les dispositions « physiques » pour limiter ou compenser les impacts sur ce site d'hibernation des chiroptères ne sont plus nécessaires.

Le dossier de dérogation Espèces Protégées présentant les périodes durant lesquelles les travaux de la LINO ne seront pas autorisés pour limiter les dérangements, ils seront intégrés aux dossiers de consultation des entreprises et s'imposeront à leurs organisations et planning de chantier. Un écologue sera missionné pour accompagner la MEL dans le contrôle du bon respect de ces mesures tout au long du chantier concernant ce secteur.

La solution technique de franchissement de cette zone de catiches a fait l'objet de nombreuses études menées en collaboration avec le Département du Nord, le CEREMA et le Service des Carrières de Lille, prenant en compte l'état réel et contrôlé des catiches. Les différentes investigations ont permis de vérifier les caractéristiques mécaniques et de résistance des piliers des catiches, pris en compte dans le dimensionnement des ouvrages. Le suivi habituel des carrières souterraines sera maintenu, renforcé par des mesures spécifiques au droit de l'aménagement, notamment par des mesures de contrôle en continu et un programme d'inspections visuelles renforcé.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

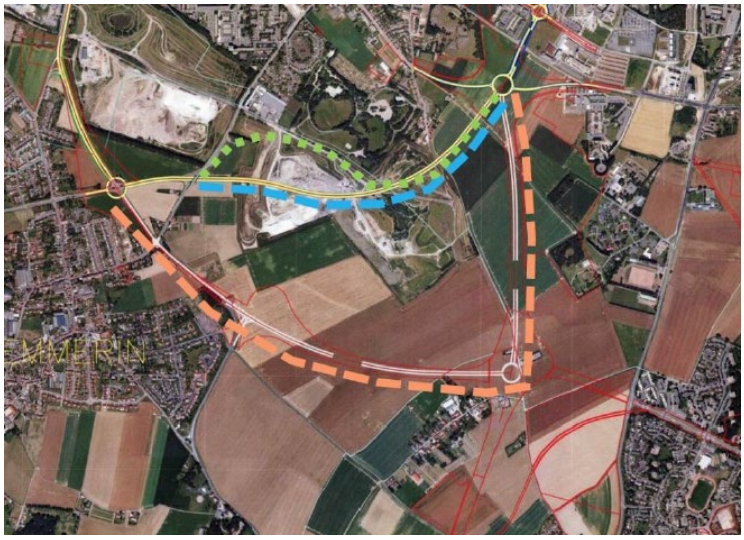
Que les chiroptères dorment en paix : requalification du Chemin Vert et du giratoire correspondant abandonnés dans le cadre de la Lino Sud et interdiction des travaux sur les catiches pendant la période d'hibernation des chiroptères.

SUR LA CARRIÈRE ET LA BIODIVERSITÉ

OBS 24, 57, 59, 51-03, 52-03, 53-03 et 54-03, 57, 59, 62-02 +74, 63

Le tracé de la LINO sud traverse une partie du site d'exploitation à usage de carrière de craie et de remblayage par des matériaux inertes. Les terrains faisant partie de la carrière sont exploités par la société RECYNOR (groupe RAMERY) qui y développe une activité d'extraction de craie et de remblayage avec des déchets inertes.
La carrière est en exploitation pour une durée encore significative (Site A : 2030, site B 2040).

Le tracé retenu est en vert, il se positionne au niveau du plancher d'exploitation.
Il épargne aussi les principaux sites à enjeux écologiques du secteur : lieux de reproduction du Goéland cendré et de l'Hirondelle de rivage ainsi que les quelques mares demeurant sur le site B.
Des mesures d'évitement et de réduction ont été prévues pour éviter et/ou réduire les impacts du projet sur les espèces protégées concernées par le projet.
La nouvelle voiries ne sera pas éclairée hormis 2 carrefours.



Orange : *premier tracé impactait l'aire d'alimentation des champs captants (AAC)*

Bleu : *deuxième tracé, aurait rendu difficile la poursuite de ses activités et menaçait les sites de reproduction du Goéland cendré, de l'Hirondelle de rivage et des amphibiens.*

L'Ae s'interrogeait sur le choix du tracé, Le positionnement bas de la LINO Sud résulte de l'utilisation de la topographie « en l'état », ne nécessite ni remblais majeurs ni terrassements et contribue à « l'effacement » de la LINO Sud à la vue pour les usagers du Parc de Loos vers le sud, avec la possibilité d'une belle perspective paysagère.

Le volume de trafic engendré par l'exploitation de la carrière ne sera pas modifié suite au transfert de l'entrée de la carrière, mais relocalisé pour qu'il emprunte la LINO et pas la rue Môquet.

