

LIAISON INTERCOMMUNALE NORD-OUEST

Partie Sud

Communes de Lambersart, Lomme, Sequedin,
Loos, Haubourdin et Emmerin

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

DOSSIER CONCERNANT L'UTILITE DU PROGRAMME

PIECE F : ETUDE D'IMPACT

AOUT 2012 - MIS A JOUR FEVRIER 2013

ETUDE D'IMPACT

***Le résumé non technique de l'étude d'impact
fait l'objet d'un document individualisé, distinct du présent document.***

AUTEURS DE L'ETUDE

Cette étude d'impact a été réalisée par la société :

**Egis Aménagement
40 avenue de la Marne
BP 87
59 442 WASQUEHAL Cedex**

La rédaction du présent document a été assurée par Séverine Facchin, ingénieur d'études, Eric Verbeke et Frédéric Dehont, assistants d'études, sous la direction de Françoise Marcinkowski, responsable du service Urbanisme, Environnement et Paysage.

DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT

1	DESCRIPTION DU PROJET	12
1.1	HISTORIQUE DU PROJET	12
1.1.1	De la VINO.....	12
1.1.2	... A la LINO.....	13
1.1.3	...A la LINO Sud.....	14
1.2	LES ETAPES QUI ONT CONDUIT A LA CONCEPTION DE LA LINO SUD	16
1.2.1	Historique des études engagées par LMCU.....	16
1.2.2	La concertation préalable menée en 2005.....	16
1.2.3	La mise au point de l'avant-projet.....	24
1.3	LE PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE	25
1.3.1	La voie principale.....	25
1.3.2	Les zones apaisées.....	26
1.4	LES OBJECTIFS DE LA LINO SUD	26
1.5	LES CARACTERISTIQUES DE L'AMENAGEMENT PROJETE	27
1.5.1	Le découpage fonctionnel de la LINO Sud.....	27
1.5.2	Principe d'aménagement de la voie principale.....	27
1.5.3	Présentation des six tranches fonctionnelles.....	30
1.6	LES MESURES EN FAVEUR DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	44
1.6.1	Les aménagements en faveur des modes doux.....	44
1.6.2	Le projet de ligne de bus de rocade.....	45
1.6.3	Les zones apaisées et les aménagements annexes.....	46
1.6.4	La gestion durable des eaux pluviales.....	51
1.6.5	La reconstitution de la biodiversité.....	53
1.6.6	La protection des zones résidentielles contre le bruit.....	54
1.7	RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU NOTAMMENT VIS-A-VIS DE SES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DESCRIPTION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	55
1.7.1	En 2002-2004, pendant les études de définition de la VINO.....	55
1.7.2	Après 2005, pendant les études de conception de la LINO Sud.....	58
1.7.3	Après 2011-2012, suite aux contacts avec les associations investies dans le suivi de la richesse écologique présente dans les carrières d'Emmerin-Haubourdin-Loos.....	63
1.7.4	Comparaison avec le scénario 0 (c'est-à-dire sans l'aménagement de la LINO Sud).....	64
1.8	COMPATIBILITE AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	64
2	ETAT INITIAL	65
2.1	LE MILIEU PHYSIQUE	65
2.1.1	Le climat.....	65
2.1.2	Les sols : géomorphologie, géologie.....	66
2.1.3	L'eau.....	75
2.2	LE PAYSAGE	84
2.2.1	L'Atlas Paysager du Nord-Pas-de-Calais.....	84
2.2.2	Le site.....	84
2.3	LE MILIEU NATUREL	91
2.3.1	Zones d'intérêt remarquable : bibliographie et inventaire.....	91
2.3.2	Prospections sur site.....	101
2.4	LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL - SERVITUDES	131
2.4.1	Patrimoine.....	131
2.4.2	Archéologie.....	136
2.4.3	Autres servitudes.....	137



2.5	LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	144
2.5.1	Contexte démographique	144
2.5.2	Logement	146
2.5.3	Emplois et activités.....	146
2.5.4	L'essentiel	154
2.6	LES ASPECTS FONCIERS.....	155
2.6.1	Documents d'urbanisme.....	155
2.6.2	Occupation des sols	160
2.6.3	L'essentiel	169
2.7	LES DEPLACEMENTS	170
2.7.1	Généralités concernant les déplacements dans l'agglomération Lilloise.....	170
2.7.2	Les déplacements routiers	171
2.7.3	Voie ferroviaire	180
2.7.4	La voie d'eau	184
2.7.5	Les modes doux.....	185
2.7.6	Les Transports en Commun.....	186
2.7.7	Le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole	190
2.7.8	L'essentiel	192
2.8	LES POLLUTIONS ET NUISANCES	193
2.8.1	L'air	193
2.8.2	Le bruit	197
2.8.3	Sites et sols pollués.....	217
2.9	LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES.....	226
2.9.1	Risques naturels.....	226
2.9.2	Risques technologiques	231
2.9.3	Autres risques	232
2.9.4	L'essentiel	237
<hr/> 3 ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES		238
3.1	PREAMBULE	238
3.2	IMPACTS ET MESURES PENDANT LA PERIODE DE TRAVAUX	239
3.2.1	Le milieu physique.....	239
3.2.2	Le paysage.....	240
3.2.3	Le milieu naturel.....	240
3.2.4	Le patrimoine historique et naturel	246
3.2.5	Le contexte socio-économique.....	246
3.2.6	Les déplacements	247
3.2.7	Les risques naturels et technologiques	249
3.3	IMPACTS ET MESURES EN PHASE D'EXPLOITATION	254
3.3.1	Le milieu physique.....	254
3.3.2	Le paysage.....	268
3.3.3	Le milieu naturel.....	278
3.3.4	Le patrimoine historique et culturel.....	285
3.3.5	Le contexte socio-économique.....	286
3.3.6	L'urbanisme.....	294
3.3.7	Les déplacements	298
3.3.8	Les pollutions et nuisances	316
3.3.9	Les effets sur la santé humaine.....	343
3.3.10	Le coût collectif des pollutions liées au projet.....	349
<hr/> 4 MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET		351
4.1	MESURES PREVUES PENDANT LA PERIODE DE REALISATION DES TRAVAUX.....	351
4.1.1	Mesures prévues pour éviter la pollution des eaux superficielles et souterraines	351
4.1.2	Mesures prévues pour éviter les atteintes au milieu naturel.....	351
4.1.3	Mesures prévues pour éviter les nuisances	351
4.1.4	Mesures prévues pour éviter les risques liés aux travaux dans les sites pollués	352
4.1.5	Mesures prévues pour éviter et réduire les impacts négatifs sur les déplacements.....	352
4.1.6	Mesures prévues pour réduire les impacts négatifs en termes de déchets.....	353

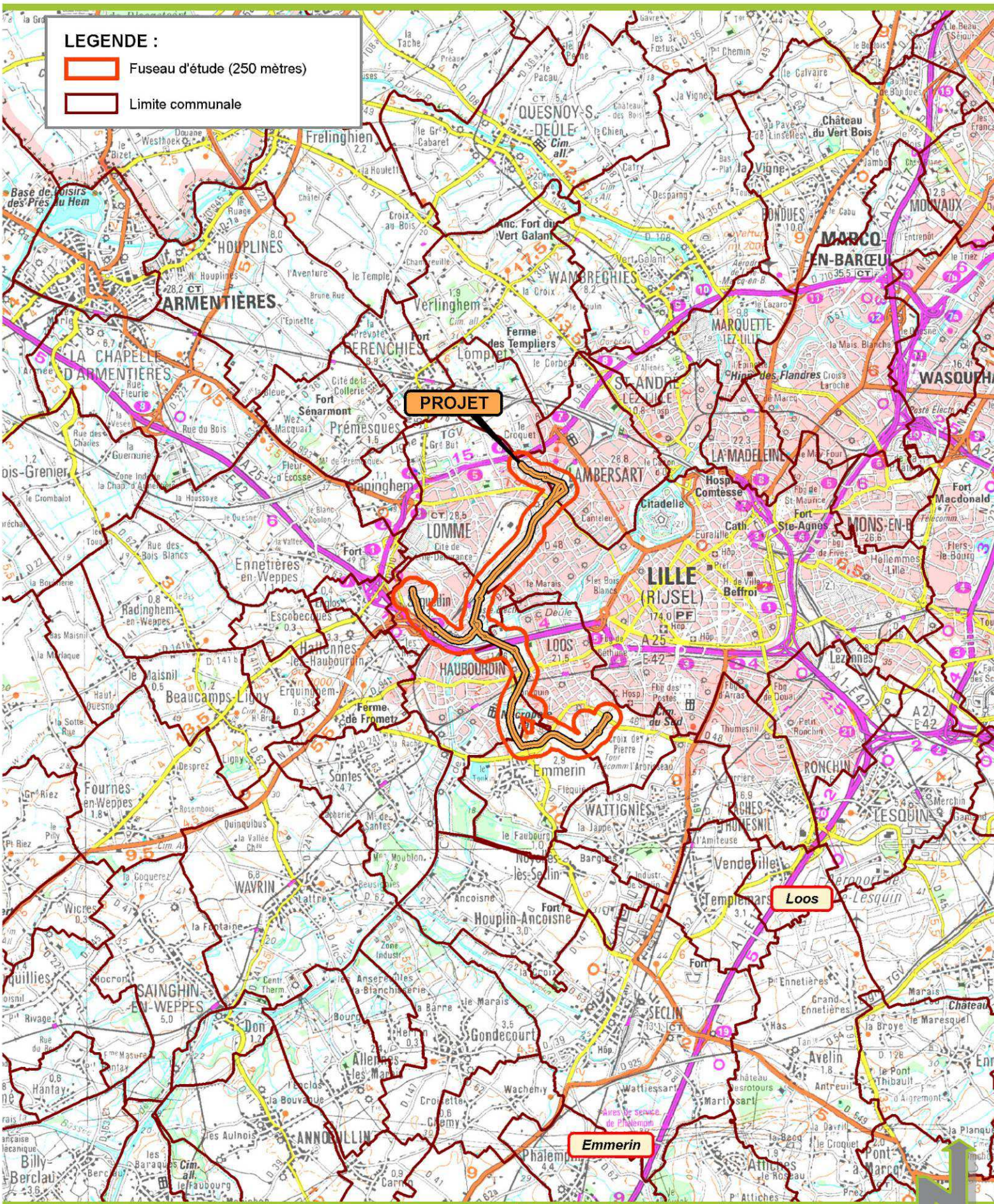
4.1.7	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en termes de sécurité	353
4.2	MESURES PREVUES PENDANT LA PHASE D'EXPLOITATION	354
4.2.1	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur les eaux superficielles.....	354
4.2.2	Mesures prévues pour éviter et réduire les impacts négatifs sur les milieux naturels	354
4.2.3	Mesures pour réduire les impacts négatifs sur le bruit	355
4.2.4	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en matière de circulation.....	355
4.2.5	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur l'activité agricole	355
4.2.6	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur le paysage	356
4.2.7	Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en matière d'allergie	356
<hr/>		
5	ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES IMPACTS DU PROJET	357
<hr/>		
5.1	ETAT INITIAL	357
5.1.1	Milieu physique.....	357
5.1.2	Milieu naturel	358
5.1.3	Milieu humain	359
5.1.4	Nuisances et risques technologiques	359
5.1.5	Paysage	359
5.2	DETERMINATION DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	360
5.3	DEFINITION DES MESURES DE SUPPRESSION, REDUCTION ET COMPENSATION DES IMPACTS ...	360
5.4	LES HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR LES MODELISATIONS DE TRAFIC.....	361
5.5	LES DIFFICULTES RENCONTREES	361
<hr/>		
6	ANNEXES	363
<hr/>		

PLAN DE SITUATION GENERAL

OPERATION : LINO PARTIE SUD - ETUDE D'IMPACT ET DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

LEGENDE :

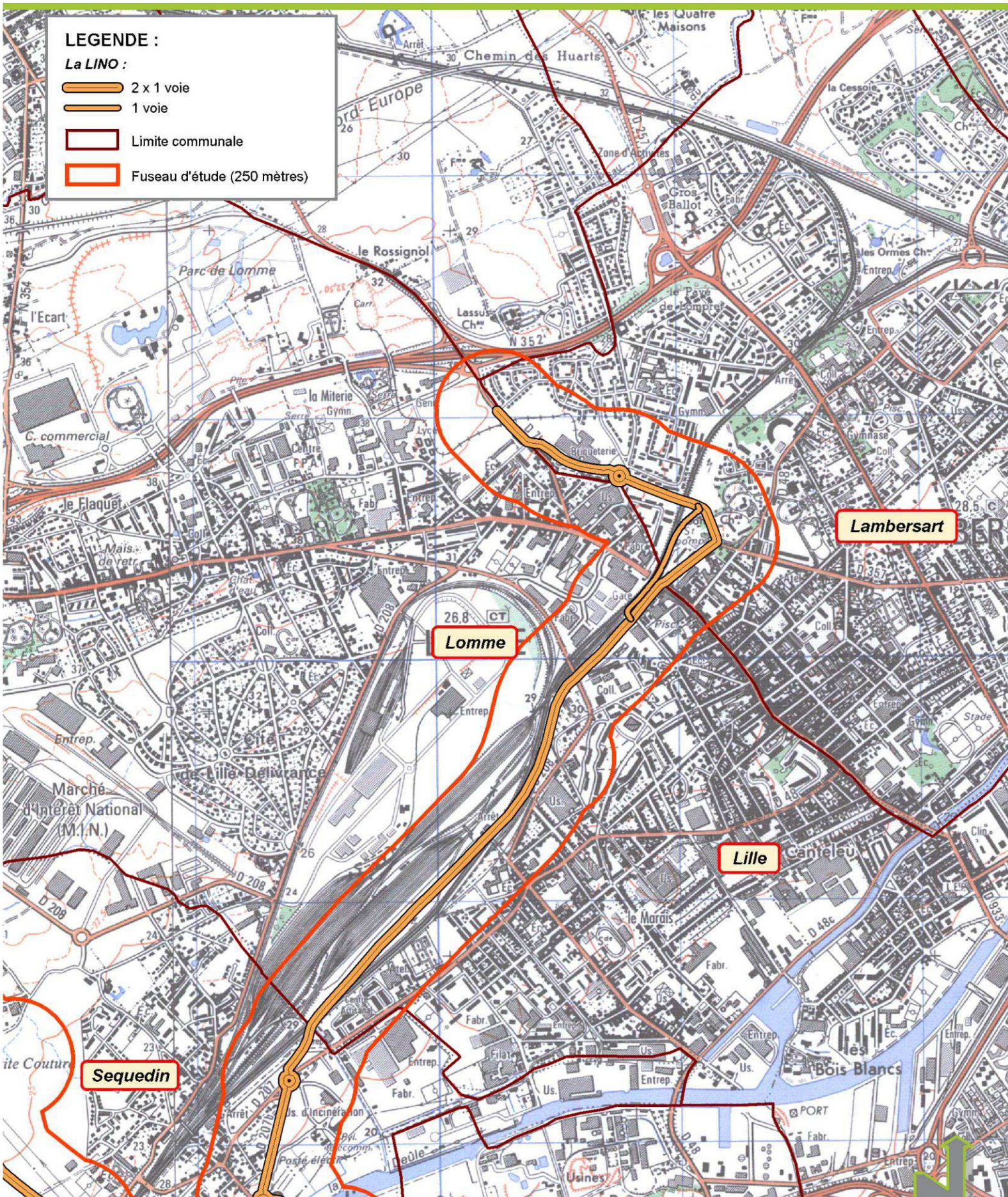
-  Fuseau d'étude (250 mètres)
-  Limite communale



Source (s) : IGN, Série bleue, 1/100 000

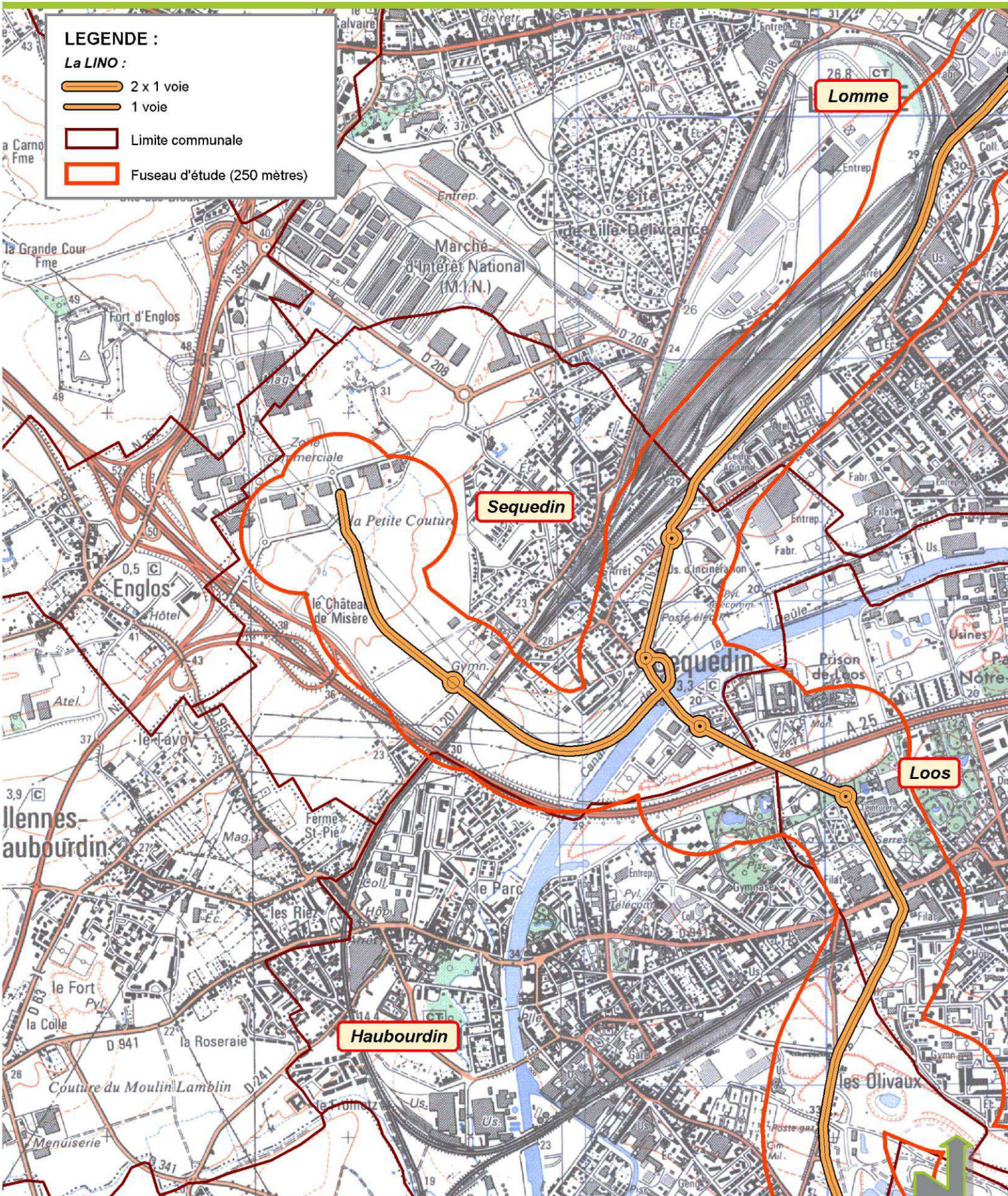
PLAN DE SITUATION (Planche n°1)

OPERATION : LINO PARTIE SUD - ETUDE D'IMPACT ET DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE



PLAN DE SITUATION (Planche n°2)

