



Enquête publique unique relative à la création de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest section Sud (LINO Sud)

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Enquête menée du 29 mai au 29 juin 2013
par arrêté préfectoral du 6 mai 2013.

Conduite par la commission d'enquête constituée par décision du Tribunal
Administratif de Lille N° E 13000067/59 du 28 mars 2013

AVIS et CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Siège de l'enquête : Mairie de LOMME

Commission d'enquête constituée par :

Monsieur Jean-Paul HÉMERY, Président de la commission d'enquête
Messieurs Jean-Charles DELOFFRE et Philippe ROUSSEL,
Commissaires enquêteurs titulaires
Monsieur Jean-Pierre COMPAGNE, Commissaire enquêteur suppléant

▲ SOMMAIRE ▲

Sommaire	page 02
Présentation du projet	page 03
A - Cadre général dans lequel s'inscrit le projet	page 03
B – Les principaux objectifs de la LINO Sud	page 04
C – Les enjeux de la LINO Sud	page 04
D – Le projet technique	page 06
Appréciation de l'utilité publique du projet	page 06
1 - Quels sont les avantages de l'opération	page 07
2 - Quels sont les inconvénients de l'opération	page 09
3 – Bilan avantages / inconvénients de l'opération	page 10
4 – Conclusions sur l'analyse bilancielle de l'opération	page 12
Conclusions	page 12
Réserves	page 15
Recommandations	page 16

Présentation du projet

Bien que l'enquête unique concerne 3 projets distincts mais concomitant, ces conclusions ne concernent que le projet de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet global.

A - Cadre général dans lequel s'inscrit le projet

Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), dans le cadre de ses compétences en matière d'infrastructure routière a projeté une nouvelle infrastructure routière dénommé Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO), section Sud.

Pour mener le projet global, LMCU a reçu délégation des autres Maître d'Ouvrages impliqués dans le présent projet :

- La Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIR Nord) représentant l'Etat pour la création et l'aménagement d'un nouveau diffuseur entre l'autoroute A 25 et la route de Sequedin à Loos.

- Le Conseil Général du Nord, pour la requalification de plusieurs artères départementales :

- Requalification de la D 341 à Emmerin, sur le tronçon compris entre la D 952 et la rue Guy Môquet à Loos ;
- Requalification de la rue des Lostes à Haubourdin (D 952), sur le tronçon compris entre la D 341 et la carrière des Ciments ;
- Requalification de la route de Sequedin à Loos et de la rue du Marais à Sequedin (D 207a), sur le tronçon compris entre la rue G. Potié à Loos et la rue Carnot à Sequedin ;
- Requalification de l'avenue Auguste Bonte à Lambersart (D 357), sur le tronçon compris entre l'avenue de Dunkerque et la rue de la Carnoy ;
- Requalification de l'avenue Eugène Descamps à Lomme et Lambersart (D 7b), sur le tronçon compris entre l'échangeur avec la N 352 et la cité Jolivet à Lomme.

- Pour son compte LMCU doit réaliser :

- Création d'une voie nouvelle reliant la rue H. Ghesquière à Loos à la D 341 à Emmerin,
- Création d'une voie nouvelle reliant la rue des Lostes à Haubourdin à la rue G. Potié à Loos,
- Création de la voie de contournement de Sequedin, entre la rue du Marais et la rue des Champs,
- Création d'une voie nouvelle reliant la rue Carnot à Sequedin et la rue de la Gare à Lomme, y compris l'ensemble des voies permettant de raccorder cette voie principale au réseau viaire de la ville de Lomme,
- Réaménagement du carrefour entre la rue de la Gare et l'avenue de Dunkerque à Lomme, création d'une voie nouvelle entre la rue Auguste Bonte à Lambersart et la rue Eugène Descamps à Lomme et Lambersart,
- Aménagements de voirie dans les secteurs urbanisés des communes de Lomme, Sequedin, Haubourdin et Loos (ces aménagements sont appelés «les zones apaisées dans le dossier d'enquête publique»).

B – Les principaux objectifs de la LINO Sud

- Renforcer l'accessibilité de grands projets métropolitains (Eurasanté, Euratechnologies, Zone de la Pierrette...) situés dans le tissu urbain existant ;
- Hiérarchiser le réseau viaire par la création d'une infrastructure routière structurante ;
- Favoriser les liaisons de proximité en périphérie à l'Ouest de Lille, par la création de liaisons transversales en transports en commun, à vélo ou à pied.

C – Les enjeux de la LINO Sud

Le projet de LINO Sud présente 3 objectifs majeurs :

- 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 des circulations vers une infrastructure routière structurante essentiellement située à l'écart des secteurs urbanisés.
- Favoriser les modes de déplacement alternatifs 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),

Les principaux enjeux du projet sont :

- Son intégration dans des paysages variés :
- L'espace disponible parfois limité à certains endroits :
- Les contraintes de trafic et la volonté de limiter la largeur de la voie :
- La continuité des liens doux et leur connexion à l'existant :
- Limiter l'impact de la voirie pour les riverains, notamment en matière de nuisances sonores :
- La volonté de traiter les eaux de manière alternative :
- Assurer une continuité végétale sur tout le linéaire :

2.2 - Les enjeux économiques

Selon les concepteurs du projet, trois principaux types d'effets socio-économiques pourraient être induits par l'aménagement de la LINO Sud :

- 1 • Des effets sur l'organisation de l'espace,
- 2 • Des effets sur les activités économiques,
- 3 • Des effets sur l'aménagement et l'urbanisme.