En phase d'exploitation de la nouvelle infrastructure, la plantation d'une haie épaisse le long de la clôture séparant l'emprise du projet de la carrière permettra de réduire la nuisance sonore liée au passage des véhicules.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Sur le tracé, ma visite des carrières a permis de comprendre et d'être favorable à cette décision. Les illustrations fig. 38,39 et 40 présentées dans la « Note en réponse au CGEDD 20201118 » sont convaincantes.

Le phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace limitera les perturbations sur les espèces nichant à proximité. Ce même phasage interdit par ailleurs les travaux sur les catiches pendant la période d'hibernation des chiroptères.

SUR LES PROFILS EN TRAVERS

Dans sa notice complémentaire en réponse à l'avis du CGEDD, la MEL a localisé et présenté les différents profils en travers qui existeraient sur le tracé de la LINO.
Les aménagements paysagers sont très intéressants et apporteront de la nature sur des voieries fréquentées.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Les aménagements paysagers sont très intéressants et apporteront de la nature sur des voieries fréquentées.
Dans l'espace réservé aux modes doux, la pose de bancs s'avérerait utile en particulier aux Personnes à Mobilité Réduite.

SUR LE TRAFIC ET BRUIT

Obs 13, 36, 49-02, 45, 51, 52, 53, 54, 62, 63, 64, 65, 69, 71, 73, 78, 77, 72, 76, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 90
Obs 01, 43, 47 et 61

Les opinions qui se dégagent sur ce point sont des ressentis, des convictions, parfois contradictoires mais qui sont fondés sur le vécu de chacun.
Il y a les riverains qui espèrent l'installation de protections acoustiques, mais à quelle hauteur, quelle couleur, je ne pourrais plus sortir de chez moi…, il y a ceux qui n'habitent pas le long du tracé et qui ne font que le traverser, il y a ceux qui pensent que le trafic va être reporté devant chez eux, impact du télétravail, plus on se rapproche de l'A25, plus c'est critique, les applications participatives comme Waze qui vous conseillent de prendre tel ou tel itinéraire.

Il est vrai que la démonstration des évaluations de trafic n'est pas facile à comprendre. Et puis il y a forcément l'association naturelle : trafic, bouchons, bruit, sécurité, pollution…, qui sont indissociables.

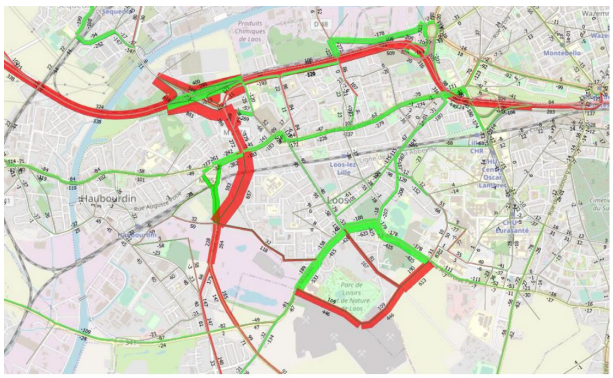


Figure 15 - Différence en volumes avec le scénario de référence après mise en service des TF1, TF2 et TF3 (HPM)

HPM : Heure Pointe Matin
La mise en œuvre de la TF3 corrobore les effets des TF1 et TF2 et montre un report important des circulations sur le réseau primaire (A25), mieux calibré à cet effet, au bénéfice des zones denses aux voies plus étroites qui voient leurs niveaux de trafic baisser de façon importante (rues Foch à Loos, Sadi Carnot à Haubourdin, du Pont à Sequedin).

La route de Sequedin montre une plus forte augmentation de trafic (+ 60% par rapport à l'existant), mais sur un tronçon qui présentera un profil à 2x2 voies adapté à cette augmentation.
L'augmentation de trafic sur l'A25 est modérée (au regard du trafic existant, les volumes indiqués représentent moins de 10% de variation).
Comme pour la TF2, la mise en service de la TF3 engendre dans la traversée des champs captants une réorganisation des trafics sans augmentation globale mais ne génère pas d'effet de shunt avec l'A25.

Pour remédier à ses effets négatifs, des protections seront réalisées : protections à la source de type merlon ou mur antibruit ou isolations de façade sera préconisée. Une fois le projet mis en service, plus aucune habitation riveraine de la LINO Sud ne sera exposée à un niveau de bruit supérieur aux seuils réglementaires.
Le délestage de trafic via la réalisation de zones apaisées dans le cadre du projet de LINO va induire une diminution favorable des niveaux sonores.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

On constate en effet que les aménagements au sud de la carrière et le passage sous la voie ferrée sont attractifs. Les tronçons gagnants sont en particulier la rue Môquet à Loos, les voies du centre de Loos (rue Lafargue, …), le trafic étant reporté sur les voies en traversée du CHR, plus adaptées.