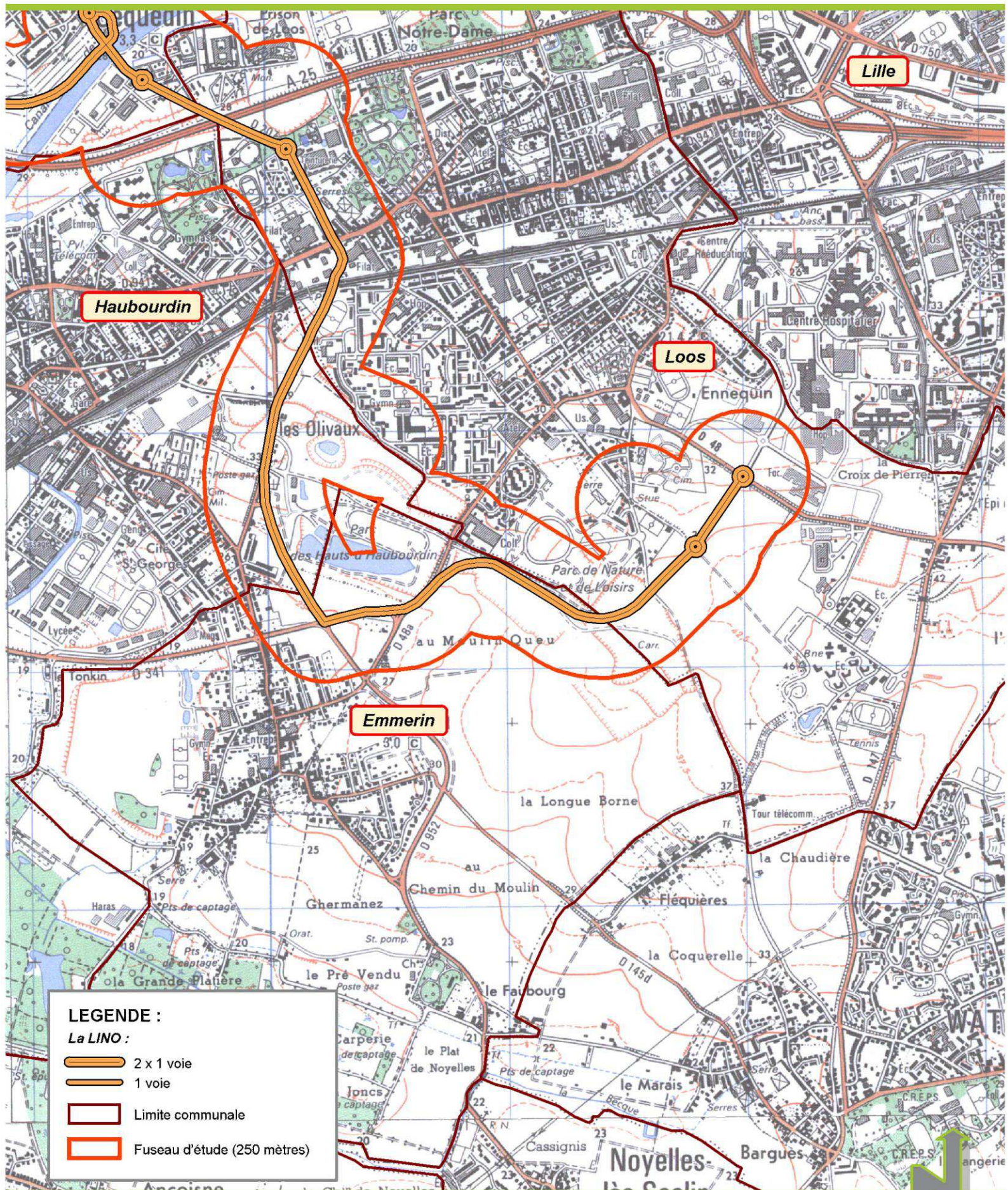
OPERATION : LINO PARTIE SUD - ETUDE D'IMPACT ET DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE



Source (s) : IGN, Série bleue, 1/25 000

PLAN DE SITUATION (Planche n°3)

OPERATION : LINO PARTIE SUD - ETUDE D'IMPACT ET DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE



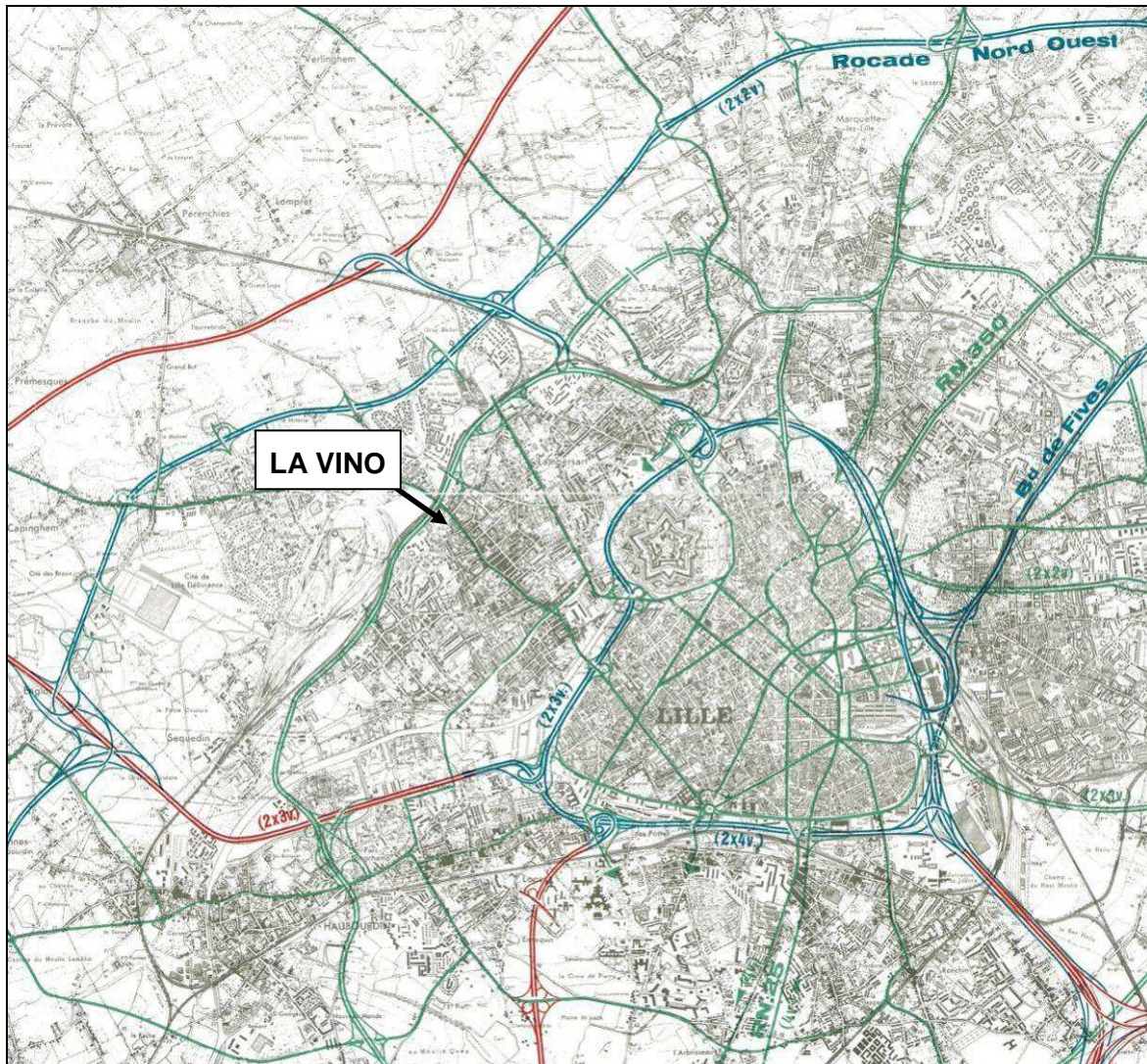
Source (s) : IGN, Série bleue, 1/25 000

1 DESCRIPTION DU PROJET

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

1.1.1 De la VINO...

Le projet de Voie Intercommunale Nord Ouest (VINO) date de l'élaboration du premier Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise en 1973. Conçue à l'origine comme une rocade intérieure, cette infrastructure avait pour objectif de créer une liaison intercommunale depuis l'autoroute A25 à Sequedin jusqu'à la Route Nationale n°17 à La Madeleine, et ainsi irriguer les zones d'extension urbaines comprises entre la zone agglomérée et l'actuelle rocade Nord-Ouest. L'aménagement de cette rocade était à l'époque pensé exclusivement pour faciliter les déplacements routiers : chaussée à 2 x 2 voies, intersections dénivelées, etc. Aucun aménagement spécifique n'était prévu en faveur des modes de déplacements alternatifs (piétons, deux roues et transports collectifs).



*Le réseau routier à long terme de la métropole Lilloise
Document datant des années 1970*

Dans les années 1990, un premier tronçon a vu le jour entre Lambersart et St André (boulevard de l'Alliance Nord Ouest sur 2 km environ) mais sous la forme d'une 2 x 1 voie avec coulée verte contenant aménagements paysagers et piste cyclable bidirectionnelle. Le reste de l'itinéraire n'a pas été réalisé, mais les emplacements réservés d'infrastructure correspondant à la VINO ont été maintenus au Plan d'Occupation des Sols des communes concernées, afin de préserver la possibilité d'aménager cette VINO ultérieurement.

Jusqu'au début des années 2000, aucun nouveau tronçon de travaux n'est envisagé. Mais l'adoption d'un nouveau Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise le 6 décembre 2002 et l'adoption de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain ont relancé le débat autour de cette infrastructure.

La VINO est présentée dans le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 2002 comme un tronçon du projet de « grand boulevard urbain lillois » qui « se développe entre l'A 25 à partir d'un nouvel échangeur à Loos-Sequedin et la N 17 à La Madeleine et dessert au passage Lomme, Lambersart et Saint-André ». Si la VINO est confirmée dans son principe dans ce document, l'aménagement étudié dans les années 1970 apparaît, de façon assez évidente, très inadapté à l'environnement urbain dans lequel le projet est prévu. Ainsi, le projet initial est globalement mal accepté par les élus locaux, et les habitants des secteurs traversés manifestent leur inquiétude voire leur opposition au projet.

En outre, en trente ans, la situation de la première couronne de l'agglomération Lilloise a connu une forte évolution :

- le Plan de Déplacements Urbains adopté en 2011 prône un usage plus important des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, et l'offre en matière de transports collectifs s'est renforcée de façon considérable (construction de deux lignes de métro, plan bus, etc.)
- l'urbanisation elle-même a également évolué : au travers de son Schéma Directeur, la métropole Lilloise s'est engagée dans une politique de renouvellement urbain : reconquête des friches industrielles, lutte contre l'étalement urbain, etc.

1.1.2 ... A la LINO...

En 2002, à la faveur de l'engagement de plusieurs projets urbains situés dans la première couronne de l'agglomération Lilloise (Euratechnologies à Lille-Lomme, zone de la Pierrette à Sequedin, pôle Eurasanté à Loos), la Communauté Urbaine de Lille relance les réflexions autour du projet de VINO.

Afin de repenser le projet en tenant compte des nouveaux besoins à satisfaire, des nouvelles contraintes et des préoccupations des habitants du secteur, des études de définition sont engagées. Ces études sont suivies par un comité de pilotage associant des élus de l'ensemble des villes concernées, mais également des représentants des principaux partenaires du projet (Département du Nord, DDE, SNCF, RFF, Transpole...). Dans une première phase d'étude, trois équipes pluridisciplinaires, associant un paysagiste / urbaniste et un bureau d'étude spécialisé en déplacements, travaillent en parallèle. Chacune développe son idée de ce que pourrait être la VINO.

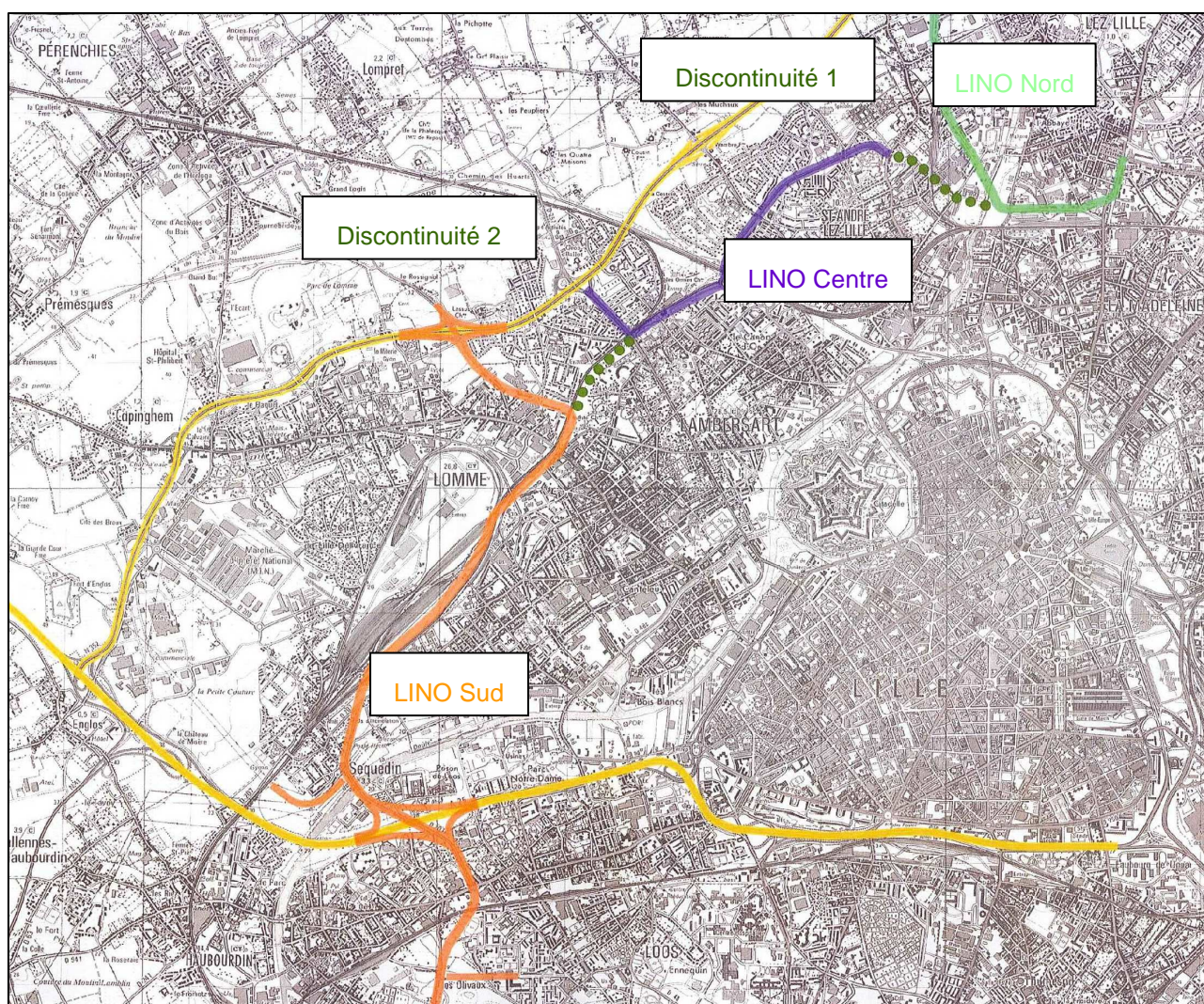
A l'issue de cette première phase d'étude, c'est le projet proposé par l'atelier Alfred Peter et le bureau d'études de déplacement Roland Ribl & Associés qui est choisi par le comité de pilotage. Ce choix est nettement celui d'une vision novatrice du projet. A cette occasion, la dénomination du projet est changée : on ne parle plus de VINO mais de LINO : Liaison Intercommunale Nord-Ouest.

Les principales différences entre la VINO et la LINO :

- Contrairement à la VINO, la LINO ne constitue pas une rocade routière continue dans la 1^{ère} couronne de l'agglomération lilloise. Les trois LINO (Sud, Centre et Nord) ne seront pas connectées entre elles mais seront raccordées au réseau routier structurant de la métropole (autoroute A 25 et Rocade Nord-Ouest)
- Contrairement à la VINO, la LINO permettra la mise en service d'une nouvelle ligne de transport en commun : une ligne de bus qui suivra un itinéraire de rocade autour de Lille. La réalisation de nouveaux ouvrages de franchissement de la Deûle, de l'autoroute A 25 ou des voies ferrées permettra de garantir une bonne vitesse commerciale pour ces bus.
- Contrairement à la VINO, la LINO comporte des aménagements cyclables et des allées piétonnes en site propre sur l'ensemble du linéaire de la voie principale.

1.1.3 ...A la LINO Sud

Le projet de LINO est donc décomposé en trois tronçons distincts.



Les trois LINO

Source : études de définition de la LINO, 2002.

- La LINO Sud : Lambersart → Loos

Le projet correspond à une liaison routière nouvelle allant du Sud de Loos (rue A. Paré) à la Rocade Nord-Ouest. Il comprend : la création d'un échangeur sur l'autoroute A 25 à hauteur des anciens centres pénitenciers de Loos, le projet de contournement de Sequedin ainsi que la création d'une voie traversant le site des carrières d'Emmerin/Loos/Haubourdin pour desservir le site d'Eurasanté par l'Ouest.

- o *Discontinuité 1 : Saint André ;*

- La LINO centre : Saint André → Lambersart

Pour ce tronçon, le projet consiste principalement à créer un itinéraire en site propre destiné à une ligne de transports collectifs de rocade, accompagnée d'itinéraires deux roues, de liaisons piétonnes et d'aménagements paysagers.

- o *Discontinuité 2 : Lambersart ;*

- La LINO Nord : La Madeleine → Saint-André

Le projet se traduit davantage par une requalification et une optimisation d'itinéraires existants (rue Scrive à La Madeleine, rue Félix Faure à Saint-André, avenue Industrielle à Marquette).

Ces trois LINO peuvent être mis en œuvre de façon indépendante les unes des autres.

La LINO est un projet nouveau, où la continuité de l'aménagement à destination des véhicules particuliers n'est plus assurée. Seule la continuité de l'aménagement prévu pour les modes doux et les transports collectifs est prévue.

Les trois LINO (Nord, Centre et Sud) ne partagent ni parti d'aménagement, ni calendrier de mise en œuvre. Elles sont totalement indépendantes les unes des autres d'un point de vue fonctionnel. Elles constituent donc 3 programmes distincts.

1.2 LES ETAPES QUI ONT CONDUIT A LA CONCEPTION DE LA LINO SUD

1.2.1 Historique des études engagées par LMCU

Le projet soumis à enquête publique constitue l'aboutissement d'une réflexion globale portant sur l'ensemble du secteur Nord-Ouest de la première couronne de l'agglomération Lilloise. Depuis 2002, plusieurs études ont été menées en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

2002 : étude de définition

Cette étude a notamment conduit à la décision de scinder la VINO inscrite dans les documents d'urbanisme en trois projets distincts : LINO Nord, LINO Centre et LINO Sud.

2004 : étude complémentaire

Cette étude a été engagée pour préciser l'étude de définition. Elle a permis de préciser les caractéristiques des trois LINO et de préparer la concertation préalable qui s'est déroulée en 2005.

2006-2007 : études techniques

Etude de faisabilité du déplacement de la voie ferrée principale traversant le site Délivrance

Etude de faisabilité concernant la ligne de bus de rocade

Etude de faisabilité concernant la traversée des carrières d'Emmerin-Haubourdin

Levers topographiques

Volet Air et Santé de l'étude d'impact

2008-2009 : étude avant-projet

Cette étude a permis d'élaborer l'avant-projet soumis à enquêtes.

2008-2010 : étude d'impact et constitution des dossiers d'enquêtes publiques

Cette étude, menée en parallèle de l'avant-projet a permis de nourrir l'étude d'avant-projet et d'évaluer les impacts des aménagements projetés.