La LINO Sud permettra d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire dans la partie ouest de l'agglomération lilloise, et ses sur l'activité économique de la région seraient perceptibles dans plusieurs domaines.

La création de la LINO Sud améliorera l'accessibilité aux centres commerciaux de Lomme et d'Englos dans la mesure où le barreau d'accès Sequedin / Englos serait créé.

Elle aura des effets positifs sur la zone d'Euratechnologies en offrant une porte d'entrée dans la zone par le Sud et en permettant une accélération du rythme de commercialisation de ses espaces et de ses locaux.

Pour la zone d'Eurasanté, de la LINO sera un outil de développement incontournable. En effet, pour cette zone, alors qu'il reste actuellement 80 hectares à aménager, une desserte et une accessibilité de qualité sont des enjeux majeurs.

De plus la LINO améliorera l'accessibilité du futur parc de la Haute-Deûle et contribuera à la mutation du port en bordure de la Haute-Deûle. Elle assurera l'accessibilité future de certains territoires en perspective de reconversion (de l'industrie vers le logement par exemple).

Les effets de la LINO sur l'aménagement et l'urbanisme sont attendus essentiellement sur la commune de Loos qui se trouvera ainsi désenclavée.

Enfin, des effets plus généraux sont à attendre. L'agglomération de Lille se caractérise par une certaine rareté du foncier, en particulier à proximité de son hyper centre. Dès lors, des communes ayant des disponibilités foncières possèdent un avantage certain pour se développer.

Les enjeux en termes de transport

La LINO Sud aura quatre grands types d'effets sur le système de transport :

- 1 • Effets en termes de rééquilibrage de la hiérarchie viaire et du partage de l'espace public,
- 2 • Effets en matière d'accessibilité,
- 3 • Effets en matière de trafic,
- 4 • Effets en matière de sécurité routière.

La LINO Sud viendra compléter le réseau viaire de l'ouest de la métropole lilloise en proposant un premier véritable axe routier structurant et permettra de connecter le réseau autoroutier aux principaux axes de distribution tout en innervant les différentes communes traversées.

Elle permettra de soulager des axes secondaires qui subissent aujourd'hui des volumes de trafic trop importants pour leur vocation, ce qui occasionne des nuisances et des dysfonctionnements.

Elle constituera également un axe structurant pour toutes les circulations douces. Près de la moitié des emprises du projet seront dédiées aux piétons et aux cyclistes, puisqu'un trottoir et une piste cyclable, implantées dans un environnement arboré et paysager, doubleront la chaussée routière sur la quasi-totalité du projet.

La LINO Sud, en tant qu'axe routier structurant orienté Nord-Sud, permettra d'améliorer l'accessibilité globale des six communes traversées et permettra le report des flux de transit en délestant plusieurs centres-villes et quartiers résidentiels, et redonnera une dimension plus urbaine à des axes de distribution qui pénalisés dans leur vocation d'axes moteurs du développement urbain par des volumes de trafic routiers trop importants.

L'apaisement de ces différents axes et quartiers sera renforcé par la mise en place d'aménagements qualitatifs (zones 30...) en marge de l'infrastructure principale.

Par la création de la LINO Sud, l'amélioration de l'accessibilité globale du Secteur Ouest-Lillois constituera également une amélioration sensible de l'accessibilité de trois pôles d'importance métropolitaine :

- Le pôle Euratechnologies, localisé sur la Deûle, au sud du quartier lommois du Marais ;
- Le pôle Eurasanté / CHRU, situé à cheval sur les communes de Lille et de Loos ;

- La zone de la Pierrette, implantée aux abords immédiats de la LINO Sud.

La LINO Sud permettra une meilleure répartition des flux sur les différents niveaux de la hiérarchie viaire, contribuera à diminuer le risque accidentogène et les reports de trafic depuis les secteurs apaisés vers la LINO Sud s'accompagneront d'une redistribution de l'espace public au profit des usagers des modes doux, ceux-ci seront ainsi moins exposés aux risques d'accidents.

D – Le projet technique

Le projet de LINO Sud comprend une voie nouvelle principale d'environ 12 kilomètres, et des aménagements de voiries dans les secteurs urbanisés proches.