La route de Sequedin est particulièrement impactée par une augmentation de trafic : 60%. Oui, le tronçon qui présentera un profil à 2x2 voies est adapté à cette augmentation, mais je ne sais pas si ça convainc les riverains.

Dire que l'augmentation de trafic sur l'A25 est « modérée » (au regard du trafic existant, les volumes indiqués représentent moins de 10% de variation), me parait peu adapté. Je dirais plutôt que 10% de variation sur un trafic important ça fait beaucoup de véhicules… sur un axe qui est déjà souvent congestionné.

Le report de réalisation du chemin vert est approprié au constat de la prévision d'augmentation de trafic sur son tracé.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

L'abandon du réaménagement du chemin vert dans le cadre du projet de la LINO est approprié au constat de la prévision d'augmentation de trafic sur son tracé.

Le passage sous la voie ferrée est peut-être l'ouvrage le plus utile du projet et le plus prometteur en termes de bénéfice sur la circulation et de résorption des bouchons.

La TF3 cumule les impacts négatifs : A25 (trafic et bruit) + augmentation importante de son trafic.

RECOMMANDATION 06 :

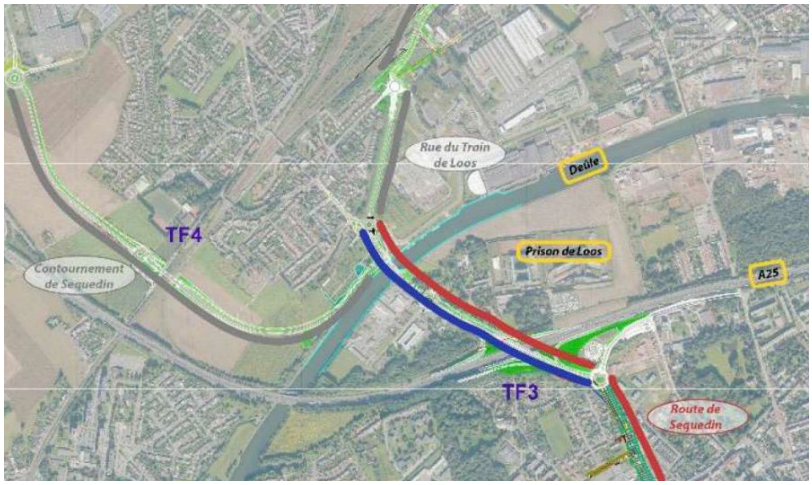
Pour les riverains de la TF3, il semble que la vitesse ait été plafonnée à 50km/h.

Une note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures linéaires de transport - n° Ae : 2015-N-02) affirme que le niveau sonore dépend considérablement de la vitesse pratiquée : une variation de vitesse de 10% produit une variation de bruit de 2 dB (équivalente à une variation de trafic de 20%) ; et la pointe de bruit (passage d'un

véhicule isolé ou plus bruyant que les autres) varie alors de 3 dB. (Source du bruit dans les projets d'infrastructures linéaires de transport. Une limitation à 30 est-elle-envisageable ?

Que des contacts soient pris avec les riverains bien en amont des travaux pour leur présenter les solutions d'écrans de bruit et d'isolation. On est bien là dans le cadre de mesures ERC …

SUR LOOS



- **QUARTIER DE L'ABBAYE – ROUTE DE SEQUEDIN**
- **La Marlière**

Obs 05, 10, 13, 84-01
Obs 41
Ces observations décrivent l'état des lieux de leur quartier : circulation routière assez importante, pollution sonore trop forte avec la proximité de l'autoroute A25, utilisation du bus scolaire élargie aux riverains, insécurité des piétons, accessibilité aux centres commerciaux

Inquiétude sur le bruit et l'augmentation de circulation rue de Sequedin, véritable bouleversement par la création d'un nouvel échangeur autoroutier mais qui va s'avérer pratique, générera nécessairement un flux de voitures considérablement augmenté, sécurité des piétons, rue Joffre risque de devenir un itinéraire de délestage, trafic routier généré par ces modifications paraît sous-évalué, tronçon qui verra le plus augmenter son volume, conséquence une perte de valeur des biens immobiliers du quartier traversé par ce nouveau (en volume) flux de voitures, hausse des nuisances liées aux travaux

Attente de protections anti-bruit, de plantations, de sécurité, de vitesse régulée, de réduction de pollution, garder le caractère aéré du quartier tout en évitant de le coincer entre les voies et les aménagements de bitume, accessibilité aux centres commerciaux, ne pas enclaver ce quartier entre la LINO d'un côté et l'autoroute de l'autre.