2012 : étude faune-flore complémentaire dans les carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos

Cette étude, engagée suite à l'Avis de l'Autorité Environnementale émis en septembre 2011, vise à améliorer la connaissance de la faune et de la flore présentes dans le site des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos.

1.2.2 La concertation préalable menée en 2005

Les modalités de la concertation préalable

Par délibération n° 05 C 0056 du Conseil de Communauté en date du 25 février 2005, Lille Métropole Communauté urbaine a décidé d'engager la concertation préalable concernant la LINO Sud.

Afin d'associer les habitants des communes concernées, les associations locales agréées ainsi que les particuliers et entreprises riveraines, différentes initiatives en matière de concertation ont été engagées :

- des panneaux de présentation du projet ont été affichés dans l'ensemble des mairies concernées pendant une durée de un mois (de juin à juillet 2005).
- à proximité de ces panneaux, des plaquettes d'information présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet étaient disponibles.
- des registres ont été mis à disposition du public pour recueillir les observations.
- trois réunions publiques ont également été organisées : à Loos, Sequedin et Lambersart.

Par ailleurs, la presse locale a consacré plusieurs articles à la LINO Sud et aux réunions publiques organisées dans le cadre de cette concertation préalable.

Aménagement

D'Eurasanté à la rocade Nord-Ouest, en passant par Loos, Sequedin, Lomme et Lambersart

Dix kilomètres de boulevard urbain en projet

Une enquête de concertation préalable est en cours dans les villes d'Emmerin, Haubourdin, Lambersart, Lomme, Loos et Sequedin. Elle durera jusqu'au 25 juin. Il s'agit de présenter aux populations concernées un projet de liaison intercommunale qui partira d'Eurasanté (limite Loos-Haubourdin) pour conduire jusqu'à la rocade Nord-Ouest, aux confins de Lomme et Lambersart.

Une première réunion publique a eu lieu à Lomme, où ce projet semble bien accueilli, à en juger par les réactions de l'auditoire. Deux autres réunions auront lieu, respectivement

à la mairie de Lambersart (10 juin, à 19 h) et à la piscine intercommunale de Loos - Haubourdin, à Haubourdin (16 juin, à 19 h).

L'axe prendra la forme d'un boulevard urbain comportant deux voies de circulation pour la circulation automobile, un espace réservé à celle des vélos, un autre pour les piétons et des espaces verts. Le but est de désengorger l'ouest de la métropole. Quant au coût de l'opération, il est de 111 millions d'euros.

La première étape est la réalisation d'un tronçon reliant Sequedin (zone de la Pierrette, qui doit accueillir un centre de valorisation

des déchets organiques et un dépôt de bus au gaz) à Lomme (avenue de Dunkerque, au niveau du Pont supérieur). L'itinéraire empruntera le site ferroviaire de Lomme Délivrance, ce qui implique l'acquisition des terrains nécessaires. Sur ce point, des négociations sont en cours avec Réseau ferré de France. Cette acquisition permettra en outre la création d'un parc d'activités légères (services, essentiellement), sur une aire de 15 hectares. Enfin, à Lomme, le passage par Délivrance aura le mérite de délester notamment la rue de l'Égalité, où le plan prévoit des travaux d'aménagement de ce secteur.

Ce volet de la future liaison intercommunale Nord-Ouest (LINO) représente à lui seul 62 millions d'euros. Le chantier devrait ouvrir en 2008, pour une mise en service espérée en 2009. La communauté urbaine en viendra ensuite aux phases 2 (prolongement vers Eurasanté) puis 3 (prolongement vers la rocade Nord-Ouest). Concernant la phase 2, il existe un projet d'échangeur de la LINO avec l'autoroute A 25. Ce n'est pas gagné : outre l'obtention de l'accord de l'État, il faudra trouver des financements.

Ph. L.

Article paru dans La Voix du Nord – 7 juin 2005

Vendredi soir, à propos du projet de liaison intercommunale nord-ouest

Coup de colère à la réunion publique d'information

Autant la réunion publique d'information avait été calme à Lomme, autant celle de vendredi soir à Lambersart a été agitée. C'est de la future liaison intercommunale nord-ouest dont il s'agissait. Elle conduira d'Eurasanté, à Haubourdin, jusqu'à la rocade nord-ouest, en passant par Loos, Sequedin, Lomme, Lambersart, puis à nouveau Lomme, pour le branchement sur la rocade (1).

On en est aujourd'hui à la phase de concertation préalable, autrement dit la présentation du projet à la population et le recueil des suggestions, critiques et autres commentaires.

La partie lambersartoise démarre à hauteur du Pont supérieur de Lomme, avenue de Dunkerque, emprunte la rue Bonte, bifurque à gauche au niveau de la station de pompage, grâce à la construction d'une nouvelle voie à sens unique qui passe sous la ligne ferroviaire. Après quoi, elle devient à double sens, puis se branche sur la rue Eugène-Descamps et file vers la rocade. Dans l'autre sens, la LINO comporte une voie à sens unique longeant la voie ferrée entre le passage souterrain évoqué ci-dessus et la rue de la Gare à Lomme, via un pont accolé au Pont supérieur et fran-



chissant l'avenue de Dunkerque. L'ensemble prévoit en outre une ligne de bus à haute qualité de service, transitant par la rue Bonte.

Les réactions d'hostilité se sont rapidement manifestées : crainte d'un accroissement du trafic automobile rue Bonte, s'ajoutant à un passage de bus toutes les dix minutes ; non loin de là, trafic des voitures arrivant du nouveau pont ; jonction avec une rue Eugène-Descamps jugée déjà saturée. Pour ne rien arranger, les plans présentés étaient insuffisamment détaillés. Le raccordement de la LINO sur la rue Descamps n'apparaissait pas. L'auditoire

avait le sentiment de ne pas avoir toutes les données en main. Il le fit savoir verbalement. Marc Daubresse intervint. L'enquête publique, ce ne sera pas avant trois ans. Rien n'est figé. Des plans précis seront réalisés, ils seront présentés lors de réunions publiques ultérieures à Lambersart, et la première aura lieu avant la fin de cette année. En attendant, un registre est ouvert à la mairie, chacun peut y consigner ses remarques.

Philippe LEROUX

(1) Nos éditions des 28 mai, 4 et 7 juin. Prochaine réunion publique : piscine de Loos - Haubourdin, rue Thirion-et-Ferron, à Haubourdin, le 16 juin, à 19 h.

Projet de liaison intercommunale nord-ouest

Le tronçon Loos - Haubourdin - Sequedin sous les projecteurs

La phase de concertation préalable se poursuit pour le projet de LINO (liaison intercommunale nord-ouest), liaison qui va d'Eurasanté (Loos) à Lambersart (1). Jusqu'au 25 juin, on peut encore aller s'informer dans les mairies d'Emmerin, Haubourdin, Lambersart, Loos, Lomme et Sequedin, et y déposer ses observations sur le registre déposé à cet effet. En revanche, la série des réunions publiques est close, après celle qui, succédant aux rendez-vous de Lomme et Lambersart, a eu lieu jeudi à Haubourdin.

Le tronçon dont il a été plus particulièrement question court d'Eurasanté à la zone de la Pierrette (Sequedin). Il traverse les carrières de Loos-Haubourdin, passe au large de la plus grande partie de la rue des Lostes à Haubourdin, puis sous la voie ferrée à Loos après avoir longé le stade du quartier des Oliveaux (qui bénéficiera d'une voie de dessèchement), ressort du souterrain au niveau de la friche Vigneron, va franchir l'A 25 et débouche rue du Train-de-Loos, à Sequedin. Contrairement à ce que l'on avait observé à la réunion de Lambersart, la

séance questions-réponses n'a pas généré de mouvement de colère de la part du public.

Scepticisme...

Une certaine inquiétude transpirait malgré tout. La LINO n'allait-elle pas entraîner un accroissement du trafic routier dans les secteurs traversés ? « Non », retentait-on en écho du côté des techniciens. La création de l'axe entraînera une redistribution de la circulation entre transit et desserte des quartiers. Le projet comprend en outre le développement des modes de transports « doux », à savoir piste cyclable à double sens en site propre et ligne de bus à haute qualité de service. Et quand on est à vélo où en bus, on n'est pas au volant d'une voiture.

Ces deux arguments n'ont pas véritablement provoqué de controverse. Ils n'ont pas non plus entraîné l'adhésion. Dans l'auditoire, le scepticisme demeurerait bien ancré : des « modèles mathématiques » pour prévoir des flux de circulation, ce n'est pas forcément infaillible.

Scepticisme renforcé par le projet d'échangeur avec l'A 25 : « L'échangeur ris-

que d'envoyer sur la LINO des conducteurs cherchant à sortir des bouchons sur l'autoroute, et donc de saturer la nouvelle liaison. » Là, on entrait en plein dans l'anticipation. Il faudra cinq à dix ans pour qu'il se fasse, enregistrait-on. « Quinze ans, et peut-être jamais », rétorqua Daniel Rondelaère, maire de Loos. Et si ça se crée quand même ? La question du transfert évoqué par l'intervenant a été étudiée, les « modèles » disent qu'il n'y a pas de crainte à avoir en ce sens, affirment les techniciens.

« Yaura-t-il des murs anti-bruit ? », demanda une dame. Sur ce point, les habitants sont invités à se rendre à la mairie de leur domicile et à consigner leurs observations et leur lieu de résidence : « Chaque cas sera ensuite examiné. »

Et le métro ?

Concernant les transports en commun, une autre intervenante regretta que le projet n'inclût pas le métro « qui reste un peu loin de notre secteur Loos - Emmemarin ». De fait, la communauté urbaine n'envisage pas de prolongement de ligne. Cependant, la ligne de bus à haut niveau de service per-

mettra de rejoindre facilement la station du CHR. « Et c'est la même qualité de service que le métro », fit le maire de Loos.

Curieusement, personne ne parla des délais de réalisation. Rappelons qu'il faudra patienter : Eurasanté - Sequedin est la santé.

Philippe LEROUX

(1) Se reporter également à nos éditions des 28 mai, 4, 7 et 12 juin.

Ces initiatives en matière de concertation ont permis de présenter au public les objectifs du projet, ainsi que les principales caractéristiques de l'aménagement. Par ailleurs, les élus locaux ont officiellement apporté leur soutien au projet, de même que l'Association Droit Au Vélo (ADAV). Les habitants du secteur ont également pris connaissance du projet et fait part de leurs observations, soit lors des réunions publiques, soit à l'aide des registres prévus à cet effet.

Le bilan de la concertation préalable

Il est à noter que les observations les plus nombreuses proviennent des habitations des communes situées aux deux extrémités du projet : Lambersart d'un coté, Emmerin et Haubourdin de l'autre.

D'une façon générale, les thèmes abordés dans ces observations concernent :

- la question des nuisances sonores et des protections acoustiques à réaliser,
- le risque d'une amplification du trafic automobile,
- la question du réseau cyclable,
- l'impact visuel du projet, notamment sur la végétation environnante,
- la circulation des poids lourds,
- la vitesse des véhicules.

D'autres observations portent plus précisément sur des tronçons du projet :

- le projet de traversée des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos, et la crainte de voir ainsi se constituer une amorce d'une liaison entre l'A25 et l'A1 (un contournement Sud éventuel qui ne serait pas annoncé),
- les difficultés de stationnement automobile à proximité de la station de métro « Pont supérieur » à la limite communale de Lomme et Lambersart,
- les nuisances liées à la circulation routière dans le centre ville de Sequedin et la nécessité de réaliser le contournement sud-ouest de la commune.

A l'issue de cette période de concertation, Lille Métropole Communauté Urbaine a dressé un bilan de la concertation (délibération n° 05 C 0463 en date du 13 octobre 2005) et a affirmé sa volonté de poursuivre la mise en œuvre du projet.



EXTRAIT

Du Registre aux délibérations
Du Conseil de la Communauté

Réunion du CONSEIL du 13/10/2005

Nombre de membres en exercice : 170
Date de la convocation à la réunion : 7 octobre 2005

Président : M. Pierre MAUROY

(Secrétaire de Séance : M. Vincent LANNOO)

Présents : (142) MM. ADYNS, AISSI, ANDRE, Mme AUBRY, MM. BAECKEROOT, BAERT, BALAÏ, BALDUYCK, BARRET, BERNARD Philippe, Mmes BIENCOURT, BOUCHART, MM. BOUREL, BRAND, Mme BRUNIN, MM. CACHEUX, CAES, CANNIE, CARTON, CASTELAIN, CAUDRON, CHABASSE, COLIN, COPIN, COUSIN, Mmes CULLEN, DA SILVA, DARNEL, MM. DAUBRESSE, DAVOINE, Mme DE RUDDER, MM. DE SAINTIGNON, DEBRABANDERE, DEBREU, DECOCQ, DECOURCELLE, DEFFONTAINE, Mme DEFONTAINE, MM. DEJONGHE, DELABY, DELEBARRE, DELEBECQUE, DELGRANGE Mmes DELPORTE, DEMESSINE, MM. DEMOUSTIER, DERNONCOURT, DEROO, DERUYTER, DESMETTRE, DESTAERKE, DHINNIN, DOJKA, DUBUISSON, DUQUENNE, DURAND, DURET, DUSAUSOY, DUTHILLEUL, DUVAL, EDME, EECKHOUT, ELEGEST, FERNANDEZ, FREMAUX, GABRELLE, GAUTHIER, GENELLE, Mme GEORGET, M. GERARD, Mme GOUBE, MM. GRIMONPREZ, GRISON, Mme GUIDOUX, MM. HANICOTTE, HAYART, HENNO, HOUSSIN, HUJEU, IFRI, JACOB, JANSSENS, LABBEE, LANNOO, Mmes LE BIHAN, LE MAGUER, M. LEBAS, Mme LECAT, MM. LEDOUX, LEFEBVRE, Mmes LEMAN, LEONE, MM. LEROUX, LESAFFRE, LESERRE, LIEVEQUIN, LOOSVELT, MAES, MARESCAUX, MAUROY, MEZRAG, MOTTE, MOUVEAUX, Mme MULLIER, MM. MUTEZ, NOEL, OLSZSEWSKI, PACAUX, PARGNEAUX, PARIS, PASTOUR, PEPPERSTRAETE, PICK, Mme PINCEDE, MM. PLANCKAERT, PLANCKE Didier, QUIQUET, Mme REDLICH, MM. RICHIR, RONDELAERE, SANTRE, M. SEGARD, SMETS, Mmes STANIEC WAVRANT, STEFANI DEPRET, MM. STIEVENARD, THOREZ, TIR, TONNERRE, TOSTAIN, TURPIN, VANBELLE, VAN TICHELEN, VANDIERENDONCK, VERCAMER, VERFAILLIE, Mme VERKINDERE, MM. VEROONE, VICOT, WAMBERGUE, WATTEBLED, WAYMEL.

Excusés ayant donné pouvoir : (19) M. ASTIER (*pouvoir à M. MOTTE*), M. BEL (*pouvoir à M. CASTELAIN*), M. BOUDAILLIEZ (*pouvoir à Mme LEMAN*), M. CAMBIEN (*pouvoir à M. DUQUENNE*), M. CARETTE (*pouvoir à M. AISSI*), M. CODRON (*pouvoir à M. BRAND*), M. DEREMAUX (*pouvoir à M. DURET*), M. GADAUT (*pouvoir à M. DESMETTRE*), M. MARCHAND (*pouvoir à M. PARGNEAUX*), M. LEGRAND (*pouvoir à M. DERNONCOURT*), M. PETIT (*pouvoir à M. LESAFFRE*), Mme PHEULPIN COQUEL (*pouvoir à M. IFRI*), M. PLANCKE Dominique (*pouvoir à M. QUIQUET*), M. PLANCQ Robert (*pouvoir à M. DUTHILLEUL*), M. PROVO (*pouvoir à M. HOUSSIN*), Mme SCHARLY (*pouvoir à M. DELEBECQUE*), M. SINAGRA (*pouvoir à M. DECOCQ*), M. VERSPIEREN (*pouvoir à M. VERCAMER*), M. WILLOCOQ (*pouvoir à M. GABRELLE*).

Excusés : (9) MM. BEZIRARD, BRASME, COISNE, DELRUE, LAMON, Mme POLIAUTRE, REMORY, TARDY, VANNESTE.

SERVICES TECHNIQUES - VOIRIE ESPACES PUBLICS - GRANDES INFRASTRUCTURES VEP

EMMERIN - HAUBOURDIN - LAMBERSART - LOMME - LOOS - SEQUEDIN - Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) - partie Sud - Bilan de la concertation préalable

SERVICES TECHNIQUES - VOIRIE ESPACES PUBLICS - GRANDES INFRASTRUCTURES VEP

EMMERIN - HAUBOURDIN - LAMBERSART - LOMME - LOOS - SEQUEDIN - Liaison Intercommunale Nord Ouest (LINO) - partie Sud - Bilan de la concertation préalable

Rapport de M. le Président au Conseil de la Communauté : **ADOpte A L'UNANIMITE**

Par délibération n° 05 C 0056 du Conseil de Communauté en date du 25 février 2005, Lille Métropole Communauté Urbaine a décidé d'engager la concertation préalable concernant la partie Sud du projet de VINO, rebaptisé Liaison Intercommunale Nord Ouest.

Afin d'associer les habitants des communes concernées les associations locales agréées ainsi que les particuliers et entreprises riveraines, différentes initiatives en matière de concertation ont été engagées :

- Insertion d'avis public dans la presse locale en amont du démarrage de la concertation préalable ;
- Organisation d'une conférence de presse pour présenter le projet et intervention télévisuelle du Vice-Président aux informations locales de France 3 ;
- Publication de nombreux articles de presse (La Voix du Nord, Nord Éclair, 20 Minutes, Moniteur des Travaux Publics) de façon répétée dans le courant du mois de juin 2005 et en juillet 2005 ;
- Publication d'articles dans les journaux municipaux avant, pendant et après le mois de juin 2005 ;
- Organisation de trois réunions publiques à Lomme, Lambersart et Loos ;
- Mise à disposition du public de panneaux d'informations, de plaquettes synthétiques et de registres d'observations pendant une durée d'un mois dans l'ensemble des mairies concernées par le projet et en Communauté Urbaine.

Cette première phase de concertation portait essentiellement sur les objectifs du projet et les grandes caractéristiques, à savoir :

1. Renforcer l'accessibilité de grands projets métropolitains (Euratechnologie à Lille - Lomme, Eurasanté à Loos, requalification de la zone de la Pierrette à Sequedin) ;
2. Hiérarchiser le réseau viaire par la création d'une infrastructure routière structurante et l'instauration de mesures de restriction de trafic sur les zones urbaines situées aux abords du projet ;
3. Favoriser les liaisons de proximité en périphérie à l'Ouest de Lille par la création de liaisons transversales en transports en commun, en vélo ou à pied.

Dans sa partie Sud, la Liaison Intercommunale Nord Ouest correspond à un boulevard comprenant une voie de circulation dans chaque sens, la plantation d'arbres, des itinéraires pour les piétons et les cyclistes. Elle s'étend sur une dizaine de kilomètres depuis le Sud de Loos (porte d'entrée Ouest d'Eurasanté) jusqu'à Lambersart (projet de Liaison entre la rue des Lostes et la rue Eugène Descamps).

Ces initiatives en matière de concertation ont permis de confirmer les objectifs et les grandes caractéristiques du projet, de prendre acte du soutien des élus locaux et de l'Association Droit Au Vélo, mais également de recueillir les interrogations et les observations de la population.

De ce point de vue, il est à noter que les observations les plus nombreuses proviennent des habitants des communes situées aux deux extrémités du projet : Lambersart d'un côté, Emmerin et Haubourdin de l'autre.