Le découpage en tranches fonctionnelles du projet permettra de réaliser à court ou moyen termes des secteurs qui sont à la fois importants et dont la mise en œuvre ne pose pas de problème particulier. Ce découpage offrira, de plus, la possibilité de répartir sur plusieurs années les dépenses nécessaires à la réalisation du projet. Ces tranches présentent les caractéristiques suivantes :

- **Tranche fonctionnelle 1** : Traversée des carrières d'Emmerin-Haubourdin-Loos
- **Tranche fonctionnelle 2** : Passage sous les voies ferrées à Haubourdin
- **Tranche fonctionnelle 3** : Nouvel échangeur sur l'A25 à Loos-Sequedin
- **Tranche fonctionnelle 4** : Contournement de Sequedin
- **Tranche fonctionnelle 5** : Liaison entre la rue du Train de Loos et la gare de Lomme
- **Tranche fonctionnelle 6** : Liaison entre la rue A. Bonte et la rue E. Descamps à Lambersart

L'aménagement de la chaussée en section courante (hors secteurs particuliers), pour une emprise de 22,50 mètres sera constitué, pour un projet de 2 fois 1 voie :

- ◆ chaussée principale, largeur = 6,50 m (2 x 1 voie) ;
- ◆ trottoir, largeur = 2,00 m ;
- ◆ piste cyclable bidirectionnelle, largeur = 3,00 m ;
- ◆ allée piétonne, largeur = 2,00 (accolée à la piste cyclable) ;
- ◆ 2 noues, espaces verts, destinés à recueillir les eaux de ruissellement issues des aménagements.

II - Appréciation de l'utilité publique du projet

Evaluation de l'intérêt général

L'intérêt général d'un projet ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi en prenant en compte le passif de l'opération, c'est à dire de ses divers inconvénients, ce qui est appelé «la théorie du bilan».

Dans le cadre de l'enquête préalable à la réalisation éventuelle d'un projet, le commissaire enquêteur et les membres de la commission d'enquête se doivent de faire une analyse bilancielle de l'opération à travers 3 questions :

- 1^{ère} : quels sont les avantages de l'opération ?
- 2^{ème} : quels sont les inconvénients de l'opération ?
- 3^{ème} : quel est le bilan avantages / inconvénients de l'opération qui justifie concrètement un caractère d'utilité publique de l'opération ?

❖ - 1 Quels sont les avantages de l'opération ?

Situation actuelle :

Le réseau viaire de la métropole lilloise est organisé en étoile, avec une convergence du réseau routier structurant vers Lille, cœur de l'agglomération.

Au niveau du territoire impacté par le projet LINO Sud, cette convergence se traduit par l'absence de voies structurantes ou de distribution orientées Nord-Sud, ce qui a une double conséquence :

Une forte charge de trafic sur les axes structurants existants, qui engendre des phénomènes de congestion aux heures de pointe ;

Un report des flux Nord-Sud vers le réseau de desserte, ce qui nuit à la dimension urbaine de ces axes et augmente le risque d'accidents.

L'absence de voie structurante Nord-Sud constitue un frein à l'accessibilité aux pôles Eurasanté/CHR, Euratechnologies et La Pierrette, les accès existants sont aujourd'hui limités ou saturés. De plus, plusieurs secteurs urbains apparaissent enclavés.

La desserte en transport public routier du territoire impacté par le projet LINO Sud est hétérogène :

- Au nord et au sud de l'aire d'étude, la couverture du réseau de transports collectifs est bonne, notamment grâce à la présence des deux lignes de métro ;
- Au centre de l'aire d'étude, l'absence de réseau routier structurant orienté Nord-Sud, cumulée aux effets de coupure engendrés par la présence de la voie ferrée et de l'autoroute A25, ne facilitent pas la bonne desserte de quartiers parfois enclavés ;

Des lignes de bus tentent d'innover l'ensemble du territoire mais leur offre n'apparaît pas suffisamment attractive.

En termes de transport ferroviaire, les gares présentes à proximité immédiate de l'aire d'étude ne présentent que des offres de services limitées. Le point d'arrêt le plus attractif est la halte ferroviaire située au nord du CHR.

En termes de déplacements doux, si la quasi-totalité des axes du territoire sont aménagés de cheminements piétons, ceux-ci ne sont pas toujours confortables, du fait des importants volumes de trafics routiers dans des secteurs à vocation urbaine.

Le réseau cyclable est quand à lui embryonnaire mais il tend à se développer, notamment avec la politique d'aménagement systématique de double-sens cyclables.

Les flux Domicile-Travail

- L'analyse des flux Domicile-Travail 2006 met en lumière la forte polarisation de la métropole lilloise et le rôle prépondérant de la ville de Lille ;
- Les flux de type « périphérie à périphérie » qui pourraient intéresser le territoire de la LINO Sud ne sont pas suffisamment importants pour pouvoir être mis en évidence ;

- L'intégration statistique de la ville de Lomme dans les données de la ville de Lille constitue un biais, tout comme le CHR qui est implanté à cheval sur les territoires lillois et loossois.

Situation projetée :

Les emprises et le tracé de la LINO Sud reprennent le tracé de principe figurant au Plan Local d'Urbanisme pour le projet ancien de la Voie Intercommunale Nord Ouest (VINO). Initialement, la VINO était un projet d'artère à 2 fois 2 voies. Pour le nouveau projet, d'emprise plus modeste, LMCU a envisagé des variantes ponctuelles d'aménagement pour améliorer le projet, notamment en termes de performance environnementale.