Informations apportées par la MEL :
Se reporter au document « Mémoire en réponse aux observations – §1 Loos – Quartier de l'Abbaye » pour l'exhaustivité.

Rappel : A25 antérieure à 1962 - Installation des quartiers Longchamps en 2001 côté A25 et 2013 côté Simone de Beauvoir.

Après la reconfiguration du carrefour rue Georges Potié/route de Sequedin et la création du pont-rail, l'intérêt de l'itinéraire alternatif actuel constitué par la rue de l'Abbaye (shunt) n'aura plus lieu d'être.
La modification des passages à niveau d'Haubourdin est permise par la construction d'un ouvrage d'art sous les voies SNCF. Sur les 2 passages à niveau, un seul est maintenu et autorisé pour les modes doux et cyclomoteurs.
Les chemins de promenade (Bon pêcheur) existants sont maintenus, voire confortés.
L'A25 génère un important niveau de bruit. L'ajout de bruit dans une ambiance déjà bruyante n'est pas sensible (raccourci explicatif : 2+1=2). L'aménagement de la LINO Sud sera donc peu sensible sur l'ambiance sonore existante.
Des protections phoniques sont prévues au niveau de la rue de Sequedin.
Les carrefours à feux ainsi créés, associés à la vitesse régulée à 50km/h maximum, permettront de limiter les prises de vitesse inconsidérées.
Les accès piétons au centre commercial seront ainsi maintenus et confortés avec des conditions de sécurité renforcées au niveau des traversées de l'axe principal.
La rue du Parc Longchamp étant mise en impasse, l'entrée du lotissement pourra se faire via l'allée de la Tortue et la nouvelle voie créée, qui permet d'assurer la connexion avec la route de Sequedin par un carrefour à feux.
La route de Sequedin comprendra une piste cyclable bidirectionnelle, y compris au niveau du franchissement de l'A25 au nord et du passage sous les voies ferrées au sud et sera aussi bordée d'un espace paysagé et arboré sur tout son linéaire, pour contribuer à une meilleure intégration dans le tissu urbain.
La friche GDF fera l'objet d'un aménagement paysager global sur les espaces disponibles de part et d'autre du boulevard urbain

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Pour le bruit 2+1=2 ? J'ai une métaphore « c'est la goutte qui fait déborder le vase ».

- **Les Oliveaux**

Obs 49-1, 50

Ce quartier de Loos situé à la limite sud-ouest de la ville de Loos est isolé et séparé du centre-ville par une voie ferrée.
Une enquête publique concomitante avec celle de la Lino avait pour objet un projet de renouvellement urbain dont l'un des enjeux est de désenclaver physiquement le quartier grâce à la connexion prévue avec la LINO.

L'ensemble des modélisations de trafic réalisées pour le projet LINO Sud et présentées dans le dossier soumis à l'enquête prennent en compte le quartier des Oliveaux et la liaison le raccordant à la LINO.

Les habitants de ce quartier et en particulier de la tour KENNEDY sont inquiets sur le devenir de la tour dans laquelle ils habitent depuis de longues années.

SUR SEQUEDIN

❖ **TF3 Échangeurs**

Obs 28, 30, 85

Monsieur le maire de Sequedin demande le déplacement du giratoire prévu pour desservir les voies d'accès des services de l'État afin d'atténuer les nuisances aux riverains.
Autre proposition : 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

La MEL précise que le positionnement prévu dans le dossier est lié à des contraintes géométriques imposées par la réglementation sur ce type d'infrastructure, notamment concernant les longueurs des bretelles d'entrée et de sortie sur l'autoroute.

La suppression des 2 échangeurs de Sequedin ne permettrait pas d'assurer l'ensemble des mouvements à partir ou vers l'autoroute : pas de possibilité de liaison Loos-Dunkerque, ni des mouvements évoqués (Cerema ou prison - A25 uniquement vers Lille), et ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de réduction des circulations dans le centre-ville de Sequedin.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Il semble que le souhait de Monsieur le maire (obs 28) ne puisse se réaliser.
Pour compléter ce volet échangeur, en ce qui me concerne je suis sceptique sur l'itinéraire cyclable et piétonnier, qualifié de continu et de sécurisé. En effet entre les deux giratoires encadrant l'échangeur, la piste et le trottoir sont positionnés à l'axe de la LINO Sud, afin d'éviter les conflits dangereux avec les véhicules en accélération ou en décélération sur les bretelles de l'A25.