D'une façon générale, les thèmes abordés dans ces observations concernent :

- La question des nuisances sonores et des protections acoustiques à réaliser ;
- Le risque d'une amplification du trafic automobile ;
- L'intérêt (ou non) de créer une ligne de bus de rocade (les avis sont très partagés en la matière) ;
- L'objectif de compléter le réseau cyclable ;
- L'impact visuel du projet, notamment sur la végétation environnante ;
- La circulation des poids lourds ;

- La vitesse des véhicules.

D'autres observations portent plus précisément sur des tronçons du projet :

- L'intérêt du projet de traversée des carrières d'Haubourdin - Emmerin mais la crainte de voir ainsi se constituer une amorce d'une liaison entre l'A25 et l'A1 (un contournement Sud éventuel qui ne serait pas annoncé) ;
- La problématique du stationnement automobile à proximité de la station de métro " Pont Supérieur " à la limite communale de Lomme et de Lambersart ;
- La question de la modification éventuelle du passage à niveau de la rue de Verlinghem à Lambersart ;
- La nécessité de réaliser le contournement Sud - Ouest de Sequedin.

Enfin, certains habitants réclament davantage de précisions concernant le projet et ses mesures d'accompagnement ainsi que des plans à une échelle plus lisible. En la matière, il est rappelé que cette phase de concertation ne constitue qu'une première étape. Les études techniques et les études d'impact à venir permettant aux habitants d'obtenir les précisions demandées autant à l'échelle intercommunale qu'à l'échelle locale.

Sur ces bases, il vous est proposé, la 3ème commission consultée :

- de confirmer les objectifs et les grandes caractéristiques de la Liaison Intercommunale Nord Ouest ;
- de prendre acte des manifestations de soutien du projet par les élus des communes concernées et l'Association Droit Au Vélo ;
- de s'engager à répondre aux interrogations des habitants exprimées ci-avant dès que les études techniques et les études d'impact le permettront ;
- de dresser un bilan globalement positif de cette première phase de concertation ;
- de poursuivre les études techniques et les études d'impact afin de préciser le projet, d'engager la phase d'enquête publique et de répondre ainsi aux interrogations formulées lors de la concertation.

1.2.3 La mise au point de l'avant-projet

A l'issue de cette concertation préalable, le conseil de Lille Métropole Communauté urbaine a décidé d'engager un marché de maîtrise d'œuvre partielle concernant la LINO Sud. Il s'agissait de préciser les caractéristiques techniques du projet : niveau Avant-Projet puis niveau Projet.

Cette étude de maîtrise d'œuvre a été confiée à un groupement d'étude composé des bureaux d'études suivants :

- INGEROP (mandataire) *ingénierie routière*
acoustique
conception technique des ouvrages d'art
- EMPREINTE *paysagisme*
- EGIS Mobilité *ingénierie des déplacements*
- AARTIL *éclairageisme*
- Agence Lavigne & Cherron *conception architecturale des ouvrages d'art*

En parallèle de cette mission de maîtrise d'œuvre, Lille Métropole Communauté urbaine a engagé une mission complémentaire, consistant en la constitution des dossiers d'enquêtes publiques nécessaires à la mise en œuvre du projet de LINO Sud. Cette mission a été confiée à un groupement d'étude, composé de plusieurs sociétés issues du groupe EGIS :

- EGIS Aménagement (mandataire) *constitution des dossiers d'enquêtes*
- EGIS conseil *expertise juridique*
- EGIS environnement *étude acoustique*

Ces études menées en parallèle ont engendré des échanges entre les bureaux d'étude. Il s'agissait notamment de s'assurer que la conception de l'avant-projet (qui fait partie de la mission de maîtrise d'œuvre partielle) et la rédaction de l'étude d'impact (qui est une des pièces constitutives des dossiers d'enquêtes publiques) avancent de façon coordonnée dans le but d'aboutir à un avant-projet dont les impacts sur l'environnement sont optimisés.

1.3 LE PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

1.3.1 La voie principale

La LINO Sud comprend la constitution d'une voie principale, sur une longueur de 12 kilomètres environ, qui s'étend de la commune de Loos (secteur Sud-Ouest du pôle Eurasanté), jusqu'à la commune de Lambersart (rue Eugène Descamps), en passant par les communes de Emmerin, Haubourdin, Sequedin et Lomme.

A noter que cette voie principale reprend en partie des voies existantes, qu'il est prévu de requalifier :

- la rue des Lostes à Haubourdin,
- la route de Sequedin à Loos
- la rue du Train de Loos à Sequedin
- la rue de la Gare à Lomme
- la rue A. Bonte à Lambersart (partie comprise entre l'av. de Dunkerque et le raccordement à la rue E. Descamps)

Afin de constituer un itinéraire continu sur l'ensemble du linéaire de la LINO Sud, des tronçons de voie nouvelle sont nécessaires :

- dans les carrières d'Emmerin /Haubourdin/Loos, pour rejoindre le pôle Eurasanté
- à Loos / Haubourdin, pour créer un passage sous les voies ferrées
- pour contourner le centre ville de Sequedin
- le long du site Délivrance à Lomme, pour contourner le quartier du Marais
- entre la rue E. Descamps et la rue A. Bonte à Lambersart, pour créer un passage sous les voies ferrées.



L'aménagement type de la voie principale

Source : étude de définition du parti d'aménagement de la LINO (Alfred Peter) - 2002

1.3.2 Les zones apaisées

En complément de la constitution de cette voie nouvelle principale, le projet de LINO Sud comprend également des aménagements de voirie dans les secteurs urbanisés proches. Il s'agit de constituer des zones apaisées dont l'objectif premier est de reporter la circulation automobile sur la voie principale, et de favoriser les modes de déplacements alternatifs (notamment les modes doux) à l'intérieur des secteurs urbanisés.

Ces aménagements de voirie se traduisent par la mise en impasse de voiries existantes (de part et d'autre du passage à niveau de la rue des Lostes à Haubourdin), la mise à sens unique de certaines rues avec création de double sens cyclable (notamment dans le quartier du Marais à Lomme), des rétrécissements de chaussée au profit des trottoirs (à Lomme également), etc.

Avec l'aménagement de ces zones apaisées, qui font partie intégrante du projet, le projet de LINO Sud n'augmente pas de façon significative la capacité du réseau routier existant sur le secteur. Il s'agit bien de soulager les secteurs urbanisés de la circulation automobile actuelle, en la reportant vers la voie principale dont l'aménagement est conçu pour supporter un trafic routier important.

1.4 LES OBJECTIFS DE LA LINO SUD

- 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).

1.5 LES CARACTERISTIQUES DE L'AMENAGEMENT PROJETE

1.5.1 Le découpage fonctionnel de la LINO Sud

Le projet de la LINO Sud a été découpé en 6 tronçons (appelés tranches fonctionnelles dans la suite du document). Ces tranches fonctionnelles sont indépendantes les unes des autres en termes de mise en œuvre : chacune d'entre elle peut en effet être réalisée et mise en service isolément.

Ce découpage en tranches fonctionnelles présente un double intérêt :

- La possibilité de réaliser à court/moyen terme certains tronçons qui sont à la fois particulièrement importants et dont la mise en œuvre ne pose pas de problème particulier (notamment pour ce qui concerne la maîtrise foncière)
- La possibilité de répartir sur plusieurs années la dépense très importante que constitue la réalisation de la LINO Sud (environ 139 millions d'euros H.T. (valeur 12/2010).)

Ces 6 tranches fonctionnelles sont :

- Tranche Fonctionnelle 1 : Traversée des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos
- Tranche Fonctionnelle 2 : Passage sous les voies ferrées à Loos / Haubourdin
- Tranche Fonctionnelle 3 : Echangeur des anciens centres pénitenciers à Loos
- 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

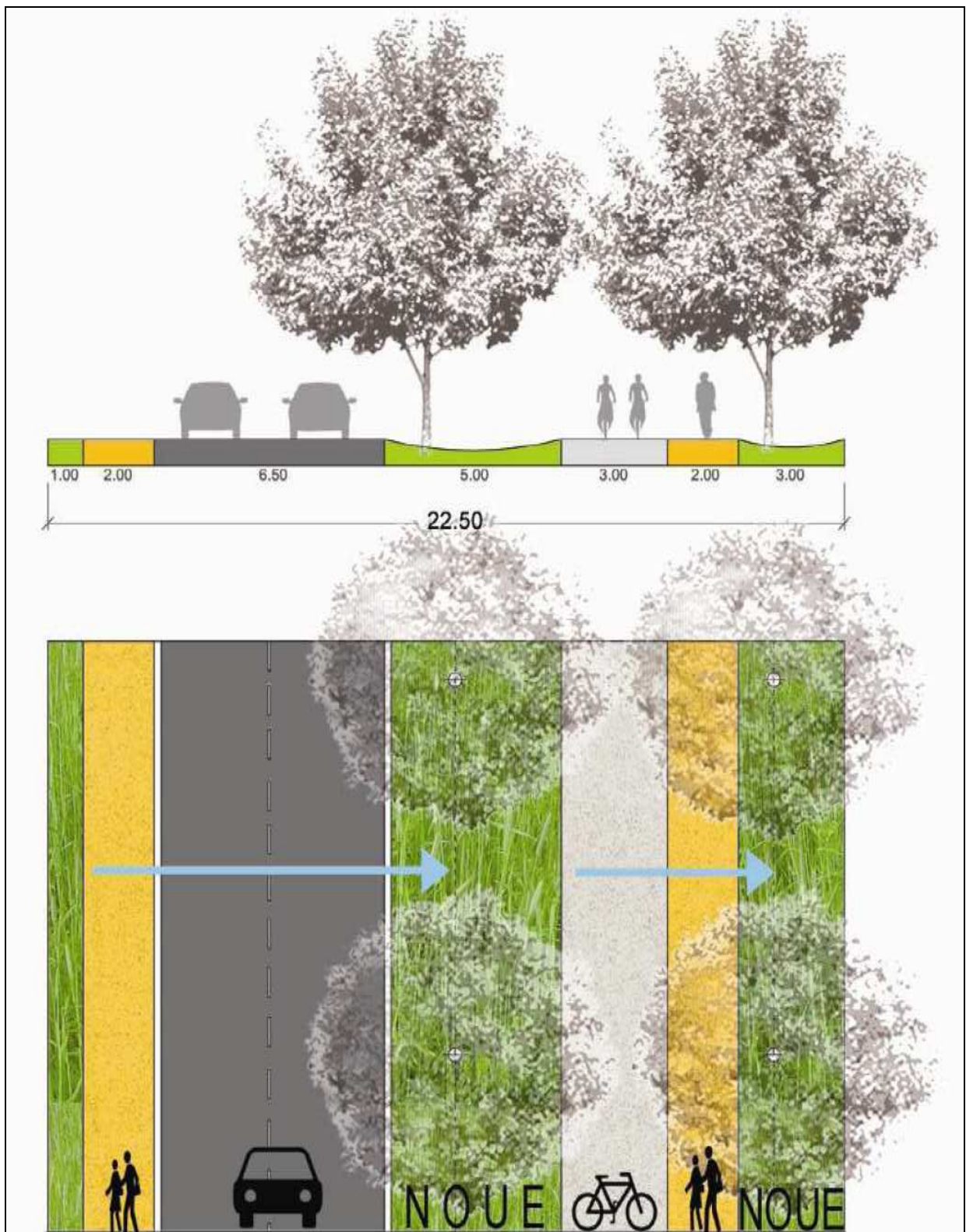
1.5.2 Principe d'aménagement de la voie principale

A partir des principes d'aménagement tels qu'ils ont été arrêtés au cours des études de définition, un aménagement type de la voie nouvelle a été défini, qui peut varier sur certains secteurs du projet, pour répondre à des contraintes particulières

En section courante, cet aménagement type occupe une emprise de 22,50 m, selon un profil dissymétrique : une partie de cette emprise est réservée aux circulations routières, l'autre partie étant réservée aux modes doux de déplacement et aux aménagements paysagers.

Plus précisément, le profil en travers type de la voie principale est composé de :

- une chaussée large de 6,50 m (2 x 1 voie) ;
- un trottoir large de 2,00 m ;
- une piste cyclable bidirectionnelle large de 3,00 m ;
- une allée piétonne large de 2,00 m, accolée à la piste cyclable ;
- deux noues, espaces verts, destinés à recueillir les eaux de ruissellement issues de la chaussée, de la piste cyclables et de l'allée piétonne.



L'aménagement type de la voie principale

Source : Ingérop, AVP2 octobre 2008

1.5.3 Présentation des six tranches fonctionnelles

Voir plan d'ensemble et plans de chaque tranche fonctionnelle, joints au dossier d'enquête

1.5.3.a Tranche Fonctionnelle 1 : Traversée des carrières d'Emmerin - Haubourdin - Loos

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne les communes d'Emmerin et Loos. Elle consiste en :

- un réaménagement de la D 341 sur la portion comprise entre la D 952 et la rue Gustave Delory à Emmerin : aménagements cyclables, plantations, mise aux normes de l'assainissement, etc.
- la création d'une voie nouvelle, dans le prolongement de la D 341, jusqu'à la rue Ambroise Paré à Loos

Objectifs particuliers :

L'objectif principal de cette tranche fonctionnelle est de 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.

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, cette tranche fonctionnelle de la LINO Sud fait partie des deux tranches prioritaires, qui devraient faire l'objet de travaux à court-moyen terme. En effet, la réalisation de cette tranche fonctionnelle permettrait la poursuite du développement du pôle Eurasanté, dont une extension Sud-Ouest est prévue dans les documents d'urbanisme.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a notamment pris en compte l'intégration de la LINO Sud dans le site des carrières. Il s'agissait d'être à la fois compatible avec le fonctionnement actuel des carrières et avec les aménagements prévus à long terme dans cette zone. À l'issue de l'exploitation de la carrière, il est prévu que le site soit aménagé en parc, dans la continuité du Parc de la Deûle.

Aussi, l'aménagement de la LINO Sud sur cette tranche fonctionnelle n°1 présente les particularités suivantes :

- La LINO Sud a été positionnée le long du parc urbain de Loos existant, à plusieurs mètres en dessous du niveau du terrain naturel, afin de concilier du mieux possible l'intégration de la voie à proximité du parc et le maintien de l'activité dans la carrière
- Des accotements de 2,50 m de part et d'autre de la chaussée sont prévus, afin d'aménager cette voie selon le profil règlementaire des voiries départementales de 1^{ère} catégorie. La LINO Sud sur ce tronçon pourra donc être classée dans le réseau départemental.
- Les liaisons douces entre les quartiers de Loos et la LINO Sud sont prévues, notamment avec l'aménagement de la rue Guy Môquet et le prolongement du Boulevard de la République. Ces aménagements intègrent la mise en œuvre d'aménagements cyclables, de larges trottoirs et, ponctuellement, de stationnement.
- Un pont est prévu sous la voie principale, à proximité du carrefour avec la rue Guy Môquet, pour permettre le passage des poids-lourds entre les deux sites de la carrière situés de part et d'autre de la voie



Bocquet
03 20 81 81 99

Vue aérienne du secteur des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos
Source : F. Bocquet, juin 2012

1.5.3.b Tranche Fonctionnelle 2 : Passage sous les voies ferrées de Loos Haubourdin

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne les communes d'Emmerin, Haubourdin et Loos. Elle consiste en :

- Un réaménagement de la rue des Lostes (D 952), sur la portion comprise entre la D 341 à Emmerin et l'entrée de la rue de la Carrière des ciments à Haubourdin : aménagements cyclables, plantations, éclairage public, mise aux normes de l'assainissement, etc.
- La création d'une voie nouvelle passant sous la voie ferrée Lille - Don, afin de relier la rue des Lostes à Haubourdin à la rue Georges Potié à Loos.
- La création d'une voie nouvelle, perpendiculaire à la rue des Lostes, permettant l'accès au quartier des Oliveaux à Loos depuis voie principale.
- La fermeture des passages à niveau de la rue des Lostes et de la rue du Docteur Schweitzer à Haubourdin.

Objectifs particuliers :

L'objectif principal de cette tranche fonctionnelle est de faciliter les liaisons de part et d'autre de la voie ferrée Lille - La Bassée, notamment pour les transports collectifs.

Actuellement, le franchissement de ces voies ferrées à Haubourdin est possible par les passages à niveau de la rue des Lostes et de la rue du Docteur Schweitzer. Mais en raison de la fréquence des trains sur cette ligne (près d'une centaine de trains dans la journée, du lundi au vendredi inclus), des problèmes se posent au passage à niveau. Et d'une façon plus générale, la voie ferrée constitue une coupure très importante dans les villes de Loos et Haubourdin : elle n'est franchissable que par des passages à niveau qui restent fermés sur des périodes relativement longues dans la journée. La circulation des transports collectifs (mais également des piétons et des cyclistes) entre les parties Nord et Sud des villes de Loos et Haubourdin est par conséquent très difficile.

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, cette tranche fonctionnelle de la LINO Sud est très importante, mais la réalisation n'est pas envisageable à court terme. La réalisation du passage sous la voie ferrée nécessite :

- des acquisitions foncières à réaliser auprès de plusieurs propriétaires privés ;
- un travail technique avec Réseau Ferré de France qui exige pour ce type de projet que les travaux sur le domaine ferroviaire soient réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage et soient programmés au moins trois ans avant leur démarrage.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a notamment soigné l'intégration urbaine et paysagère du passage sous les voies ferrées. Si le gabarit sous ouvrage est de 4,85 m pour la voirie routière (pour permettre le passage des bus au gaz), la voie réservée aux modes doux reste à un niveau intermédiaire, afin de minimiser les pentes et de permettre un passage sous la voie ferrée à un gabarit réduit à 3 m.

A l'approche du carrefour de la rue Potié à Loos, les voies de circulation sont doublées permettant un fonctionnement satisfaisant du carrefour entre la LINO et la rue Potié. Ce carrefour est en effet très contraint du fait des flux de circulation actuels sur la rue Potié. La voûte végétale prévue sur la LINO Sud est cependant conservée, de même que les aménagements piétons et vélos en site propre.



Vue aérienne de la voie ferrée à Loos-Haubourdin
Source : F. Bocquet, juin 2012

1.5.3.c Tranche Fonctionnelle 3 : Echangeur au niveau des anciens centres pénitenciers de Loos

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne les communes de Loos et Sequedin. Elle consiste en :

- un réaménagement de la route de Sequedin à Loos et de la rue du Marais à Sequedin (D 207) : ajout de files de circulation, aménagements cyclables, plantations, éclairage public, mise aux normes de l'assainissement, etc.
- la création d'un nouveau diffuseur entre l'autoroute A 25 et la LINO Sud
- la réalisation d'une passerelle dédiée à la circulation des modes doux, en complément de l'ouvrage existant qui franchi la Deûle.

Objectifs particuliers :

Les objectifs principaux de cette tranche fonctionnelle sont :

- de renforcer la desserte du secteur de La Pierrette, où se situent des établissements qui génèrent un flux important de poids-lourds : dépôt de bus, annexe de collecte des déchets, etc.
- de mieux répartir les flux vers Lille entre l'autoroute A 25 à vocation interurbaine et les axes routiers départementaux proches (D 207 et D 941).

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, cette tranche fonctionnelle de la LINO Sud est très importante, mais la réalisation n'est pas envisageable à court terme. La réalisation du diffuseur proprement dit se fera sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, et à l'issue d'échanges techniques avec les services de l'Etat.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a notamment veillé à assurer la continuité des aménagements destinés aux modes doux (piétons et vélos) sur l'ensemble du linéaire, y compris au droit du diffuseur. A cet effet, un large terre-plein central (10 mètres) est prévu entre les deux giratoires positionnés à l'extrémité des bretelles autoroutières ; c'est sur ce terre-plein que sont prévus les aménagements doux. Ce positionnement permet d'éviter que les piétons et cyclistes croisent les véhicules qui entrent ou sortent de l'autoroute A 25.