Le projet LINO Sud a pour ambition de favoriser le développement de grands projets métropolitains tels qu'Euratechnologies, Eurasanté/CHR, etc... grâce à une meilleure accessibilité depuis l'autoroute A 25 et la Rocade Nord-Ouest.

Il a également pour but de 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 des circulations vers une infrastructure routière structurante essentiellement située à l'écart des secteurs urbanisés.

Enfin, il favorisera les modes de déplacement alternatifs 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).

Par ailleurs, le projet de la LINO Sud apparaît clairement comme compatible avec les documents stratégiques de l'agglomération lilloise, en particulier avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2010/2020, approuvé en avril 2011 qui fait apparaître le présent projet comme faisant partie des objectifs du PDU.

***Avis de la CE :** Les aménagements projetés ont pour but d'améliorer l'accessibilité à plusieurs pôles économiques identifiés dans le secteur étudié dans le cadre de la réalisation du projet de la LINO Sud.*

Le projet accompagnera le désenclavement de secteurs urbanisés et devrait fluidifier, à terme, des secteurs actuellement totalement atteints de thrombose aux heures de pointe.

Les nuisances identifiées par LMCU feront l'objet de traitements spécifiques, si elles sont générées par la création de la nouvelle voie.

Le projet concourra à l'amélioration de la desserte du secteur en matière de transports collectifs.

Les zones apaisées et les modes de circulations douces seront privilégiés en étant totalement intégrés dans le projet LINO Sud.

❖ - 2 - Quels sont les inconvénients de l'opération ?

L'opération projetée a pour finalité d'améliorer, à terme, le cadre de vie de la majorité des habitants du secteur étudié, même si certains secteurs pourraient paraître défavorisés lors de la phase transitoire du projet.

La création de la LINO Sud aura des effets économiques favorables en créant ou en améliorant les dessertes de plusieurs pôles économiques en développement ou projetés, et cette nouvelle voie participera à l'amélioration de la desserte de plusieurs zones commerciales.

Pourraient être considérés comme inconvénients les aménagements de la LINO Sud aux abords des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos, considérées comme riches en patrimoine écologique.

Sur le plan écologique, le réaménagement du site pourrait apporter des perturbations au niveau des faunes locales, en particulier lors de la réalisation des travaux d'aménagement du projet.

La réduction d'espaces agricoles pour la réalisation de certains secteurs du projet peut également être considérée comme négative pour les exploitations concernées par les prélèvements de terres cultivées pour la concrétisation de la voie nouvelle.

L'instruction Cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 25 mars 2004, mis à jour le 27 mai 2005, fixe à 4 % le Taux de Rentabilité Interne (TRI) d'un projet d'infrastructure. Pour le présent projet, ce taux est estimé à 1,4 %, avec une Valeur Actualisée Nette de **- 64 M€**.

***Avis de la CE :** Après examen attentif du projet soumis à l'avis du public, la commission d'enquête estime que les conséquences de la mise en œuvre du projet, comparées aux bénéfices attendus, sont marginales par rapport à la qualité du projet.*

Les dispositions qui seront prises par le maître d'ouvrage pour limiter les impacts du projet sur l'environnement en général, et plus particulièrement aux abords des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos et son dialogue permanent avec les associations écologiques sont un gage de son regard attentif vis-à-vis de cette problématique.

Cet avis sur le plan de la réalisation du projet est lié aux dispositions proposées par le pétitionnaire dans son dossier et aux engagements complémentaires pris dans son mémoire en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête, et de son souci à limiter au strict minimum les emprises dans le secteur agricole.

Néanmoins, cet avis est modéré par les conclusions de l'étude socio-économique.

❖ - 3 Le bilan avantages / inconvénients de l'opération.

Doivent ainsi être pris en considération, les atteintes faites à la biodiversité, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics, par rapport à l'intérêt présenté par l'opération.

Les atteintes à la biodiversité

Le projet d'aménagement de la LINO Sud a pour but de créer un nouvel ouvrage en site neuf pour une certaine partie et de réaménager des voiries déjà existantes.

Dans les secteurs préexistants, le projet a pris en considération l'écologie du secteur en créant des aménagements apaisés, et en accompagnant le projet par des végétalisations et plantations telles qu'elles ont été présentées au dossier.

Pour la partie neuve, le projet aura pour conséquence de prélever des espaces agricoles exploités actuellement.

De plus, la création de la LINO Sud, aux abords des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos, aura pour effet de perturber le milieu naturel ambiant. Au stade actuel du projet, l'inventaire complet et approfondi du site n'a pas encore été réalisé. Cette disposition n'a pas encore permis au maître d'ouvrage de solliciter, éventuellement, le Conseil National de Protection de la Nature, qui dépend du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable.

En cas de recensement d'espèces patrimoniales avérées, le maître d'ouvrage devra réaliser et déposer, au conseil évoqué plus avant, un dossier de demande de déplacement d'espèce, selon l'article L.411-2 du Code de l'Environnement.