Figure 36 - Principe de transfert des modes doux en axe de profil. Ici, le giratoire côté Sequedin. Le principe est le même côté Loos (Route de Sequedin)

Il a fallu aller en Espagne pour trouver ce type de giratoire, à priori c'est une première en France.

RECOMMANDATION 07 :

Quelques schémas en 3D ou avec des perspectives permettraient de mieux visualiser les aménagements.

J'ai remarqué aussi que de nombreuses cartes ne possédaient pas de légende et c'est vraiment ennuyeux pour se repérer.

Afin d'accompagner le lecteur dans la compréhension des dossiers techniques, il est indispensable que les cartes possèdent une légende et qu'un glossaire ait été rédigé pour lever toute ambiguïté lors de l'utilisation de termes identiques dans un autre document.

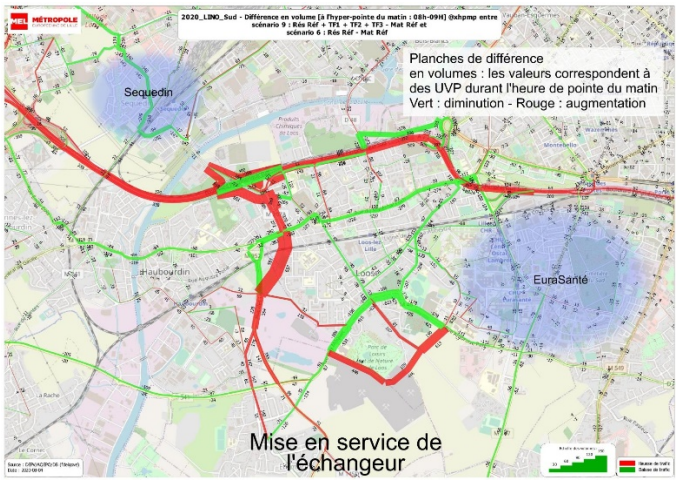
- Quartier du marais

Obs 29, 30

Le sujet du désenclavement de la parcelle fait depuis plusieurs mois l'objet d'échanges entre la MEL et ce particulier.

SUR LA TF4 – SEQUEDIN

La TF4, contournement de Sequedin, n'entre pas dans le périmètre de la présente enquête, d'où l'absence de détails sur les caractéristiques de cette section.



Obs 28, 35, 31, 32, 33, 34, 37, 79, 80

La TF4, contournement de Sequedin, n'entre pas dans le périmètre de la présente enquête qui est consacrée aux tranches TF1, TF2 et TF3.

Ce que craignait le public, c'était justement que la TF4 ne soit pas intégrée à l'enquête et qu'aucune échéance n'ait été annoncée. La TF3 franchit la Deûle et s'arrête au bord du centre de Sequedin.
Les riverains sont convaincus que les automobilistes seront tentés de privilégier cet itinéraire plutôt que de prendre l'échangeur de l'A25, itinéraire qui serait plus long et qui pouvait s'avérer encombré aux heures de pointe.

La MEL se montre rassurante, les modélisations prédisent que la mise en service de la TF3 (échangeur) permettrait de réduire de façon très sensible (15 à 25%) la circulation dans le cœur de ville.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Je suis plutôt du même avis que celui de la MEL. Je me réfère à mon expérience de conductrice et je continuerai sur les voies dites « rapides » sauf cas de « bouchon », j'emprunterai peut-être alors un itinéraire de substitution…
La TF4 fera l'objet d'une enquête environnementale complémentaire similaire à la présente. Le tracé général de cette TF4 n'a à ce jour pas évolué par rapport au projet présenté à l'enquête DUP en 2013.

SUR LE SUIVI DU PROJET – INDICATEURS

Dans le cadre du projet, plusieurs mesures de suivi et d'évaluation seront mises en place sur les thèmes « Trafic circulation » ; « Faune Flore » ; « Qualité des eaux » et « Acoustique ».

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Ce suivi est un outil de pilotage pour la MEL et pour les instances associées.
Mais pour gagner la confiance de la population il faut de la transparence. Alors il est important de communiquer les résultats de ces suivis.

RECOMMANDATION 08 :

L'information du public sur l'évolution du trafic, la qualité de l'eau, l'accidentologie… doit se faire à travers une restitution périodique avec des éléments compréhensibles et pratiques. C'est pourquoi je recommande de créer « la gazette de la LINO » qui paraitrait une fois par an et qui rendrait compte au démarrage de la progression des travaux, puis de l'évolution du trafic, de la qualité de l'eau….