Il a également été nécessaire de prendre en compte les contraintes liées à une circulation routière qui sera importante, notamment en raison des flux actuels sur la rue Potié à Loos. Il est ainsi prévu de réorganiser certains accès riverains (un nouveau schéma de desserte du centre commercial est ainsi prévu) et de prévoir des files de circulation supplémentaires à l'approche de la rue Potié et au droit du diffuseur.



Vue aérienne du secteur des anciens centres pénitenciers de Loos - Source : F. Bocquet, juin 2012



Vue aérienne du secteur des anciens centres pénitenciers de Loos Source : F. Bocquet, juin 2012

Zoom sur l'accès au centre commercial de Loos

Situé à l'angle de la rue Georges Potié et de la route de Sequedin, le centre commercial de Loos jouit d'un positionnement central qui constitue un atout évident pour son attractivité. La réalisation de la LINO Sud (y compris l'échangeur avec l'A 25) viendra encore renforcer son potentiel.

L'augmentation prévue des trafics routiers sur l'actuelle route de Sequedin et sur la rue Georges Potié obligent à reconsidérer les entrées et sorties actuelles du centre commercial, notamment pour des raisons de sécurité.

Plusieurs scénarios ont donc été étudiés, pour restituer au mieux l'accessibilité actuelle du centre commercial, et préserver le bon fonctionnement du carrefour principal. La solution qui s'avère la plus favorable figure sur le schéma ci-dessous.

Aménagements

- Suppression de l'accès actuel au centre commercial depuis la route de Sequedin.
- Au Nord du centre commercial, réalisation d'une nouvelle voie perpendiculaire à la route de Sequedin. Il est prévu de prolonger jusqu'à la rue Thirion et Ferron cette nouvelle voie.
- Interruption du terre-plein central prévu sur la route de Sequedin, pour permettre la sortie en Tourne à gauche (TàG) et en Tourne à droite (TàD) depuis la nouvelle voie située au Nord du centre commercial (carrefour géré par feux).
- Aménagement d'une voie de TàG sur la rue Potié pour accéder à la rue Thirion et Ferron et au centre commercial.

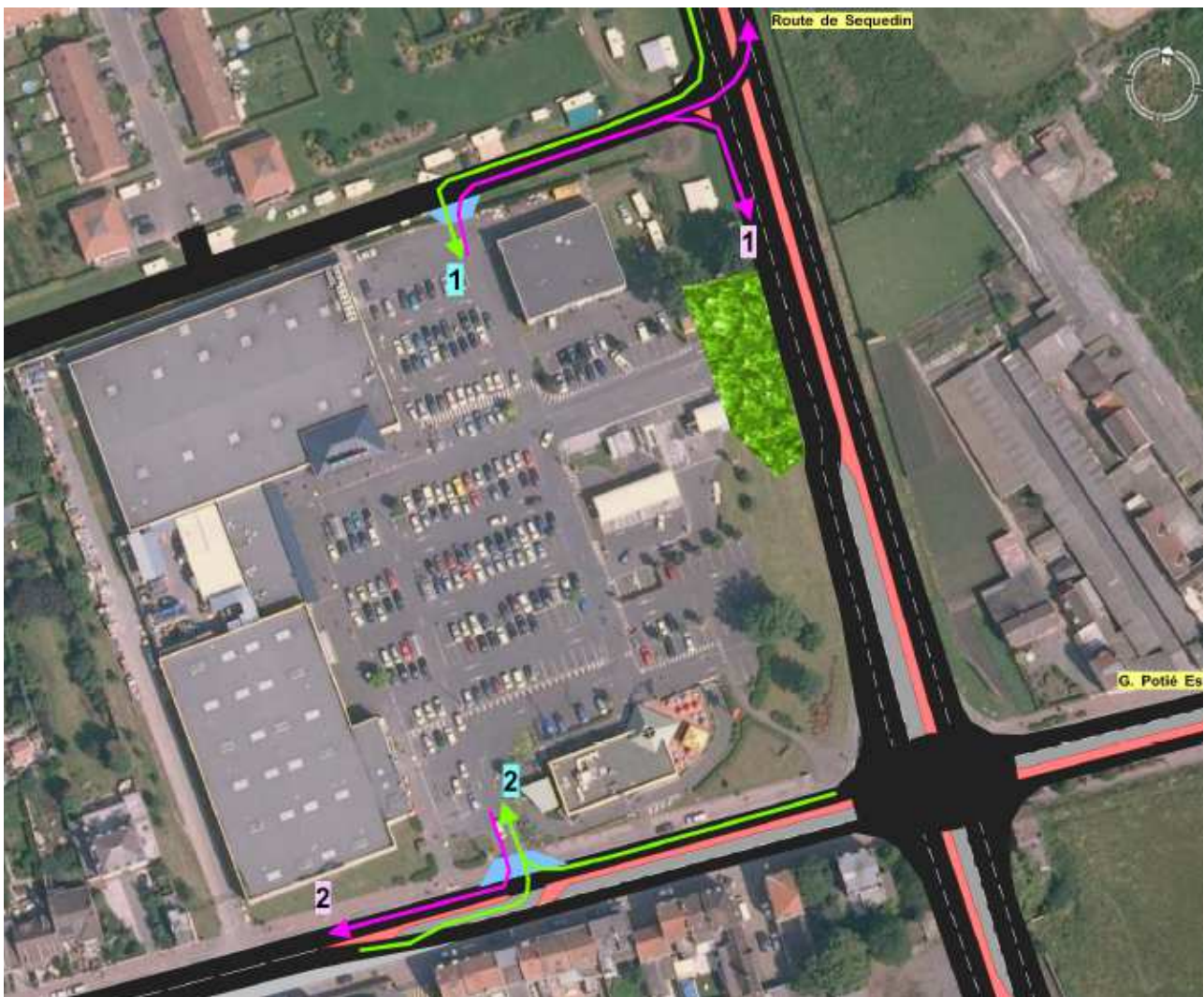


Schéma de desserte du centre commercial - Source : Egis Mobilité, AVP2 octobre 2008

1.5.3.d Tranche Fonctionnelle 4 : Contournement de Sequedin

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne la commune de Sequedin. Elle consiste en :

- la réalisation d'une voie nouvelle de 2 km de long, entre le giratoire de la rue du Marais et la rue des Champs située au Sud de la zone commerciale d'Englos ;
- un réaménagement de la rue du Marais à Sequedin, sur le tronçon situé au Nord du giratoire de la rue du Train de Loos.

Objectifs particuliers :

L'objectif de cette tranche est de reporter au maximum le trafic traversant actuellement Sequedin vers la LINO, et de requalifier la rue du Marais en véritable entrée de ville de Sequedin, apaisée par le nouveau contournement.

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, la réalisation de cette tranche fonctionnelle n'est pas envisageable à court terme, bien qu'elle réponde à des objectifs locaux importants. La réalisation de cette voie nouvelle nécessite des acquisitions foncières auprès de plusieurs propriétaires privés.

Par ailleurs, un travail technique avec Réseau Ferré de France doit être engagé concernant l'ouvrage prévu au-dessus des voies ferrées. RFF exige en effet que les travaux nécessaires sur le domaine ferroviaire (abaissement de fils caténaires notamment) soient réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage et soient programmés au moins trois ans avant leur démarrage.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a particulièrement veillé à mettre en valeur les abords de la Deûle, tout en marquant l'entrée dans le bourg de Sequedin, qui doit devenir une zone apaisée.

Sur ce tronçon, des accotements de 2,50 m de part et d'autre de la chaussée sont ajoutés, afin d'aménager cette voie selon le profil réglementaire des voiries départementales de 1^{ère} catégorie. Ainsi, la LINO Sud sur ce tronçon pourra être classée dans le réseau départemental.



Vue aérienne de la ville de Sequedin
Source : F. Bocquet, juin 2012

Tranche Fonctionnelle 5 : Liaison entre la rue du Train de Loos et la gare de Lomme

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne les communes de Sequedin et Lomme. Elle consiste en :

- la réalisation d'une voie nouvelle, sur un linéaire de 4,1 km de long, entre le giratoire de la rue du Marais (entrée de la commune de Sequedin) et la rue de la Gare à Lomme.
- Un réaménagement de la rue de l'Egalité à Lomme, accompagné d'un nouveau plan de circulation (une mise à sens unique partielle de la rue de l'Egalité est envisagée).
- Un réaménagement de la rue de la Gare et de ses abords.

Objectifs particuliers :

Les objectifs principaux de cette tranche fonctionnelle sont :

- de diminuer les nuisances dues à la circulation automobile sur la rue de l'Egalité à Lomme, et d'y favoriser la circulation des transports collectifs et des cyclistes. En effet, actuellement, l'étroitesse de l'emprise publique et l'importance de la circulation routière perturbent la circulation des bus et empêchent la réalisation d'aménagements cyclables
- de permettre une urbanisation de la frange Sud du site Lomme Délivrance

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, cette tranche fonctionnelle de la LINO Sud est essentielle, mais la réalisation dans sa totalité n'apparaît pas envisageable à court terme. La réalisation de la voie nouvelle longeant le site Lomme Délivrance implique au préalable le dévoiement de la voie ferrée principale existante le long de la frange Sud du site. Ce dévoiement nécessite l'aboutissement d'un travail technique avec Réseau Ferré de France qui assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux sur les installations ferroviaires. Très onéreux, ce dévoiement n'est sans doute pas envisageable avant le long terme.

Néanmoins, pour apporter une réponse aux problèmes existants dans la rue de l'Egalité dans un délai raisonnable, et pour respecter les engagements pris lors de la mise au point du projet du site de La Pierrette, Lille Métropole Communauté Urbaine souhaite aménager à court-moyen terme une partie de cette tranche fonctionnelle n° 5 ; partie ne nécessitant pas le dévoiement de la voie ferrée principale du site Lomme Délivrance. Il s'agirait ainsi de réaliser à court-moyen terme le réaménagement de la rue de la Gare à Lomme et la portion de voie nouvelle comprise entre la rue de la Gare et le quartier du Marais.

Avant le démarrage de cette phase de travaux de voirie à l'intérieur du site Délivrance, RFF réalisera des travaux de démantèlement d'installations ferroviaires existantes mais devenues inutilisables en raison de leur vétusté.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a notamment veillé à tenir compte des projets d'urbanisation prévus le long du site Lomme Délivrance pour lesquels des carrefours d'accès à la voie nouvelle sont prévus (les accès directs aux parcelles depuis la voie nouvelle sont en effet interdits).

Par ailleurs, des aménagements sont prévus sur la rue de l'Egalité à Lomme, pour diminuer la circulation routière qui sera reportée vers la voie nouvelle.



Vue aérienne de la rue de la Gare à Lomme (en arrière plan, le site Délivrance)
Source : F. Bocquet, juin 2012

Zoom sur la partie de la TF5 que Lille Métropole projette de réaliser à court-moyen terme :

La réalisation de l'ensemble des travaux prévus dans le cadre de la TF5 n'est pas envisageable avant le long terme, compte tenu des travaux de dévoiement de la voie ferrée principale du site Délivrance qui seront nécessaires pour libérer les terrains nécessaires à l'aménagement de la totalité de la voie nouvelle.

Afin de répondre néanmoins aux attentes fortes des riverains de la rue de l'Egalité, et afin de respecter les engagements pris par Lille Métropole lors de la mise au point du projet d'aménagement du site de la Pierrette à Sequedin, une première phase de travaux est prévue à court-moyen terme, qui permettra de résoudre une part importante des nuisances actuelles.

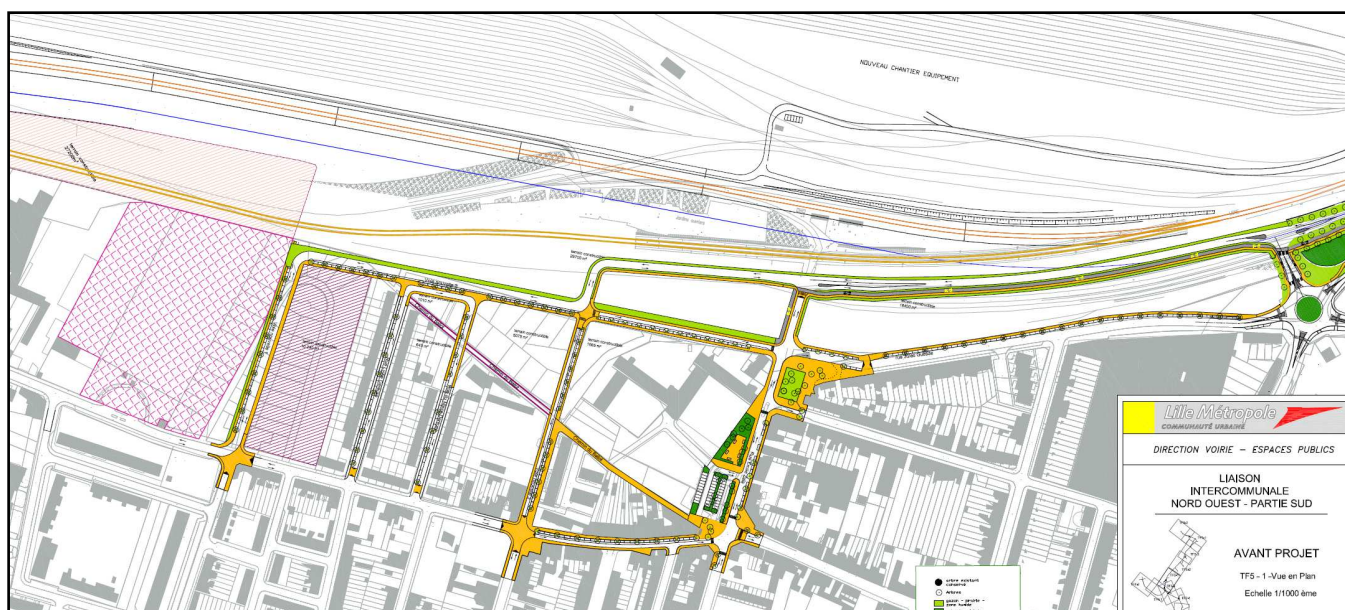
Cette première phase de travaux consiste en

- L'aménagement d'une voie nouvelle à l'intérieur du site Délivrance, dans le prolongement de la rue de la Gare, et raccordée à la rue Dereuse-Béhague (l'aménagement de cette voie nouvelle peut être réalisé sans modifier la voie ferrée principale existante dans le site Délivrance)
- La requalification de la rue de l'Egalité (entre la rue Dereuse-Béhague et la rue Emile Zola), de la rue Emile Zola et de la rue Jules Guesde (entre la rue Emile Zola et la rue de l'Ancienne Balaterie).

Cette première phase de travaux permet de résoudre l'ensemble des problèmes de circulation évoqués précédemment (circulation des bus et des modes doux notamment) sur la rue Jules Guesde, la rue Emile Zola et la portion de la rue de l'Egalité comprise entre la rue Emile Zola et la rue Dereuse-Béhague. Cette portion de la rue de l'Egalité est d'ailleurs celle où l'emprise publique disponible est la plus étroite et le long de laquelle sont implantées essentiellement des maisons d'habitation.

A noter que Lille Métropole et la ville de Lomme engageront dans le courant de l'année 2014 une étude d'urbanisme sur le secteur, afin de définir les conditions d'une urbanisation des parcelles foncières créées par la voie nouvelle dans le site Délivrance.

Dans le cadre de cette étude, le tracé des voies se raccordant à la voie nouvelle principale est susceptible d'être modifié ponctuellement.



Plan des aménagements projetés par Lille Métropole à court-moyen terme

Source : Lille Métropole – Direction Espace Public et Voirie – mars 2011

1.5.3.e Tranche Fonctionnelle 6 : Liaison entre la rue Auguste Bonte et la rue Eugène Descamps

Nature de travaux :

Cette tranche fonctionnelle concerne les communes de Lomme et Lambersart. Elle consiste en :

- la requalification de la rue Auguste Bonte à Lambersart, avec la mise à sens unique d'un tronçon situé au Sud de la rue de La Carnoy ;
- la création d'une voirie nouvelle entre la rue Auguste Bonte et la rue Eugène Descamps à Lambersart, avec la création d'un passage inférieur sous les voies ferrées ;
- la réalisation d'une voie à sens unique passant le long de la voie ferrée, au-dessus de l'avenue de Dunkerque, et reliant la rue de la Gare (à Lomme) à la voie nouvelle (à Lambersart) ;
- la requalification de la rue Eugène Descamps.

Objectifs particuliers :

Les objectifs principaux de cette tranche fonctionnelle sont :

- de diminuer les nuisances dues à la circulation automobile dans la rue Auguste Bonte et dans l'avenue de Dunkerque (sur le tronçon situé au Nord de la rue de la Gare à Lomme).

Calendrier prévisionnel de réalisation :

Pour Lille Métropole Communauté urbaine, la réalisation de cette tranche fonctionnelle de la LINO Sud sera nécessaire une fois les autres tranches fonctionnelles de la LINO Sud mises en œuvre. Sa mise en service est ainsi envisagée à plus long terme.

Par ailleurs, dans la mesure où cette tranche fonctionnelle comporte un ouvrage sous voies ferrées, un travail technique avec Réseau Ferré de France devra être engagé. RFF exige en effet pour ce type de projet que les travaux sur le domaine ferroviaire soient réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage et soient programmés au moins trois ans avant leur démarrage.

Caractéristiques de l'aménagement envisagé :

Pour cette tranche fonctionnelle, la conception du projet a notamment soigné l'intégration paysagère de la voie nouvelle sur le tronçon localisé au Nord de la voie ferrée. Sur ce tronçon, la voie nouvelle passe en effet sur un espace vert, situé à l'arrière des jardins de plusieurs maisons individuelles. Sur ce tronçon très particulier, la voie nouvelle a été positionnée en dessous du niveau du terrain naturel et sera couverte d'une dalle béton végétalisée, afin de limiter les nuisances sonores.

Par ailleurs, les aménagements sur la rue Auguste Bonte à Lambersart et le long de la rue de la Gare à Lomme ont dû être définis, pour y éviter toute augmentation de la circulation routière.