***Avis de la CE :** Les aménagements qualitatifs projetés ont globalement pris en compte la biodiversité du milieu, ainsi que la gestion des eaux pluviales et la protection de la ressource en eau par décantation par noues avant rejets dans le milieu naturel.*

La création de cheminements doux et de zones apaisées peut être considérée comme compensation partiellement écologiques au projet.

Le choix des appareils d'éclairage public économiques en énergie, dans les secteurs nouveaux, démontre également le souci qu'a le maître d'ouvrage pour réduire ses consommations énergétiques et par voie de conséquence les pollutions lumineuses vis-à-vis de la faune locale.

La commission d'enquête considère que les aménagements écologiques proposés à l'enquête répondent aux atteintes à la biodiversité, pour ce type de projet urbain et périurbain.

Par contre, l'avis de la commission d'enquête ne peut être que réservé sur les conclusions de la nécessité ou non d'avoir à déposer le dossier de déplacement d'espèces précité.

Le coût financier

***Avis de la CE :** Sans référence sur le sujet, la commission d'enquête n'est pas en capacité de s'exprimer sur le coût estimé de l'opération, évalué à un peu moins de 140 M€.*

Par contre elle constate que l'instruction Cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer n'est pas respectée, mais que le maître d'ouvrage a engagé une nouvelle étude de justification du bilan socio-économique du projet qui ne sera connu qu'après remise du rapport et des conclusions motivées de la CE.

Dans de telles circonstances, la commission d'enquête ne peut qu'avoir un avis réservé sur la justification financière du projet.

Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics.

1- Les raisons sociales

La réalisation de la LINO Sud aura notamment pour effet de désenclaver certains secteurs éloignés en temps des différents pôles d'activités.

Cette nouvelle artère aura pour conséquence d'améliorer les dessertes routières de nombreux pôles d'activité présents, en développement ou d'avenir (cf. Annexe 12 - courrier de la CCI du Grand Lille).

La création de zones apaisées, de cheminements doux et l'amélioration des réseaux de transports en commun auront un effet direct sur la qualité de vie pour la majorité des usagers et résidents de la périphérie de la zone couverte par la LINO Sud.

Avis de la CE : *Compte tenu des avantages attendus par la création de la voie nouvelle, la commission d'enquête considère qu'il n'existe pas, à son sens, d'intérêt social majeur justifiant le refus de cette opération.*

2- L'intérêt public de la santé publique

Les conséquences du projet sur la santé publique sont celles qui sont liées à la circulation automobile et aux pollutions sonores.

Avis de la CE : *L'espace considéré est déjà directement impacté par des flux intenses des circulations automobiles. La partie neuve du parcours de la LINO Sud est par contre relativement éloignée des habitations les plus proches.*

La réalisation complète du projet aura pour conséquence une meilleure fluidité de la circulation sur une partie des parcours régulièrement encombrées.

La création des zones apaisées, des cheminements doux et l'amélioration des réseaux de transports en commun auront un effet direct sur la qualité de l'air.

La prise en compte des nuisances sonores, par LMCU, dans le cadre de ses aménagements (murs, merlons, isolations de façades) aura pour effet de rétablir l'état initial sonore du secteur étudié.

Compte tenu des dispositions prises par le maître d'ouvrage de réaliser les aménagements ad-hoc dans l'accompagnement des travaux de la LINO Sud, la commission d'enquête considère que les conséquences du projet ne devraient pas avoir une incidence significative au niveau de la santé publique.

3- Les intérêts de l'environnement

Le projet a pour finalité d'améliorer le cadre de vie usagers et résidents du secteur étudié par un accompagnement environnemental du projet.

Hormis pour le secteur des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos, dont les résultats des études complémentaires sont attendus, les accompagnements qualitatifs du projet répondent à la prise en compte des intérêts de l'environnement.

***Avis de la CE :** Compte tenu des aménagements prévus et présentés par le pétitionnaire dans le dossier mis à l'enquête, la commission d'enquête estime, que le projet dans le contexte présent a pris en compte la plupart des intérêts de l'environnement, tout en maintenant sa réserve de principe, en attente des résultats de l'inventaire des abords des carrières précitées.*

4- Les autres critères examinés

4.1 – Documents stratégiques :

Le projet n'est pas en contradiction avec les documents stratégiques qui couvrent le secteur de la Communauté Urbaine de Lille, et même correspond à des orientations de certains de ces documents.

4.2 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme :

Dans l'état actuel, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées par le projet, dans le cadre communautaire, n'autorisent pas la réalisation complète du projet.