La sélection des indicateurs pourrait être faite en concertation avec des riverains.

SUR DES PROPOSITIONS

OBS 81 argumente son accord avec le projet. Le déposant signale que les enjeux 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.
Il souhaite que les préconisations présentées par l'hydrogéologue, le COPAR aient des valeurs prescriptives.
Il préconise que des indicateurs de suivi soient mis en place afin de veiller au respect des objectifs et des enjeux.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Des indicateurs de suivi seront mis en place

Un avis réservé a été déposé 2 fois par une association en apportant des propositions :
Obs 65, 88 et 90

Les propositions sont les suivantes :

- Desservir le parking du lycée Duhamel par un système de navettes par exemple, permettant d'accéder plus facilement au métro ;
- Effectuer des contrôles fréquents sur la protection de la nappe phréatique et la sauvegarde de la faune et de la flore,
- Mettre en place les mesures nécessaires à une réduction de la pollution sonore et visuelle 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

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

Les propositions sont intéressantes

SUR L'OBSOLESCENCE DU PROJET

Obs 36, 51, 52, 52, 53, 54, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 73, 77, 82, 83, 86

De nombreux avis défavorables au projet se retrouvent sous ce thème. Quelques extraits : « projet d'un autre temps, ne correspond plus aux exigences du 21ème siècle et notamment aux exigences de la Loi Climat 2030. Ce projet de territoire doit être réécrit, de façon cohérente et prospective vis à vis du dérèglement climatique et de la protection environnementale… 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. 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, 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. »

La MEL a rédigé cette réponse :

Le renforcement d'Eurasanté, pôle économique et de services d'enjeu métropolitain, est une ambition du projet de territoire affichée par le DOO du SCOT et le PADD du PLU. Bien que le Projet d'Aménagement et de développement durables du PLU2 proscrive les extensions urbaines au sein des aires d'alimentation des captages Grenelle, il prévoit des exceptions. Ainsi, certaines zones d'extension urbaine sont possibles « pour les projets permettant le développement d'un équipement ou d'une zone de projet d'envergure métropolitaine déjà implantés (sont particulièrement concernés le site d'Eurasanté et les équipements aéroportuaires de Lesquin) ».

Ce principe et cette exception étaient déjà identifiés dans un courrier du 17 octobre 2018 adressé au Préfet de la Région Hauts de France par le Président de la Métropole Européenne :

« Pour répondre à votre demande, nous entendons affirmer la prise en compte de la préservation de cette ressource en eau potable stratégique en proposant au Conseil d'approbation du PLU2 d'amender le document d'urbanisme sur le territoire de l'AAC.

Nous proposons notamment de :

- supprimer les zones en extension situées en dehors de la tâche urbaine qui seraient alors classées en zone agricole ou naturelle,

- se préserver, par exception, la possibilité d'ouvrir à l'urbanisation les secteurs à proximité des grands équipements que sont l'aéroport et le Centre hospitalier régional.

Ces secteurs seraient ouverts à l'urbanisation uniquement pour le développement d'activités nécessitant une synergie directe avec ces équipements. Les procédures nécessaires à l'urbanisation ne seraient menées qu'au regard d'un projet défini à l'issue de la séquence « éviter, réduire, compenser » et permettant de préciser le périmètre exact d'extension. »

La protection de l'aire d'alimentation des captages impose donc, non pas de revoir l'opportunité de développement de ce pôle d'excellence, profondément inscrit dans le projet de territoire de la MEL, mais son modèle. Dans ce cadre, l'intensification des activités de ce pôle devra dans un premier temps être menée par le biais de la densification de la zone urbaine existante. L'amélioration de la desserte routière de la zone est nécessaire afin de garantir un accès optimal aux infrastructures de santé majeures du territoire et d'anticiper leur développement.

Au-delà de la desserte d'Eurasanté et de son développement, la LINO vise également à renforcer la desserte de zones urbaines existantes (Cité Castel, Secteur de la Pierrette).

Elle participe également aux enjeux de la requalification urbaine du quartier des Oliveaux à Loos. Héritage des politiques de construction de grands ensembles des années 1950/60, ce quartier situé à la limite sud-ouest de la ville avec 7 000 habitants environ, compte le tiers de la population de la commune de Loos et 1 536 logements sociaux.

D'un point de vue urbain, le quartier est isolé ; il est séparé du centre-ville par une voie ferrée, et est entouré d'espaces verts/naturels avec lesquels il n'est pas connecté.