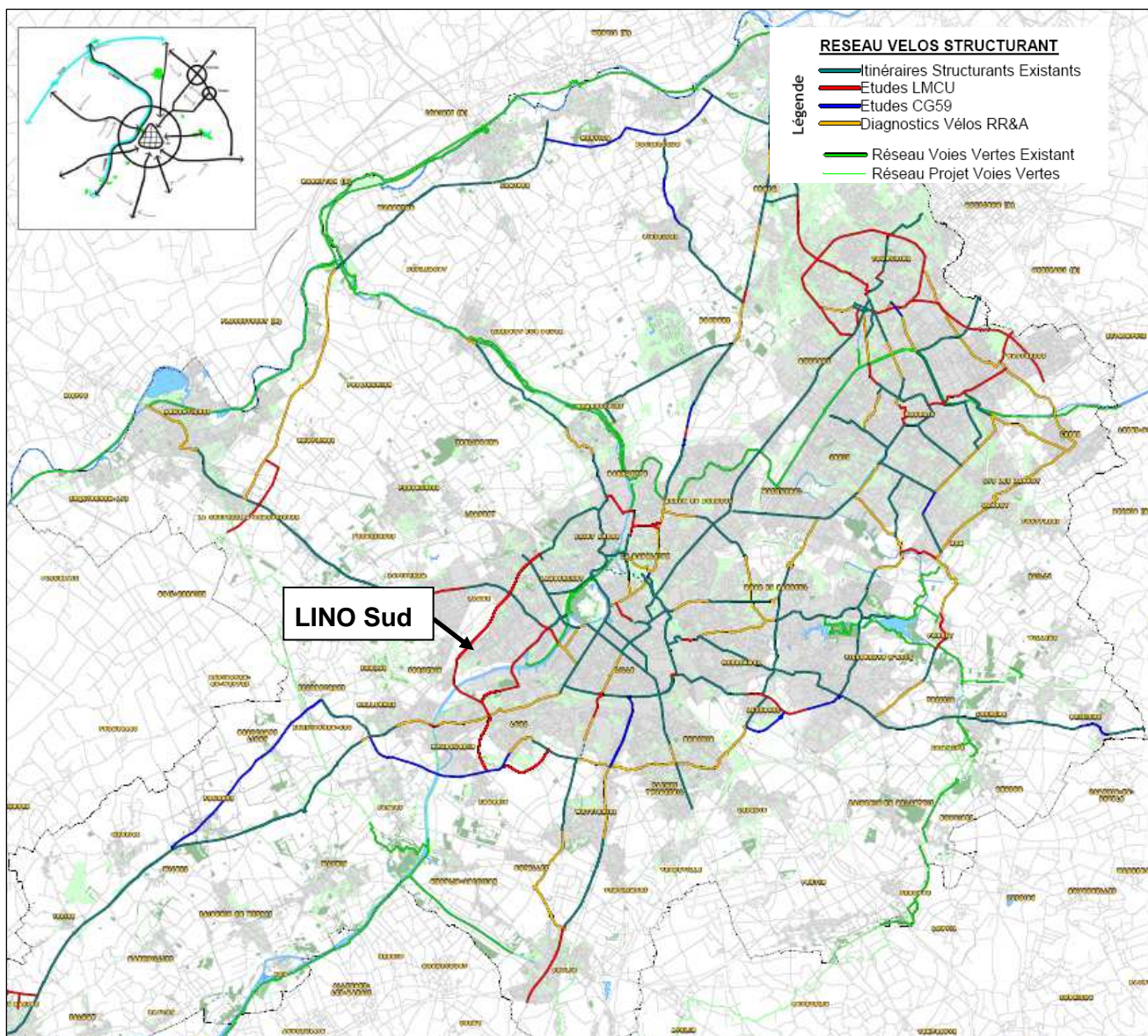


Vue aérienne de la rue Eugène Descamps (communes de Lomme et Lambersart)
Source : F. Bocquet, juin 2012

1.6 LES MESURES EN FAVEUR DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

1.6.1 Les aménagements en faveur des modes doux

Le projet de LINO Sud prévoit la réalisation d'une piste cyclable en site propre le long de l'ensemble de la voie principale (soit sur un linéaire de près de 12 km). Dans le cadre des travaux préparatoires à la révision du Plan de Déplacements Urbains, cette piste cyclable a été identifiée comme un tronçon majeur du futur réseau vélo structurant de l'agglomération Lilloise. Ce projet de réseau vélo structurant figure d'ailleurs au PDU d'avril 2011.



Projet de réseau vélo structurant de l'agglomération Lilloise

Source : étude réalisée en 2008 par le bureau d'étude RR&A pour le compte de LMCU et du CG59

La LINO Sud va donc constituer un axe majeur des déplacements à vélo au sein de l'aire d'étude. D'une part, elle permettra de proposer aux cyclistes un itinéraire de rocade qui n'existe pas aujourd'hui. D'autre part, elle sera connectée aux liaisons cyclables – existantes ou en projet – qui relient les communes périphériques au centre de la Métropole :

- l'avenue de l'Hippodrome à Lambersart,
- l'avenue de Dunkerque à Lomme / Lambersart,
- le chemin de halage le long de la Deûle, à Sequedin,
- la rue Georges Potié, à Loos (itinéraire à aménager),
- la rue Guy Môquet, à Loos (itinéraire à aménager),
- la rue Ambroise Paré et l'avenue Oscar Lambret, au sein du site CHRU / Eurasanté.

Dans le cadre des études d'avant-projet de la LINO Sud, une concertation étroite avec l'Association Droit Au Vélo (ADAV) a permis de concevoir les aménagements les mieux adaptés aux cyclistes. Cela passe par :

- Une limitation des coupures pour garantir une continuité maximale de la piste,
- Le choix des aménagements les plus adaptés pour des traversées sécurisées des carrefours à feux, giratoires et ouvrages.

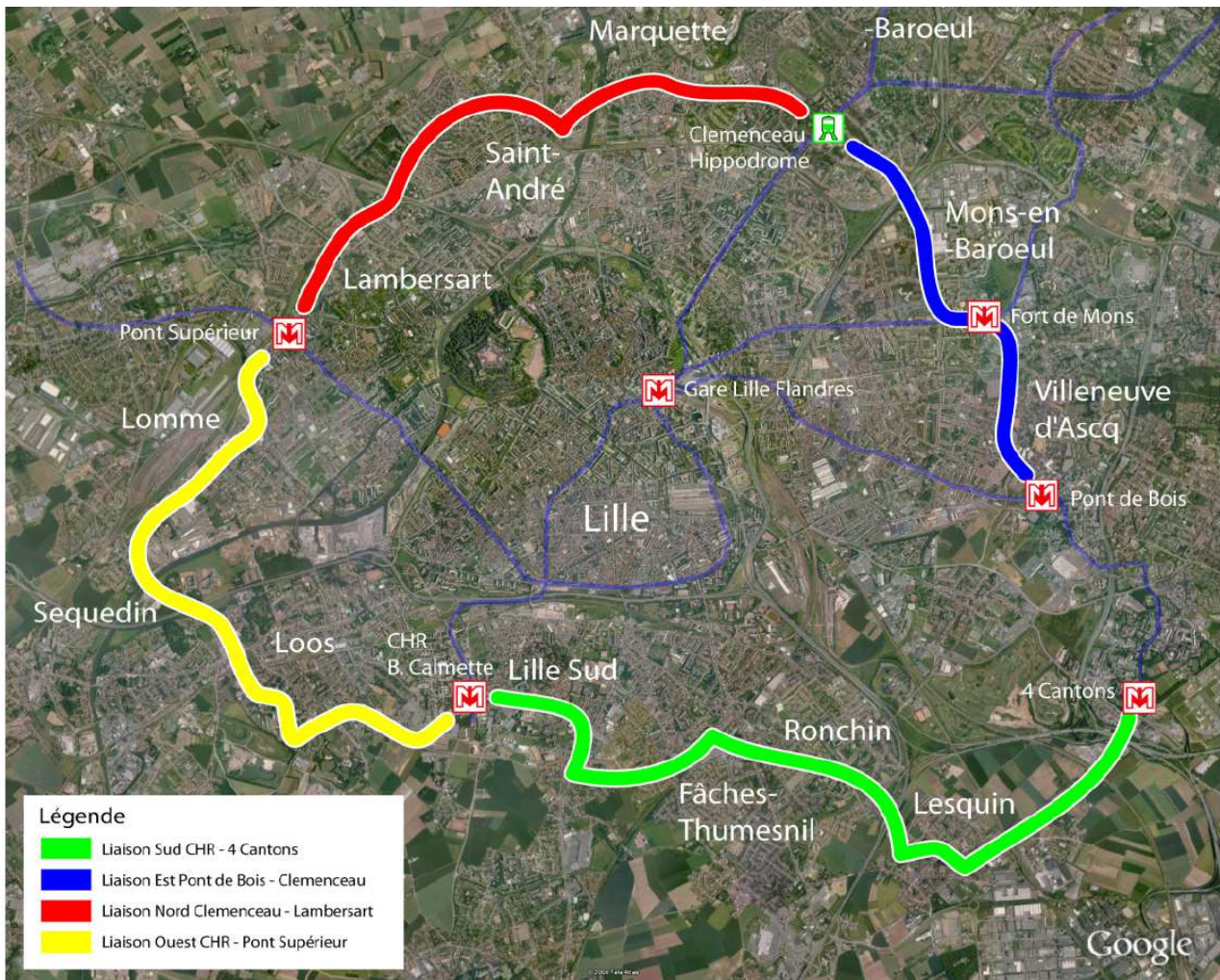
1.6.2 Le projet de ligne de bus de rocade

Dans le cadre des études de définition de la LINO menées en 2002, une réflexion a également été menée en matière de transports collectifs. A ce titre, des échanges ont eu lieu avec les représentants des communes concernées. Il est ressorti de ce volet de l'étude que la LINO en général et la LINO Sud en particulier constitue une réelle opportunité pour améliorer de façon notable la desserte en transports collectifs de la 1^{ère} couronne de l'agglomération lilloise.

La réalisation de la LINO Sud permettra en effet de lever certains obstacles qui empêchent ou perturbent de façon importante la circulation des bus : les voies ferrées à Haubourdin, l'autoroute A 25 et le canal de la Deûle, les voies étroites du quartier du Marais à Lomme, etc.

La réalisation de la LINO Sud permettra donc la mise en service d'une nouvelle offre bus sur la 1^{ère} couronne de l'agglomération lilloise : il s'agira de nouvelles lignes de bus, effectuant un itinéraire de rocade autour de la ville centre. Ces lignes pourront emprunter la voie principale de la LINO Sud pour franchir les obstacles évoqués ci-dessus, mais sur d'autres secteurs, les bus traverseront les zones urbanisées pour effectuer des arrêts proches des lieux de vie et d'emploi.

La volonté de mettre en service ces nouvelles lignes de bus de rocade a été confirmée par le conseil de Lille Métropole Communauté urbaine au travers de la délibération cadre « mobilité » adoptée en avril 2009. Ces lignes seront programmées dans le cadre du nouveau plan bus 2012-2014.



*Tracé de principe des futures lignes de bus de rocade (en jaune, la ligne associée à la LINO Sud)
Source : carte jointe à la délibération cadre « mobilité » adoptée en avril 2009 par le conseil de LMCU*

1.6.3 Les zones apaisées et les aménagements annexes

Le Plan de Déplacements Urbains adopté en avril 2011 par le conseil de Lille Métropole Communauté urbaine prône, en matière de circulation routière, un objectif de stabilisation de l'utilisation de la voiture individuelle par les habitants de la métropole lilloise (stabilisation par rapport au niveau constaté lors de l'enquête ménage réalisée en 1998).

Dans le cadre des études de définition menées en 2002, les élus composant le comité de pilotage du projet ont souhaité que la LINO Sud respecte les objectifs généraux du PDU adopté en 2000. A noter que ces; objectifs s'inscrivent également dans un cadre réglementaire plus large tant au niveau national (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) qu'au niveau international (protocole de Kyoto).

Pour répondre à cette ambition, le projet de LINO Sud intègre, en complément de la constitution d'une voie principale, des aménagements de voirie dans les secteurs urbanisés proches. Il s'agit ainsi d'éviter que l'aménagement de la LINO Sud ne conduise à augmenter l'offre en matière de circulation automobile dans la 1^{ère} couronne de l'agglomération lilloise. Ainsi, les facilités accordées à la circulation routière avec l'aménagement d'une voie principale sont compensées par les aménagements destinés à contraindre la circulation routière dans les secteurs plus densément urbanisés.

Ces aménagements de zones dites « apaisées » concernent l'ensemble des tranches fonctionnelles.

1.6.3.a Tranche Fonctionnelle 1

La mise en zone 30 de la rue Guy Môquet à Loos

Pour inciter le report du trafic qui transite actuellement par le centre ville de Loos à se reporter vers la voie principale traversant les carrières, il est prévu de passer la rue Guy Môquet en zone 30. Pour matérialiser cette zone 30, un aménagement spécifique est prévu devant le lycée professionnel M. Duhamel : plantation d'arbres, bandes de stationnement, aménagements de trottoir, plateau surélevé pour la chaussée, etc. L'objectif recherché est que la rue Guy Môquet apparaisse clairement comme une voie de desserte du centre ville.

1.6.3.b Tranche Fonctionnelle 2

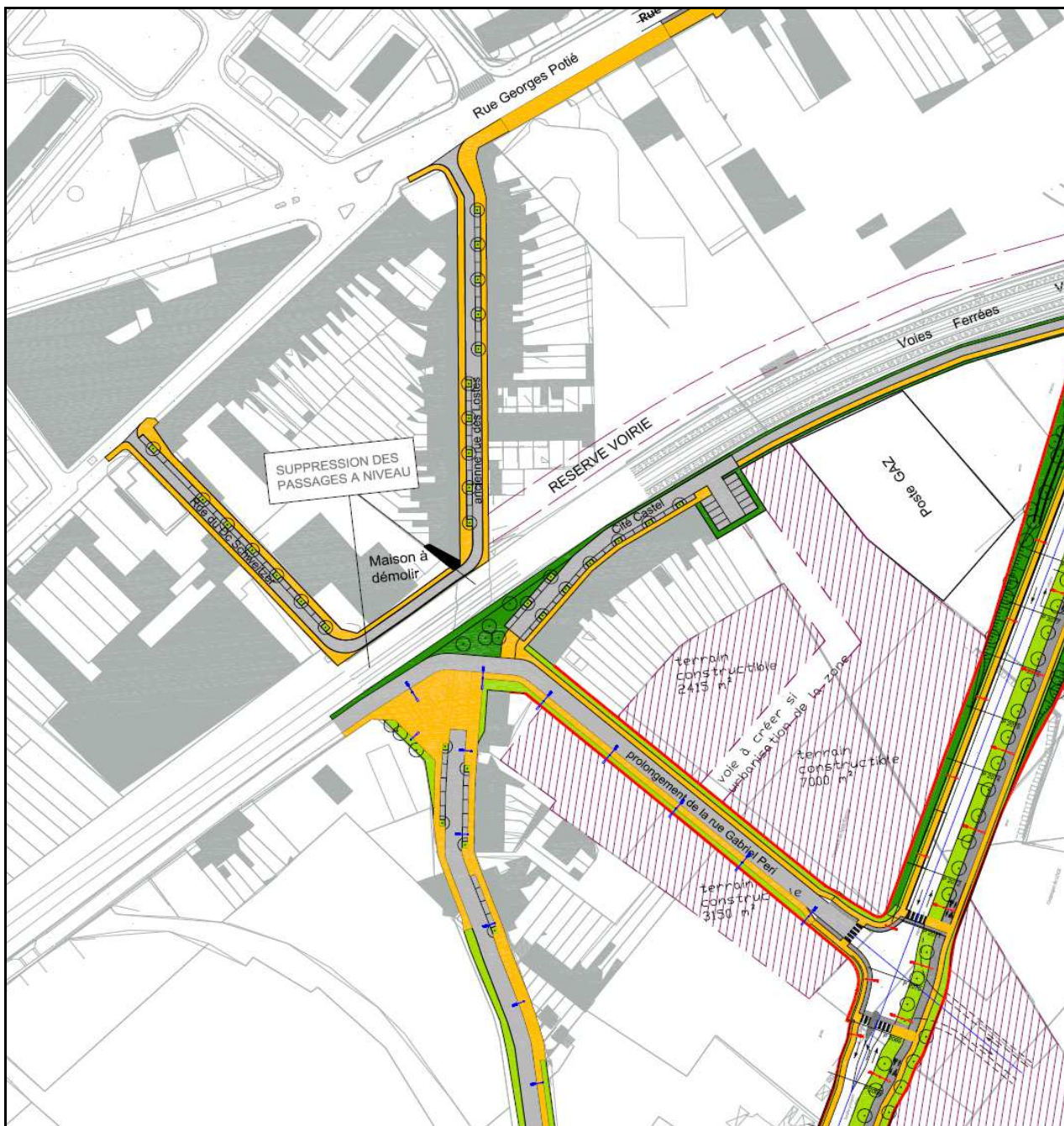
La fermeture des passages à niveau de la rue des Lostes et de la rue du Dr Schweitzer à Haubourdin

La rue des Lostes à Haubourdin est bordée d'habitations dans la partie comprise entre la rue de la Carrière des Ciments et la rue Sadi Carnot. Afin d'inciter la circulation routière passant sur cette partie de la rue des Lostes à emprunter la voie nouvelle principale passant sous les voies ferrées, il est prévu de fermer les passages à niveau de la rue du Dr Schweitzer et de la rue des Lostes.

De part et d'autre de ces deux passages à niveau qui seront fermés, des aménagements de voirie sont prévus :

- Au nord de la voie ferrée, raccordement de la rue du Dr Schweitzer à la rue des Lostes par la création d'un tronçon de voie, parallèle à la voie ferrée, sur une longueur de 60 mètres environ.
- Au sud de la voie ferrée, mise en impasse de la rue des Lostes, prolongement de la rue Gabriel Péri jusqu'à la voie principale, et raccordement de la cité Castel à la rue Albert Camus à Loos.

Lors de la poursuite des études de ces aménagements, pour répondre aux préoccupations exprimées par la ville d'Haubourdin, LMCU cherchera à aménager des places de stationnement supplémentaires, et veillera à maintenir l'accès poids-lourds au centre technique municipal.



TF2 : zones apaisées de part et d'autres des voies ferrées Lille - Béthune
 Source : AVP2, octobre 2008

1.6.3.c Tranche Fonctionnelle 3

Dans le cadre de la tranche fonctionnelle n° 3, qui correspond avant tout en la requalification de la route de Sequedin à Loos et en la création d'un nouveau diffuseur avec l'autoroute A 25, il n'est pas prévu d'aménagement de zones apaisées.

Les accès aux habitations, et équipement situés le long de la route de Sequedin seront cependant revus de façon à résoudre les problèmes de sécurité routière existants.

1.6.3.d Tranche Fonctionnelle 4

La mise en zone 30 de la rue du Marais.

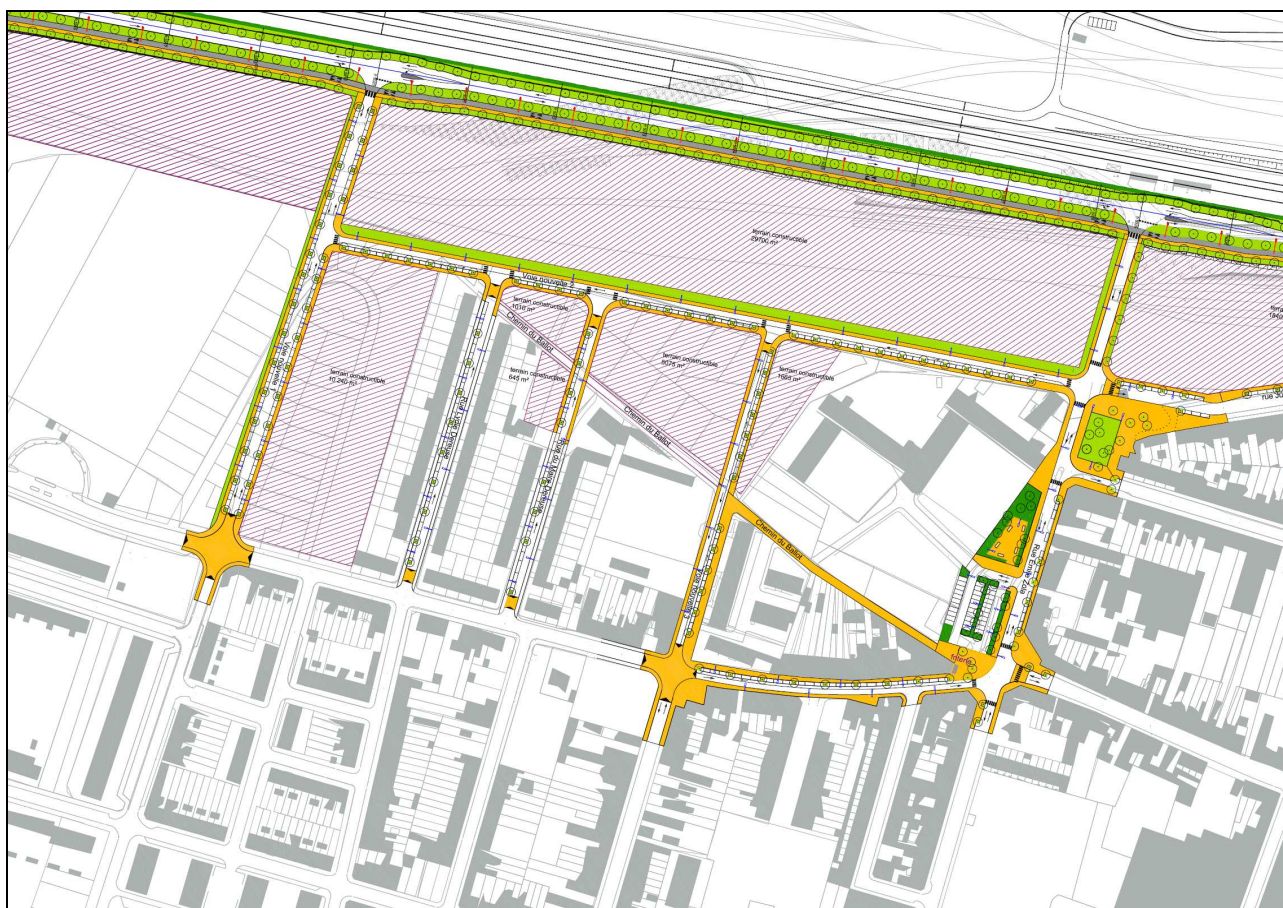
Il est prévu de créer une zone apaisée dans le centre de Sequedin par l'instauration d'une zone 30. L'objectif est de reporter le trafic routier traversant actuellement Sequedin vers la voie de contournement du centre ville.