***Avis de la CE :** Les règlements des PLU devront être mis en compatibilité avec le présent projet.*

Conclusions sur l'analyse bilancielle

***Avis de la CE :** Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'intérêt ou de désutilité du projet soumis à l'enquête, la commission d'enquête considère que les avantages du projet de réalisation de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest, section Sud l'emportent sur les inconvénients qu'il pourrait générer et la commission penche en faveur de réalisation, à la condition que l'étude socio-économique complémentaire démontre clairement l'intérêt économique d'une dépense qui pourrait représenter un budget de 140 millions d'euros.*

Conclusions

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 32 jours:

- Vu la délibération n° 05 C 0463 du 13 octobre 2005 du conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine tirant le bilan de la concertation préalable du projet de la LINO ;
- Vu la délibération n° 09 C 0287 du 16 juin 2009 du conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine confirmant le programme de la LINO Sud, approuvant le dossier

d'avant projet (...) et autorisant la présidente de LMCU à demander l'ouverture des enquêtes publiques nécessaires ;

- Vu l'autorisation n° DVD-E7200971202 du 21 septembre 2009 par laquelle le Conseil Général du Nord autorise LMCU à mener pour la partie sud du projet de la LINO sur le réseau routier départemental, les études, les acquisitions foncières et les délégations réglementaires au nom du département du Nord ;

- Vu la lettre du 25 avril 2013 du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

- Vu l'avis émis le 9 janvier 2013 par le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), et de la notice complémentaire en réponse à cet avis ;

- Vu les lettres des 20 mai 2011, 1 juin et 6 septembre 2012 par lesquelles LMCU sollicite l'ouverture de l'enquête publique unique sur l'ensemble des projets ;

- Vu la lettre du 8 septembre 2011, de la DDTM, qui conclue en émettant « *un avis favorable au projet car son utilité paraît certaine* » ;

- Vu le procès-verbal de la réunion du 30 novembre 2012 au cours de laquelle les personnes publiques associées (PPA) ont examiné le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'avis favorable émis à cette occasion ;

- Vu les textes réglementaires qui régissent ce type d'enquête, et notamment l'Etude d'Impact ;

- Vu le dossier d'enquête, constitué et complété par LMCU en application de l'article R123.7 du code de l'environnement ;

Vu la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (loi LOTI) qui a défini un partage modal équilibré de la voirie entre chacune des différentes catégories d'usagers, son application dans le présent projet par l'étude socio-économique jointe au dossier ;

- Vu la décision n° E13000067 / 59 du 28 mars 2013 par laquelle le président du Tribunal Administratif de Lille a constitué la commission d'enquête destinée à prendre en charge l'enquête sus mentionnée ;

- Vu le déroulement de l'enquête qui s'est tenue du 29 mai au 29 juin 2013, par l'arrêté préfectoral du 6 mai 2013 ;

- Vu les visites et investigations de la commission d'enquête ;

- Vu les observations du public collectées au cours de l'enquête, de celles de la commission d'enquête et des réponses de Lille Métropole Communauté Urbaine, pour les parties qui lui incombent.

- Vu les conclusions de l'analyse bilancielle de la commission d'enquête.

La commission d'enquête :

Considérant que le déroulement de l'enquête a été réalisé dans les conditions prescrites par l'arrêté préfectoral ;

Considérant que les documents contenus dans les dossiers soumis à l'enquête publique ont permis aux populations de disposer d'une information complète et détaillée sur le projet routier de Liaison Intercommunale Nord-Ouest, section Sud ;

Considérant que les conditions de mise à disposition des dossiers d'enquête ont permis au public d'en prendre connaissance, aux jours et heures d'ouvertures normales d'ouverture des bureaux, en Préfecture et au Conseil Général du Nord, en l'hôtel de communauté, et dans les mairies concernées directement concernées par le projet, dès le 14 mai 2013 ;

Considérant que les publicités légales de l'annonce de l'enquête ont été réalisées conformément à la réglementation ;

Considérant que le public avait accès à l'étude d'impact, à l'avis de l'autorité environnementale et l'avis de l'autorité administrative, sans nécessité de déplacement, sur les sites internet de la Préfecture du Nord et de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;

Considérant que des publicités extra légales de l'annonce de l'enquête ont complété les publicités réglementaires ;

Considérant que les réunions publiques des 7 et 18 juin 2013 ont permis d'éclairer les participants sur le projet mis à la consultation du public ;

Considérant que les représentants de Lille Métropole Communauté Urbaine ont répondu, sans restrictions aux questions qui leur ont été soumises ;

Considérant que le projet de la LINO Sud apparaît clairement comme compatible avec les documents de planification et de programmation, qu'il s'agisse du Schéma Directeur (SDDU), du PLU et du PDU ;

Considérant que le projet de la LINO Sud apparaît comme l'une des orientations du PDU 2010-2020 de l'agglomération lilloise, approuvé par le conseil communautaire, après enquête publique, en avril 2011 ;

Considérant que le projet de la LINO Sud est susceptible de créer près de 1200 emplois avec, notamment, 444 emplois directs, 451 emplois indirects et 293 emplois liés aux revenus distribués ;

Considérant qu'en matière d'organisation de l'espace, la LINO Sud permettra d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire dans la partie ouest de l'agglomération lilloise, et notamment ;

- les liens entre territoires (communes, quartiers)
- l'accessibilité des principaux sites générateurs et récepteurs de trafic existants,
- l'accessibilité des principaux projets d'aménagement,

Considérant qu'en matière de développement économique, la LINO Sud :

- améliorera l'accessibilité aux centres commerciaux de Lomme et d'Englos
- constituera un levier pour le développement d'Eurasanté
- améliorera l'accessibilité du futur parc de la Haute-Deûle et contribuera à la mutation du port
- désenclavera la zone d'activité de la Pierrette

Considérant qu'en matière d'aménagement et d'urbanisme, la LINO Sud :

- Permettra à la commune de Loos de profiter de relations améliorées avec les territoires proches,
- Ouvrira de nouvelles perspectives à l'urbanisation sur les territoires ayant des disponibilités foncières,

Considérant que la LINO Sud constituera, à l'ouest de la métropole lilloise, le premier axe structurant orienté Nord-Sud qui permettra de relier la Rocade Nord-Ouest à l'autoroute A25 (via un nouvel échangeur), tout en innervant les six communes traversées.