Un des enjeux de cette opération d'aménagement qui s'inscrit dans le cadre du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) est de désenclaver physiquement le quartier et de l'ouvrir sur l'agglomération afin d'en faire un atout pour le développement communal et métropolitain. Cet enjeu de désenclavement est directement nourri par la connexion prévue avec la LINO qui permettra aux habitants de se déplacer et rejoindre plus aisément leurs destinations de travail et de loisirs.

AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE :

La LINO n'est qu'une brique dans un projet d'aménagement d'un territoire peuplé, deuxième agglomération française en ce qui concerne la densité de sa population.

Il est bien connu qu'on ne peut jamais réaliser tout en même temps, il faut évidemment choisir la meilleure chronologie pour ne pas défaire ce qu'on a construit.

Ce projet de Lino est ancien. Arrive-t-il trop tard ? Faut-il encore attendre ?

III CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Au terme de l'enquête qui a duré 31 jours consécutifs et de la rédaction de ses conclusions motivées, la commissaire enquêtrice formule son avis sur le projet de 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).

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

L'enquête s'est déroulée en conformité avec les dispositions de l'arrêté de Monsieur le Préfet du Nord en date du 25 mars 2021

La demande d'autorisation environnementale relève du Code de l'Environnement (Chapitre 3 –Titre 2-Livre1 – Article L123-1) au triple titre de :
- la loi sur l'eau : Article L. 214-1 et suivants relatifs aux installations, ouvrages, travaux et activités et rubriques 2.1.5.0, 1.2.1.0 et 2.2.4.0
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés : articles L.411-1, L.411-2, R.411-1 et suivants ;
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences NATURA 2000

La CNPN déclare dans son avis que les raisons impératives d'intérêt public majeur sont exposées et satisfaisantes ;

Le présent dossier est établi conformément aux articles du Code de l'Environnement :
Demande d'autorisation environnementale Articles R181-12 à D181-15-10
Contenu de l'étude d'impact Articles R.122-4 à 5
Conditions de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1.

La participation du public a été significative, les thèmes variés, les avis passionnés ;

Les avis émis par l'Autorité environnementale et les autorités administratives étaient riches et les réponses apportées par la MEL bien étayées ;

La totalité des contributions émises par la public a été examinée de façon exhaustive par moi-même et par la MEL ;

Mes deux visites du territoire ont permis de prendre conscience de la réalité du contexte ;

J'ai eu des entretiens avec trois maires et une responsable d'urbanisme ;

La MEL est en charge de la distribution d'eau potable sur son territoire. Elle est aussi responsable de l'assainissement individuel et collectif, c'est-à-dire de la collecte des eaux usées et de leur traitement avant rejet en milieu naturel ;

L'espace public est entretenu par la MEL qui en assure à la fois la gestion, les réparations et les mesures préventives.

Sur le fond du projet

C'est un projet très ancien, qui a vu le jour en 1973 sous le nom de « VINO », en 2005 la VINO devient la LINO
La concertation préalable s'est déroulée en 2005 ;
L'Arrêté d'utilité publique a été délivré le 26 juin 2014 ;
Les trois premières des 6 tranches fonctionnelles du projet sur les communes d'Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin ont été priorisées en 2015 ;
L'Arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire a été délivré le 20 mai 2016 ;

Les objectifs de la LINO sont :
- Favoriser le développement de grands projets métropolitains tels que Euratechnologies à Lille - Lomme ou Eurasanté à Lille - Loos, grâce à une meilleure accessibilité depuis l'autoroute A 25 et la Rocade Nord-Ouest.
- Réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) liées à la circulation automobile dans les secteurs urbanisés de la première couronne nord-ouest de l'agglomération Lilloise, en favorisant les reports de circulation vers une infrastructure routière structurante essentiellement située à l'écart des secteurs urbanisés.
- Favoriser les modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle dans le secteur, par la création d'aménagements dédiés aux modes doux de déplacement (piétons et cyclistes) et d'aménagements permettant la mise en service d'une nouvelle offre de transport collectif (bus de rocade) ;

Chaque tranche est créditée d'objectifs qui lui sont propres ;

Les enjeux environnementaux sont liés à la proximité des champs captants du sud de Lille, et à la présence de quelques milieux naturels, dont la carrière d'Emmerin ;

Le projet est compatible avec les objectifs des différents documents directeurs ;

Le conseil municipal de Emmerin a émis un avis favorable ;

La qualité de la démarche ERC engagée par le demandeur en vue de préserver au mieux la biodiversité est reconnue par les organismes et associations compétentes en matière d'environnement ;