Pour matérialiser cette zone 30, il est prévu de requalifier la rue du Marais dans la portion comprise entre la rue du Train de Loos et la rue Carnot. Il s'agit de mettre en valeur de l'entrée de ville : rétrécissement de la chaussée, aménagement de files de stationnement, plantation d'arbres d'alignement, etc.

1.6.3.e Tranche Fonctionnelle 5

Un nouveau plan de circulation dans le secteur de la rue de l'Egalité.

Pour inciter la circulation routière à emprunter la future voie principale passant dans le site Lomme-Délivrance, il est prévu de mettre en place un nouveau plan de circulation dans le secteur de la rue de l'Egalité à Lomme.



TF5 : zones apaisées dans le secteur de la rue de l'Egalité

Source : AVP2, octobre 2008

Sont notamment prévus :

- la mise en zone 30 de l'axe rue Carnot (à Sequedin) / rue de l'Egalité (à Lomme) : pour matérialiser cette zone 30, des aménagements des carrefours sont prévus ;
- la mise en sens unique de la rue de l'Egalité à Lomme, dans la partie située entre la rue Kuhlman et la rue Victor Hugo (un double sens cyclable est prévu) ;

- la requalification de la rue Emile Zola à Lomme : réduction de la largeur de la chaussée, aménagement de places de stationnement, plantation d'arbres, etc.
- le prolongement des rues Emile Zola et Thénard jusqu'à la voie principale longeant le site Lomme Délivrance ;
- la création d'une voie parallèle à la voie principale, sur laquelle il est prévu de raccorder les rues Kuhlman, E. Dereuse, et L. Dereuse. Ces voies permettront la desserte des terrains situés dans le site Lomme Délivrance, au Sud-Est de la voie principale (terrains qui pourront devenir urbanisables à terme).

1.6.3.f Tranche Fonctionnelle 6

Un réaménagement partiel de la rue Auguste Bonte à Lambersart.

Afin d'éviter toute augmentation de trafic dans la rue Auguste Bonte avec la mise en service de la LINO Sud, il est envisagé de mettre en sens unique la rue Auguste Bonte, sur le tronçon compris entre la rue de la Carnoy et la rue de Boufflers. Un double sens cyclable est prévu.

En complément, et afin d'apaiser le secteur situé entre la rue Auguste Bonte et l'avenue de Dunkerque (rue de la Carnoy, rue Volta, rue des Aubépines), des aménagements ponctuels sont prévus aux carrefours. Ces aménagements visent à dissuader le trafic automobile d'emprunter ces voies à vocation résidentielle.

1.6.4 La gestion durable des eaux pluviales

D'une façon générale, la gestion des eaux pluviales du projet de LINO Sud privilégie les techniques dites « alternatives » d'assainissement, dans le but de :

- Eviter les arrivées massives d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'assainissement en cas de fortes précipitations (ces arrivées d'eau génèrent des problèmes d'inondation, de pollution du milieu naturel, etc.)
- Permettre l'irrigation des sols paysagers prévus le long du tracé
- Permettre la collecte et un pré-traitement in situ des matières polluantes issues des surfaces circulées
- Minimiser et faciliter l'entretien et la gestion des ouvrages d'assainissement.

En premier lieu, l'aménagement de la LINO Sud a donc été conçu de façon à minimiser les surfaces imperméabilisées. Ainsi, pour ce qui concerne la voie principale, la superficie imperméabilisée en section courante correspond à seulement 60 % environ de la superficie totale de la voie.

Dans la mesure où cette voie principale reprend en partie des voies existantes dont la quasi totalité de l'emprise est aujourd'hui imperméabilisée (rue des Lostes à Haubourdin, route de Sequedin à Loos, rue de la Gare à Lomme, rue Auguste Bonte à Lambersart), l'aménagement de la LINO Sud conduira donc, sur ces tronçons, à une diminution des superficies imperméabilisées par rapport à la situation existante.



Principes d'assainissement – vue de l'aménagement en section courante de la voie principale

Source : Ingérop, AVP2 octobre 2008

Par ailleurs, pour ce qui concerne les **techniques de traitement des eaux de ruissellement** issues des surfaces imperméabilisées, trois types d'assainissement ont été prévus, en fonction de la nature du revêtement de sol envisagé :

- Eaux de ruissellement issues des zones engazonnées et plantées :
 - ↳ infiltration directe et stockage de l'excédent dans les noues,
 - ↳ rejet à débit limité à l'exutoire.
- Eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées correspondants aux pistes cyclables et aux allées piétonnes
 - ↳ stockage et infiltration dans les noues, ou stockage en structure réservoir si l'emprise du domaine public est insuffisante,
 - ↳ rejet à débit limité à l'exutoire.
- Eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées des chaussées réservées à la circulation routière :
 - ↳ collecte en caniveaux et/ou bouches d'égout à décantation avec plaque siphon (prétraitement), et débordement dans les noues,
 - ↳ vidange de la noue par rejet à débit limité à l'exutoire.

Sur les secteurs où le stockage des eaux de ruissellement ne peut être envisagé en surface (emprise insuffisante, sol impropre à l'infiltration, etc.), des collecteurs stockants sont prévus.

Les ouvrages d'assainissement ont été dimensionnés afin de permettre le stockage linéaire systématique d'une pluie d'occurrence bi-décennale, pour un débit de fuite admissible à chaque point de rejet à l'exutoire de 2l/s/ha de surface concernée par le projet (débit de fuite minimal de 4l/s forfaitaire).

En attente de données plus précises en matière de perméabilité des sols, les bassins et noues d'infiltration ont été dimensionnés avec un coefficient de perméabilité défavorable équivalent à $1 \times 10^{-6} \text{ m.s}^{-2}$.

Les points de rejet suivants ont été définis :

N° Bassin versant	Tranche Fonctionnelle	Débit de Fuite	Type de rejet	Localisation	Commune
1	1	4l/s	Collecteur existant	Rue Henri Ghesquière	Loos
2	1	/	Bassin d'infiltration	Carrière Ramery	Emmerin
3	½	5l/s	Collecteur Ø600	Intersection RD341 / rue des Lhostes	Emmerin
4	2	4l/s	Collecteur Ø800	Rue Potié	Loos
5	3	4l/s	Collecteur Ø600	Giratoire à proximité du bassin Joffre	Loos
6	3	4l/s	Collecteur Ø600	Entre la voie ferrée et l'autoroute	Sequedin
7	3	4l/s	Bassin d'infiltration	À proximité de la Deûle	Sequedin
8	3	4l/s	Collecteur existant (réseau existant)	Giratoire de la rue du Train de Loos	Sequedin
9	4	5l/s	Tortue	-	Sequedin
10	4	4l/s	Fossé qui se rejette dans Ø1500	Rue du docteur Calmette	Sequedin
11	5	4l/s	Collecteur Ø800	Rue de l'Egalité	Lomme
12	5	4l/s	Collecteur Ø800	Rue de l'Egalité	Lomme
13	5	4l/s	Collecteur Ø600	Intersection rue Jules Guesdes / rue de la Gare	Lomme
14	5	4l/s	Collecteur Ø400	Rue de la Gare	Lomme
14bis	6		Collecteur Ø400/bassin d'infiltration	Rue de la Gare / rue A. Bonte	Lomme
15	6	4l/s	Collecteur Ø1500	Rue A. Bonte	Lomme
16	6	4l/s	Collecteur Ø800	Rue Vieille	Lomme

1.6.5 La reconstitution de la biodiversité

L'aménagement de la LINO Sud comprend la plantation d'arbres d'alignement sur un linéaire d'une douzaine de kilomètres, et l'aménagement paysager des abords de la voie principale, en particulier dans les secteurs les moins urbanisés. La présence végétale sur la voie principale représentera ainsi plus du tiers de l'emprise publique en section courante.

Le projet de LINO Sud intègre donc la plantation d'un très grand nombre de végétaux. Sur ce sujet, l'ambition de Lille Métropole Communauté urbaine est de profiter de cette opportunité pour améliorer, dans la mesure du possible, la biodiversité sur les territoires traversés. Cet enjeu est primordial, notamment dans cette première couronne de l'agglomération lilloise où l'urbanisation est relativement dense.

En la matière, des principes d'aménagement de la voie principale en section courante ont été définis. Ensuite, ces principes sont adaptés au contexte des différents tronçons de la voie, afin de constituer des entités paysagères cohérentes, au sein desquelles les aménagements et les essences végétales soient bien adaptés au contexte (nature du sol, aménagement des rives, etc.). Les principes d'aménagement de la voie principale sont les suivants :

- plantation d'un double alignement d'arbres de haut jet composant la voûte végétale qui couvre les aménagements réservés aux modes doux (piste cyclable et allée piétonne),
- dans les noues, mise en place d'un tapis de plantes de milieux humides ; seuls les bords sont destinés à être fauchés régulièrement (3 fois par an) afin de marquer une limite nette avec les surfaces minérales,
- talus et terre-pleins couverts de plantes arbustives tapissantes sur paillage de mulch demandant également un entretien minimal. Dans certains lieux spécifiques (les plus urbains, entrée de ville, etc.) les massifs arbustifs seront d'essences horticoles, fleuris. Il s'agit d'intégrer le fleurissement dans la globalité du projet,
- plantation de haies champêtres sur les tronçons localisés dans les secteurs peu urbanisés : traversée des carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos et site de Lomme Délivrance,
- Les écrans acoustiques seront, dès que possible, couverts de plantes grimpantes mellifères.

Pour répondre aux ambitions de Lille Métropole Communauté urbaine en matière de renforcement de la biodiversité sur le secteur, les points suivants ont fait l'objet d'une attention particulière.

- Un choix des végétaux en fonction des milieux traversés : arbres en cépées et en bosquets d'essences variées dans les carrières, au bord de la Deûle, sur les talus, reconstitution des boisements aux abords de l'échangeur A25, arbres d'alignement dont les essences varient suivant les milieux plus ou moins urbains.
- Une diversité de milieux et habitats : l'espace des noues est nivelé de manière à créer des milieux divers, du plus humide au plus sec ; un travail particulier est réalisé sur les zones humides (prairie inondable dans les carrières d'Emmerin, prairie en creux au bord de la Deûle, reprofilage de la Tortue) ; les talus orientés au sud sont traités en prairie xérophile.
- Une attention particulière portée à la continuité de ces milieux (sur le linéaire de la voie et entre la voie et les milieux traversés) : la voûte végétale est interrompue le moins souvent possible et vient créer des continuités avec les espaces naturels traversés (parc de Loos, zones agricoles, frondaisons sur la route de Sequedin...).
- Un choix de végétaux variés, d'essences indigènes, adaptés aux variations de pH des sols locaux : arbres, arbustes sont choisis pour leur richesse écologique, les plantes de milieu humide filtrantes sont privilégiées ainsi que les plantes grimpantes mellifères.
- Un mode de gestion adapté à la préservation de la faune et de la flore : la gestion différenciée est encouragée avec des noues traitées en prairies fauchées (1 à 3 fois par an, fauchage tardif), des arbustes tapissant sur les talus, des haies vives.

1.6.6 La protection des zones résidentielles contre le bruit

La LINO va dégrader l'ambiance sonore existante sur certaines sections. Pour palier à ses effets négatifs, des protections doivent être réalisées. La mise en place de protections à la source de type merlon ou mur antibruit est privilégiée. Cependant, si l'installation de tels dispositifs est impossible pour des raisons techniques ou de coût de construction déraisonnable, la mise en place de protections par isolations de façade est préconisée.

Les isolations de façade (IF) sont calculées par étage. Ainsi une maison en R+1 dont les niveaux sonores dépassent les seuils aux deux étages, comptera pour deux IF. Pour les habitats collectifs protégés par isolation de façade, le nombre d'appartements est estimé. Chaque appartement équivaut à un IF.

Les cartes suivantes détaillent les protections mises en place. Pour les cartes où figurent des protections à la source, les niveaux sonores avant et après protections sont présentés pour la période de jour, dimensionnante.

Le tableau suivant détaille, en fonction des planches, les différents types de protection dimensionnés ainsi que les coûts associés.

Tranche fonctionnelle	Type de protection	Longueur x hauteur ou nombre d'IF
TF1	Isolation de façade	2 étages
TF2	Isolation de façade	75 étages
TF3	Isolation de façade	21 étages
	Merlon	400 m x 4 m
	Mur anti-bruit absorbant	205 m x 3 m
TF6	Isolation de façade	200 étages
	Mur anti-bruit absorbant	145 m x 2 m

Tableau récapitulatif des protections phoniques dimensionnées

1.7 RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU NOTAMMENT VIS-A-VIS DE SES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DESCRIPTION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Comme précisé dans le chapitre « Historique du projet », le projet de LINO Sud figure depuis 1973 dans les documents d'urbanisme, notamment sous la forme d'emplacements réservés d'infrastructure inscrits au Plan d'Occupation des Sols puis au Plan Local d'Urbanisme. L'urbanisation de ce secteur depuis une quarantaine d'années a donc été fortement influencée par l'existence de ces emplacements réservés d'infrastructure : une emprise inconstructible, plus ou moins continue, a ainsi été constituée dans le tissu urbain de la 1^{ère} couronne de l'agglomération Lilloise.

De ce fait, lorsque Lille Métropole Communauté urbaine a relancé les études concernant le projet en 2002, il paraissait très difficile d'envisager différentes variantes de tracé.

1.7.1 En 2002-2004, pendant les études de définition de la VINO

La continuité ou non d'une voie routière sur l'ensemble de la VINO :

Au cours des études de définition, la nécessité ou non de la continuité d'une voie routière sur l'ensemble de la VINO a été posée et débattue avec les élus concernés.

Il est ressorti de ces débats qu'une voie routière continue sur l'ensemble du tracé de la VINO risquait d'entraîner une augmentation très importante de la circulation routière dans la première couronne de l'agglomération Lilloise. Même avec une voirie aux configurations très urbaines (profil en 2x1 voie, carrefours à feux, etc.) les études de trafic menées en 2002 ont montré que la VINO aurait joué le rôle d'une rocade autour de la ville centre.

Cette augmentation de la circulation routière dans un secteur urbanisé aurait été à la fois contraire aux objectifs énoncés dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Lilloise et contraire aux orientations énoncées par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996.

Il a donc été décidé de ne pas aménager de voie routière continue sur l'ensemble de la VINO, mais de scinder le projet en 3 tronçons distincts, non reliés entre eux : LINO Sud, LINO Centre et LINO Nord.

L'amélioration de l'accessibilité du pôle Eurasanté + CHRU :

Le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de l'arrondissement de Lille, adopté en 2002, identifie le pôle Eurasanté comme l'un des cinq pôles d'excellence de la métropole. Une extension de ce pôle est prévue ; elle est d'ailleurs reprise dans le Plan Local d'Urbanisme adopté en 2004 où figure une extension de l'urbanisation au Sud-Ouest de la ZAC Eurasanté existante.

En termes d'accessibilité, ce site souffrait déjà en 2002 de conditions d'accès difficiles. Si le CHRU bénéficie d'infrastructures de desserte importantes (métro ligne 1, échangeur n° 4 de l'autoroute A 25), l'importance des flux qu'il génère cause d'importants problèmes de congestion sur les voies d'accès au site. Le site d'Eurasanté est, lui, plus éloigné des arrêts de métro et l'encombrement des voies proches du site apparaît clairement comme un obstacle à la poursuite du développement de ce pôle d'excellence.

Aussi, l'accessibilité du pôle Eurasanté + CHRU a-t-elle fait l'objet de 2 études, menées en 2004-2005 (étude d'amélioration de l'accessibilité du pôle CHRU + Eurasanté) et 2006-2007 (Etude Micro-PDU du site CHRU + Eurasanté).

L'étude d'amélioration de l'accessibilité du pôle CHRU + Eurasanté a permis de faire un diagnostic global de l'ensemble des moyens de desserte du site existant en 2004, et de quantifier les déplacements engendrés par les développements du CHRU, des établissements d'enseignement supérieur présents à proximité et du pôle Eurasanté.

Cette étude a conclu notamment à la nécessité d'apporter une réponse multimodale aux problèmes d'accessibilité du site : en raison de l'importance des flux générés, il est en effet nécessaire à la fois d'investir dans des infrastructures de transports collectifs (prolongement du métro, amélioration de la desserte bus), des infrastructures routières (création d'une desserte par le Sud-Ouest) et des infrastructures dédiées aux modes doux. Cette étude a notamment mis en évidence l'intérêt de prolonger la LINO Sud jusqu'au Sud Ouest du site Eurasanté.

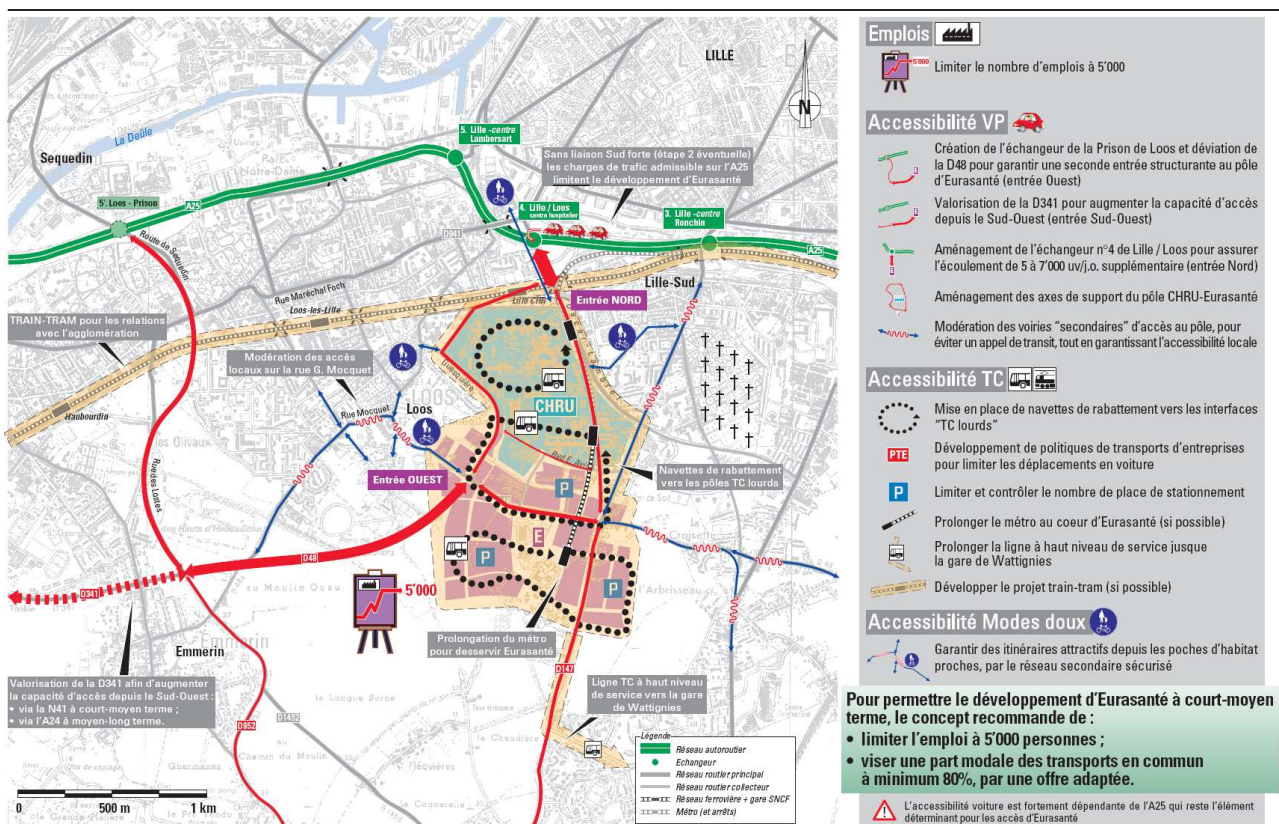


Schéma de principe de l'accès au site CHRU + Eurasanté, tel qu'il ressort de l'étude de 2004-2005

L'étude Micro PDU du site CHRU + Eurasanté a confirmé les conclusions de l'étude précédent, et a permis d'en compléter et préciser certaines l'étude précédente, notamment pour ce qui concerne les mesures à prendre en faveur des transports collectifs.