Considérant qu'elle permettra également d'améliorer l'accessibilité aux grands axes métropolitains, de la zone de la Pierrette, d'Euratechnologies et d'Eurasanté, trois pôles d'importance métropolitaine.

Considérant qu'en tant qu'axe routier, la LINO permettra de soulager plusieurs voies secondaires, leur redonnant ainsi leurs vocations urbaine et résidentielle. Ces reports de trafic auront des impacts, tant en terme de volumes de circulation que de nuisances diminuées et de sécurité routière renforcée.

Considérant que la LINO Sud constituera également un axe structurant pour les déplacements doux, par l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir confortable. Cette épine dorsale a vocation à se connecter avec l'ensemble des cheminements doux des communes traversées, améliorant ainsi la continuité des réseaux cyclables et piétons.

Considérant, enfin, que la LINO Sud, par sa dimension modes doux et ses connexions aux différents réseaux de transport collectifs (bus, métro + parking-relais), constituera donc un encouragement à l'inter modalité et aux cheminements doux.

Pour ces motifs :

La commission d'enquête émet un avis favorable, à l'unanimité, sur le projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest, section Sud, déposé par Lille Métropole Communauté Urbaine.

Cet avis est assorti de 7 Réserves, 1x Recommandations

Réserves

01 : L'étude socio économique, au regard de l'instruction cadre du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, ne semble pas devoir respecter le Taux de Rentabilité Interne (TRI) plancher fixé à 4%.

Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire justifie les raisons qui rendent cette instruction non totalement pertinente pour ce type de projet. Par ailleurs, il complète son argumentaire en indiquant qu'une étude de justification complémentaire est en cours et qu'elle devrait être publiée après remise des contributions de la commission d'enquête.

En l'absence du nouvel argumentaire la CE émet des réserves sur cette partie du dossier.

02 : Plusieurs activités d'entreprises risquent d'être neutralisées par le projet.

LMCU devra se mettre en relation avec les entreprises concernées par le sujet et identifiées dans son mémoire en réponse. Le pétitionnaire et devra concrétiser son engagement dans le cadre du maintien, voire de l'amélioration des accès à ces établissements industriels.

03 : Plusieurs riverains ont fait le constat que la LINO risquait de rendre problématique les accès à leurs domiciles ou garages.

LMCU devra identifier la totalité des riverains concernés par cette problématique et trouver avec les personnes concernées des solutions pérennes et économiques pour aménager de nouveaux accès, conformément aux engagements pris dans le mémoire en réponse aux observations.

04 : Dans la Tranche Fonctionnelle 2 (TF 2), la suppression de plusieurs Passages à Niveau (PN) a généré un maximum d'observations alarmistes (CP 02) des riverains et usagers.

LMCU se serait déjà engagée auprès de la Ville d'Haubourdin à étudier, en partenariat avec RFF et SNCF, les possibilités permettant de rétablir une liaison piéton/cycliste/PMR en remplacement de l'ensemble PN13, 13bis et 14 dont la suppression est prévue à plus ou moins long terme.

La CE émet donc une réserve forte pour que cette étude aboutisse.

05 : Dans la TF 4, la réalisation des bretelles d'accès à l'autoroute A25 va profondément modifier les accès viaires et les réseaux de concessionnaires qui alimentent 2 maisons.

LMCU devra proposer rapidement une solution pérenne aux résidents de ces domiciles pour maintenir leur qualité de vie, et les accès et alimentations de leurs domiciles.

06 : Dans le cadre de la TF 6, LMCU s'est engagé à approfondir les contre propositions de Monsieur PAVIZE.

Ces études complémentaires devront être menées avec la collaboration des élus des communes concernées.

07 : Dans la TF 6, la LINO Sud devrait être semi enterrée, et le passage en fonds des jardins devrait être réalisé sous la forme d'un tunnel d'environ 180 de longueur.

En réponse à plusieurs observations sur ce tunnel, LMCU ne semble pas avoir pris en considération toutes les problématiques posées par cet équipement, en se retranchant derrière les obligations légales en matière de ventilation (ce qui était strictement la réponse aux questions posées).

Pour la CE, cet équipement pourrait présenter des risques pour l'intégrité des usagers en cas de sinistre.

Quelles seront les dispositions que prendra l'exploitant en cas de sinistre dans le tunnel ?