Il y a un consensus pour déclarer que les conditions de circulation ne sont pas bonnes, voire mauvaises ;
Il y a aussi un consensus pour dire que le territoire concerné est fragile et qu'il est l'un des gardiens de l'eau pour la métropole ;
Il y a un consensus pour dire qu'un patrimoine est à préserver avec les carrières et les catiches ;
Tous les déposants veulent protéger et agir pour que ça aille mieux mais par des voies différentes ;

L'infiltration des eaux de pluie au plus près de leur point de chute permet de recharger les nappes et elle a un bon comportement épuratoire
Les techniques envisagées et les précautions prises limitent les risques en termes de déstabilisation des sols ou de pollution des eaux souterraines ;
Elle déleste le réseau d'assainissement classique et favorise la végétation ;
Elle demande une surveillance et une réactivité lors de pollutions accidentelles, un entretien et un nettoyage régulier, spécifique indispensable (tonte, ramassage des feuilles, …) ;

Le tracé dans la zone des carrières épargne les principaux sites à enjeux écologiques du secteur tout en préservant l'activité économique du site ;
Le tracé de la TF1 n'impactera plus le chemin vert ;

Deux sites pollués ont été découverts, ils seront dépollués ;

La LINO Sud apporte une partie de la réponse aux problématiques de déplacements dans des secteurs en développement ou en renouvellement urbain, pour la circulation automobile, mais également pour les modes doux ou les transports collectifs ;
Elle tend ainsi à devenir un élément de développement économique ;
Elle ne réglera pas à elle seule les problèmes de saturation de trafic de la métropole, c'est un maillon de la chaine ;
Elle intègre l'aménagement de « voies douces », sûres et confortables ;

La réalisation de cette voie permettra de soulager une partie du réseau de desserte locale par l'aménagement simultané de zones apaisées dans les secteurs proches ;
Le franchissement en souterrain de la ligne SNCF améliorera la fluidité ;
Le trafic, et par conséquence le bruit, va augmenter sur certains tronçons, en particulier sur la route de Sequedin ;

Le bruit dans les zones proches de l'A25 ne sera pas atténué ;
Les actions envisagées pour le rendre moins présent sont des actions sur des limitations de vitesse, de fluidification du trafic, de répartition du volume de trafic, d'écrans anti-bruit ;
L'échangeur permettra peut-être d'interdire les poids lourds de plus de 3,5 T ;
En attendant que la proportion de véhicules électriques soit plus élevée ;

La LINO introduira d'avantage de nature dans la ville et contribuera à une meilleure délimitation de l'espace ;
Elle contribuera à une meilleure qualité de vie, mais peut-être pas partout ;

Pour les objectifs propres à chaque tranche :

La TF1 améliorera l'accessibilité du territoire depuis la D 341 et l'ensemble du secteur Sud-Ouest de la Métropole lilloise
La protection environnementale des champs captants d'eau potable a été intégrée dans les infrastructures et des mesures de surveillance ont été décidées.
Les espaces naturels avec leur faune des catiches et des carrières sont pris en compte.
Le mémoire en réponse aux observations de la MEL confirme l'abandon du réaménagement du chemin vert dans le cadre du projet de la LINO. Les terres agricoles seront moins impactées.

La TF2 facilitera les liaisons de part et d'autre de la voie ferrée Fives-Abbeville, notamment pour les transports collectifs.

La TF3 par ses aménagements contribuera certainement à mieux répartir les flux provenant du secteur de La Pierrette et les flux vers Lille entre l'autoroute A 25 et les axes routiers proches mais avec des conséquences pour les riverains et des encombrements qui subsisteront.

Le statu quo ne serait pas le meilleur choix. Les aménagements prévus amélioreront le processus de récupération de l'eau pluviale en quantité et qualité de l'eau, deux sites seront dépollués, la sécurité routière améliorée, une place réservée aux cyclistes et aux piétons…

Le nombre de véhicules ne baissera pas par ce qu'il y aura la LINO. Il sera réparti autrement. Il y aura des gagnants et des perdants. Et pour ces « perdants » le choix et les modalités de mise en place des protections phoniques devra être exemplaire.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, je donne un :

AVIS FAVORABLE AU PROJET DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE – LINO SUD RELATIVE AU PROJET DE LIAISON INTERCOMMUNALE NORD-OUEST, PARTIE SUD (LINO SUD) POUR SES TRANCHES FONCTIONNELLES 1 À 3

Cet avis est assorti de **HUIT RECOMMANDATIONS** explicitées dans ce document.

Je souhaite fortement que ces recommandations soient prises en compte par la MEL

Le 14 juin 2021

Chantal CARNEL

Commissaire Enquêtrice