Pour la CE, le pétitionnaire devra compléter son étude en étudiant tous les scénarii : accident, incendie de véhicules, bouchon, etc....

Recommandations

01 : Commune d'Emmerin (TF 1)

La CE préconise l'organisation d'une réunion entre les élus de la commune d'Emmerin et les représentants de LMCU pour définir exactement les besoins et analyser les charges incombant respectivement à chaque collectivité : éclairage public, entretien des espaces verts, etc.

02 : Commune de Sequedin (TF 4)

La CE recommande à LMCU de réaliser une étude succincte au niveau du giratoire A25/RD 941, afin de vérifier si la création du shunt proposé à la DAP 06 est pertinente. Dans l'affirmative, des études plus complètes devront être menées pour intégrer cette proposition au projet final.

03 : Commune de Lomme (TF 5)

Rues Dereuse : l'Etude d'Impact (page 41) fait état d'une voie nouvelle, non « connectée » à la LINO Sud provisoire, consistant à l'élargissement du chemin du Ballot et raccordant les 2 impasses Dereuse. Cette présentation est différente de celle figurant au plan d'ensemble de la TF 5.

La CE recommande à LMCU de préciser exactement quelle option est en fait retenue.

04 : Acoustique

Les dispositions techniques retenues pour limiter les nuisances sonores dues au projet routier sont issues de logiciels de modélisation.

Si le projet est réalisé, des mesures in situ devront être réalisées, après travaux, pour valider les modèles mathématiques.

En cas de dépassements des valeurs limites fixées par le Code de la Santé Publique, des mesures correctives devront être mises en place pour respecter les valeurs limites de ce code.

05 : Pollution lumineuse

En complément au choix des appareils les moins gourmands en consommation énergétique, le maître d'ouvrage devra rechercher et mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles pour limiter les pollutions lumineuses dans le secteur qui était dédié, jusqu'à présent, à l'exploitation agricole.

Cette recommandation concerne également les zones urbanisées.

06 : Plantations

Dans le cadre des aménagements paysagers, la CE recommande des plantations locales les moins allergisantes possibles et des flores mellifères.

07 : Terrassements et rabattement de nappes

Compte tenu de la présence d'eau à faible profondeur, LMCU a prévu des rabattements de nappes. Le pétitionnaire devra préciser les conditions d'évacuation de ces eaux.

08 : Passages souterrains et eaux d'exhaure

Dans le cas où les passages inférieurs nécessitaient la récupération d'eaux d'exhaure, LMCU devra préciser dans quelles conditions ces eaux seront évacuées : réseaux publics eaux pluviales, unitaires, séparatifs ou autres.

Pour ce faire, le maître d'ouvrage devra impérativement faire valider ses projets de détail par les gestionnaires des dits réseaux.

En cas d'accord, l'entente devra être contractualisée.

En cas de désaccord, le pétitionnaire devra rechercher une solution alternative pour l'évacuation des eaux captées par le projet routier.

Ces dispositions concernent la phase travaux et la phase exploitation.

09 : Travaux à proximité des champs captants

Bien que le tracé proposé à l'enquête ne concerne pas directement les champs captants proches, la CE recommande à LMCU de se mettre en relation sur le sujet avec un hydrogéologue agréé par les services compétents.

10 : Tenue des chantiers et Information des riverains :

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.

11 : Destruction et/ou déplacement d'espèces

Mesures concernant le site des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos

Dans le dossier d'enquête le porteur du projet indique *«L'étude faune-flore complémentaire engagée par Lille Métropole permettra de préciser les effets du projet de LINO Sud sur la faune, la flore et les habitats, et les mesures envisagées visant à en supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables.*

Le cas échéant, un dossier de demande de dérogation pour la perturbation ou la destruction d'espèces protégées sera réalisé à la suite de cette étude faune-flore complémentaire pour l'obtention d'une dérogation relative à la présence d'espèces protégées auprès du Conseil National de Protection de la Nature (art. L.411-2 du code de l'environnement) ».

Dans l'état du dossier, cette démarche n'a pas été portée à connaissance de la CE.

Pour autoriser la DUP, LMCU devra, à minima, justifier auprès des autorités compétentes l'engagement de la procédure dérogatoire prescrite par le Code de l'Environnement. « La décision d'autorisation est délivrée par arrêté préfectoral après avis de la Commission Nationale pour la Protection de la Nature (CNP). Cette demande concerne tous les habitats et espèces animales et végétales protégés, directement concernés par le projet ».

La CE recommande au maître d'ouvrage d'engager cette démarche dans les délais les plus brefs.

12 : Agriculture

Plusieurs exploitations agricoles vont être impactées par la création de la LINO Sud.

Une opération d'aménagement foncier pourrait être réalisée en cas de souhait de la profession agricole. A ce titre, la CE recommande à LMCU de solliciter l'avis de la profession agricole sur ce sujet.

Lille, le 8 novembre 2013

Monsieur Jean-Charles DELOFFRE
Commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Philippe ROUSSEL
Commissaire enquêteur titulaire

Monsieur Jean-Paul HEMERY
Président de la commission d'enquête