Cette étude Micro-PDU a notamment conduit à l'aboutissement de plusieurs actions significatives en faveur d'une plus grande utilisation des transports collectifs par les personnes se rendant sur le site :

- mise en place en 2009 de la Ligne de bus à Haut Niveau de Service (Liane 2) qui ne compte pas moins de 6 arrêts à l'intérieur du site du CHRU ;
- modification de l'itinéraire des lignes de bus n° 51 et création de la ligne n° 58 afin de mieux desservir certains établissements du pôle Eurasanté ;

- mise en place d'un Vélopôle et d'un parking relais à proximité de l'arrêt de métro CHR B Calmette ;

En complément de ces actions en faveur des transports collectifs, l'étude Micro-PDU a permis d'identifier des aménagements de voirie sur le réseau local qui ont été réalisés en 2009-2010 et qui ont permis de résoudre quelques points noirs de circulation aux abords du site du CHRU. Il s'agissait de modifier l'aménagement de 2 carrefours de l'avenue Oscar Lambret, avec la rue du Pr Laguesse et avec la rue Polonovski.

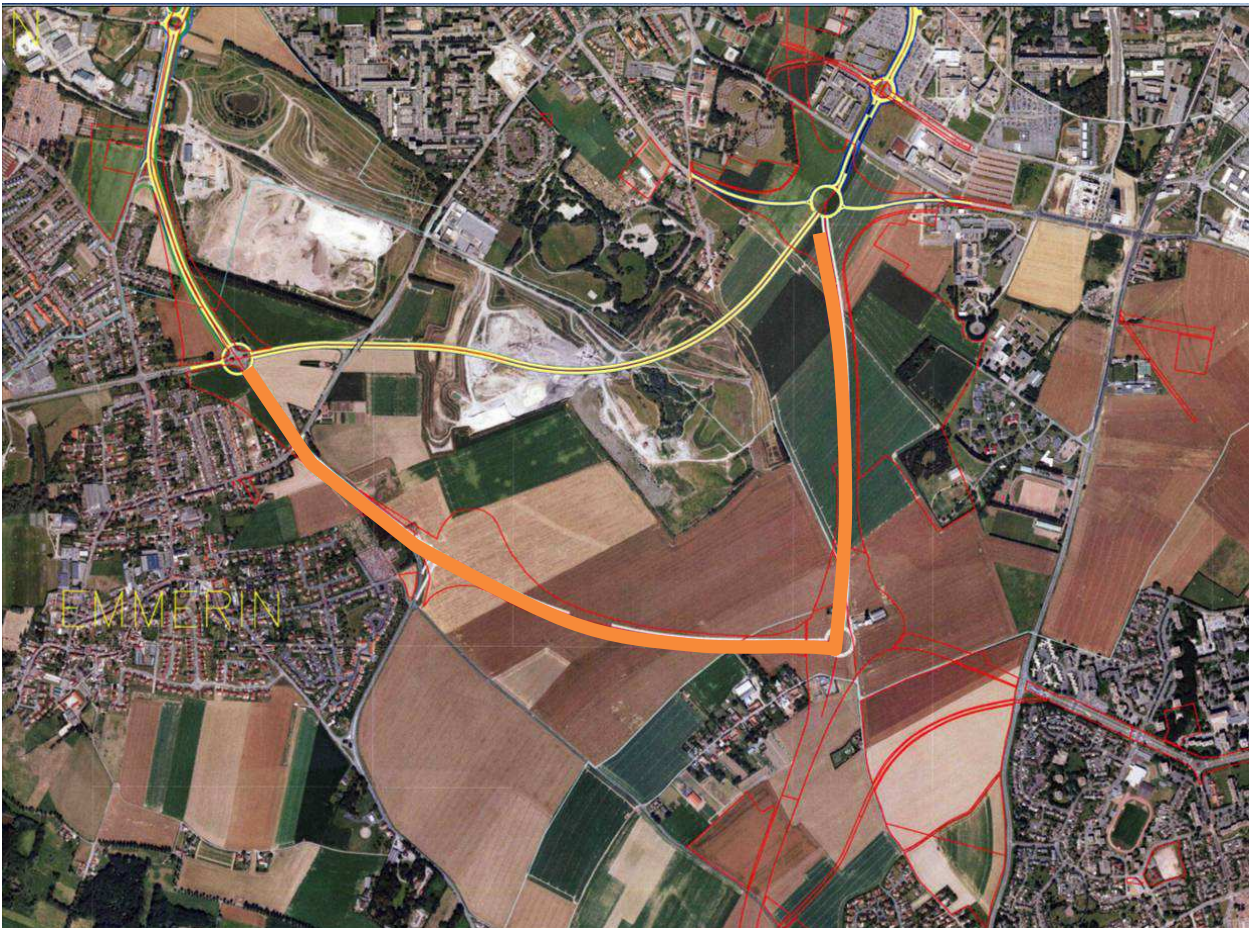
Mais l'étude Micro-PDU a également confirmé que ces mesures de court-moyen terme ne constituaient pas une réponse aux problèmes d'accessibilité du site CHRU + Eurasanté. Au vu de l'importance des déplacements générés par ce site, et au vu des développements envisagés du pôle Eurasanté, l'étude a conclu sur la nécessité de réaliser, à long terme :

- un prolongement de la ligne 1 du métro (pour une station supplémentaire), avec construction d'un parc-relais d'une capacité de 1 000 places ;
- la voie de desserte du pôle Eurasanté + CHRU depuis le Sud-Ouest que constitue la LINO Sud

La desserte du secteur ouest d'Eurasanté depuis l'ouest (Loos et Emmerin) :

Deux principales variantes de tracé ont été envisagées : un tracé localisé en dehors du périmètre des carrières, et un tracé les traversant d'Est en Ouest.

Le tracé localisé en dehors du périmètre des carrières a été considéré comme ayant des impacts négatifs très importants. Ce tracé était en effet situé plus au sud du site des carrières, à l'intérieur de l'actuel périmètre d'intérêt général (PIG) lié à la protection des champs captants du sud de Lille. Il a donc été décidé en 2004, au cours des marchés de définition de la LINO Sud, de retenir le tracé traversant les carrières, malgré les contraintes liées à la nécessité de maintenir les activités de la carrière pendant et après la réalisation des travaux. Un emplacement réservé a donc pu être inscrit selon ce principe dès l'approbation du Plan Local d'Urbanisme en 2004.



Variantes envisagées en 2004 concernant la liaison entre Emmerin et le site du CHRU
(Le tracé orange, issu de l'ancien POS, traversait les périmètres de protection des champs captants du sud de Lille)

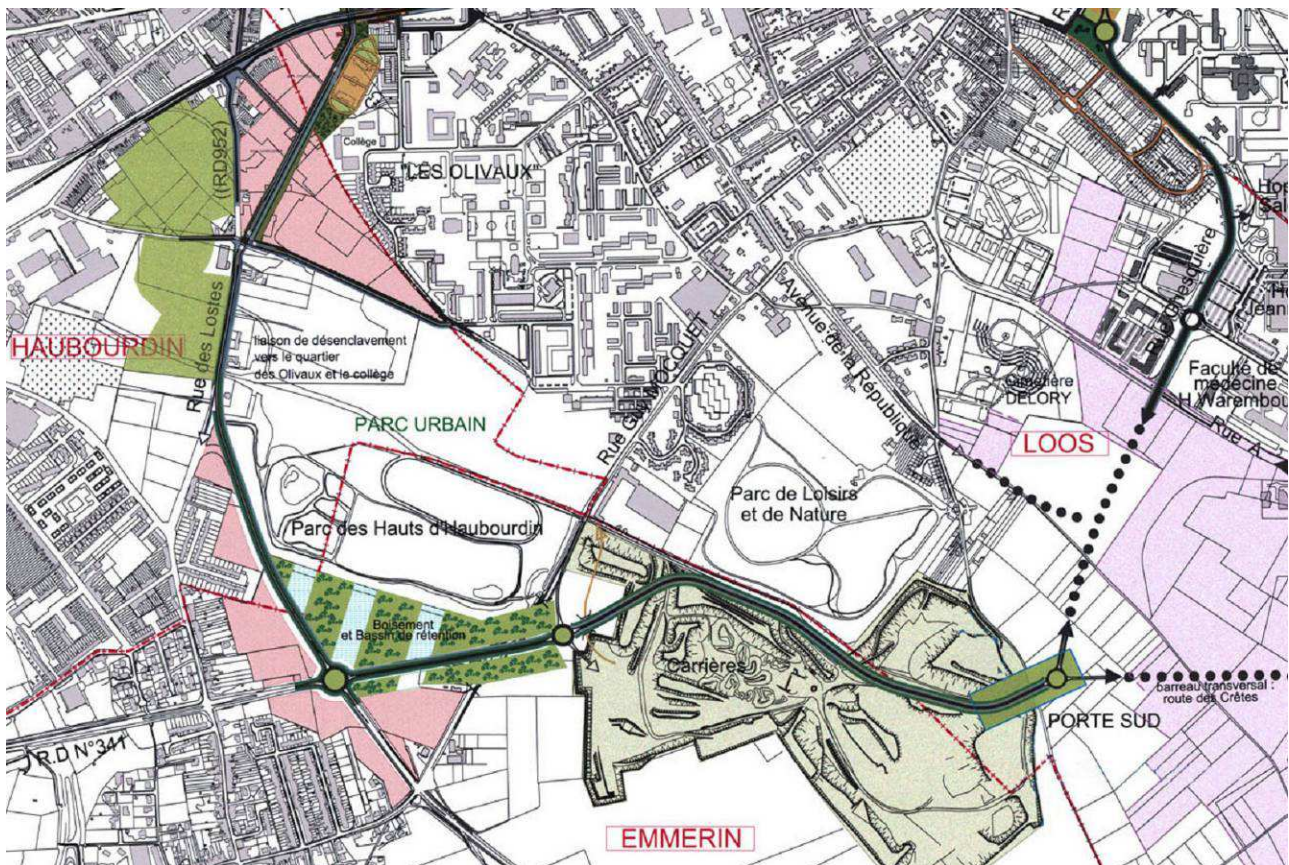
1.7.2 Après 2005, pendant les études de conception de la LINO Sud

Si les emprises et le tracé de la LINO Sud reprennent le tracé de principe figurant au Plan Local d'Urbanisme, LMCU a envisagé des variantes ponctuelles d'aménagement pour améliorer le projet, notamment en termes de performance environnementale.

La traversée des carrières (Emmerin/Haubourdin/Loos) :

Plusieurs variantes ont été envisagées, pour ce qui concerne le dessin du tracé de la voie et le niveau auquel la voie principale sera positionnée : en hauteur, c'est-à-dire au même niveau que le parc urbain de Loos ; en bas, et donc au niveau des carrières ; ou à un niveau intermédiaire.

Dans le projet soumis à enquête, le tracé de la voie a été positionné le plus au Nord possible, en limite avec le Parc urbain de Loos. Ce tracé, défini en accord avec l'exploitant des carrières, permet de limiter l'impact du projet sur l'activité des carrières. A terme, lorsque l'intégration du site des carrières dans le Parc de la Deûle sera envisagée, la LINO Sud sera située à la limite entre le parc urbain de Loos et le futur parc. Cette position a été considérée comme favorable à l'intégration de la voie dans le futur Parc de la Deûle.



Variante envisagée concernant la liaison entre Emmerin et le site du CHRU

(Variante qui a un fort impact sur l'activité de la carrière, en ce qu'elle isole d'importants secteurs de la carrière)

Concernant le niveau auquel la voie sera positionnée, il a été considéré qu'un positionnement à un niveau intermédiaire avait l'avantage de :

- permettre la réalisation d'un pont sous la voie permettant le passage des poids-lourds entre les deux parties du site des carrières ;
- faciliter l'intégration de la voie dans le futur Parc de la Deûle : la voie sera située environ 3 à 4 mètres en dessous du niveau du futur parc et sera donc peu perceptible pour les promeneurs. Des passerelles piétons-vélos pourront être aménagées au dessus de la voie.

La desserte du centre commercial Match (Loos) :

Plusieurs variantes ont été envisagées pour concilier au mieux les impératifs suivants :

- fonctionnement satisfaisant du carrefour entre la route de Sequedin, la rue Georges Potié et la voie nouvelle
- amélioration de la sécurité routière sur la route de Sequedin
- accessibilité facile au centre commercial depuis les axes routiers majeurs qui le longent (la route de Sequedin et la rue Georges Potié)

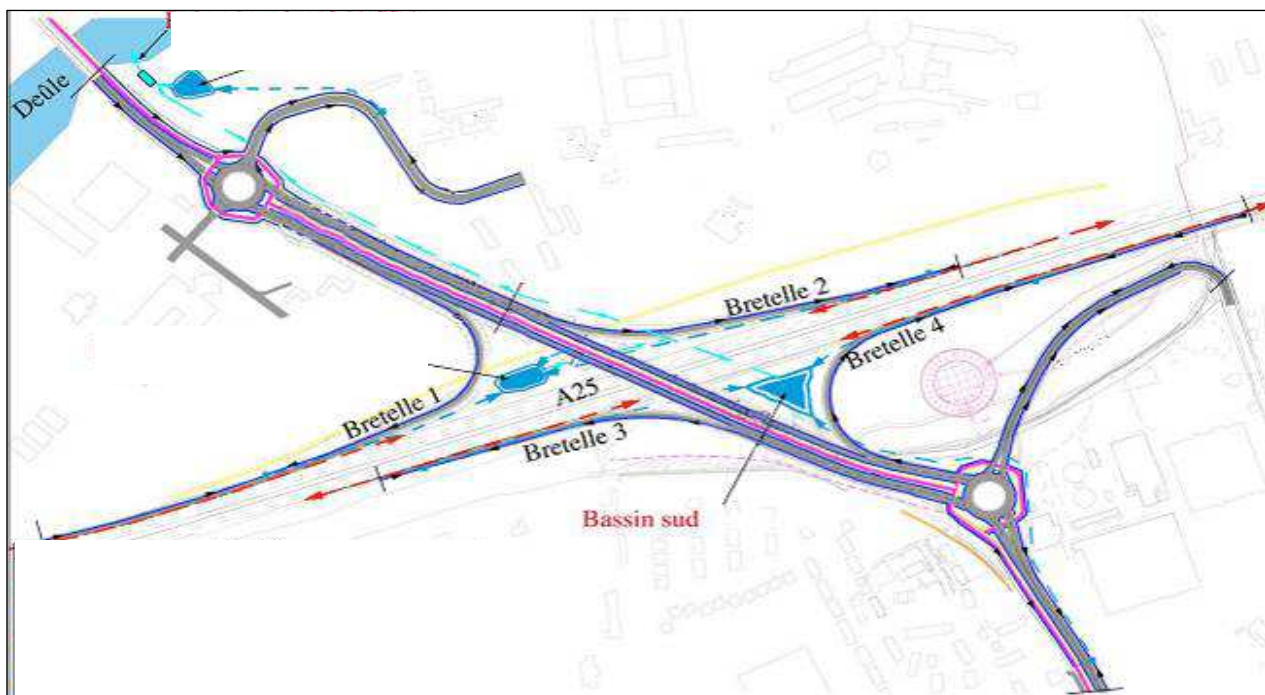
Les variantes envisagées concernaient avant tout la localisation des nouveaux accès et les possibilités de mouvements autorisés en carrefour.

Le diffuseur avec l'autoroute A 25 (Loos et Sequedin) :

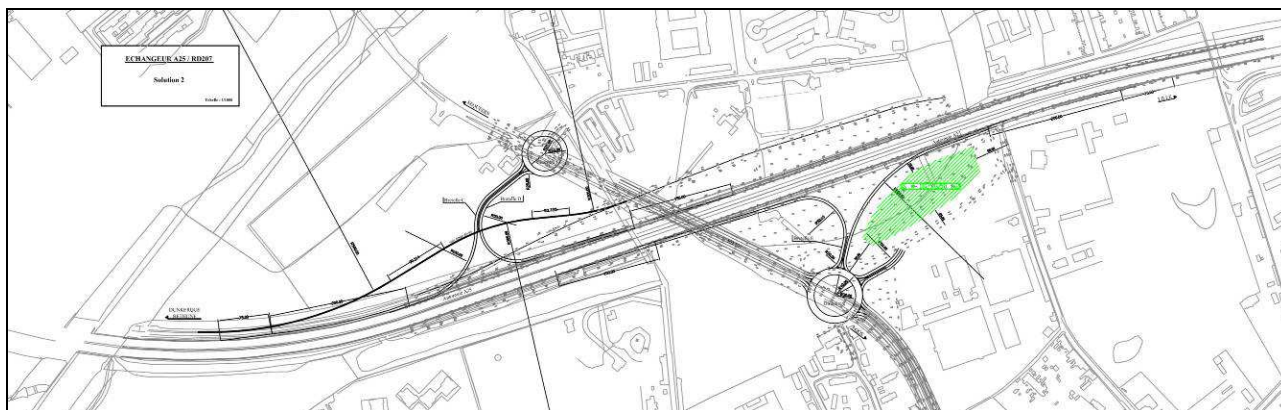
Plusieurs variantes ont été envisagées pour concilier au mieux les impératifs suivants :

- fonctionnement satisfaisant des giratoires localisés en sortie des bretelles autoroutières
- continuité des aménagements piétons et cyclables sur l'ensemble de l'aménagement
- impact modéré sur les équipements situés de part et d'autre de l'A 25

Dans le projet soumis à enquêtes, les aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes sont localisés sur le terre-plein central. Les piétons et les cyclistes ne croisent donc pas les véhicules entrant ou sortant de l'autoroute A 25.



Variante retenue concernant le diffuseur avec l'A 25
(En rose, les continuités piétonnes et cyclables)



Variante envisagée puis abandonnée concernant le diffuseur avec l'A 25
(Variante qui ne permettait pas d'assurer les continuités piétonnes et cyclables)

Le passage dans les fonds de jardin, entre les rues A. Bonte et E. Descamps (Lambersart)

Plusieurs variantes ont été envisagées, notamment dans le but de minimiser les nuisances pour les riverains du projet.

Dans le projet soumis à enquête, la voie nouvelle est couverte sur une longueur de 180 mètres environ. Cette couverture permet de minimiser les nuisances acoustiques générées par la circulation routière.



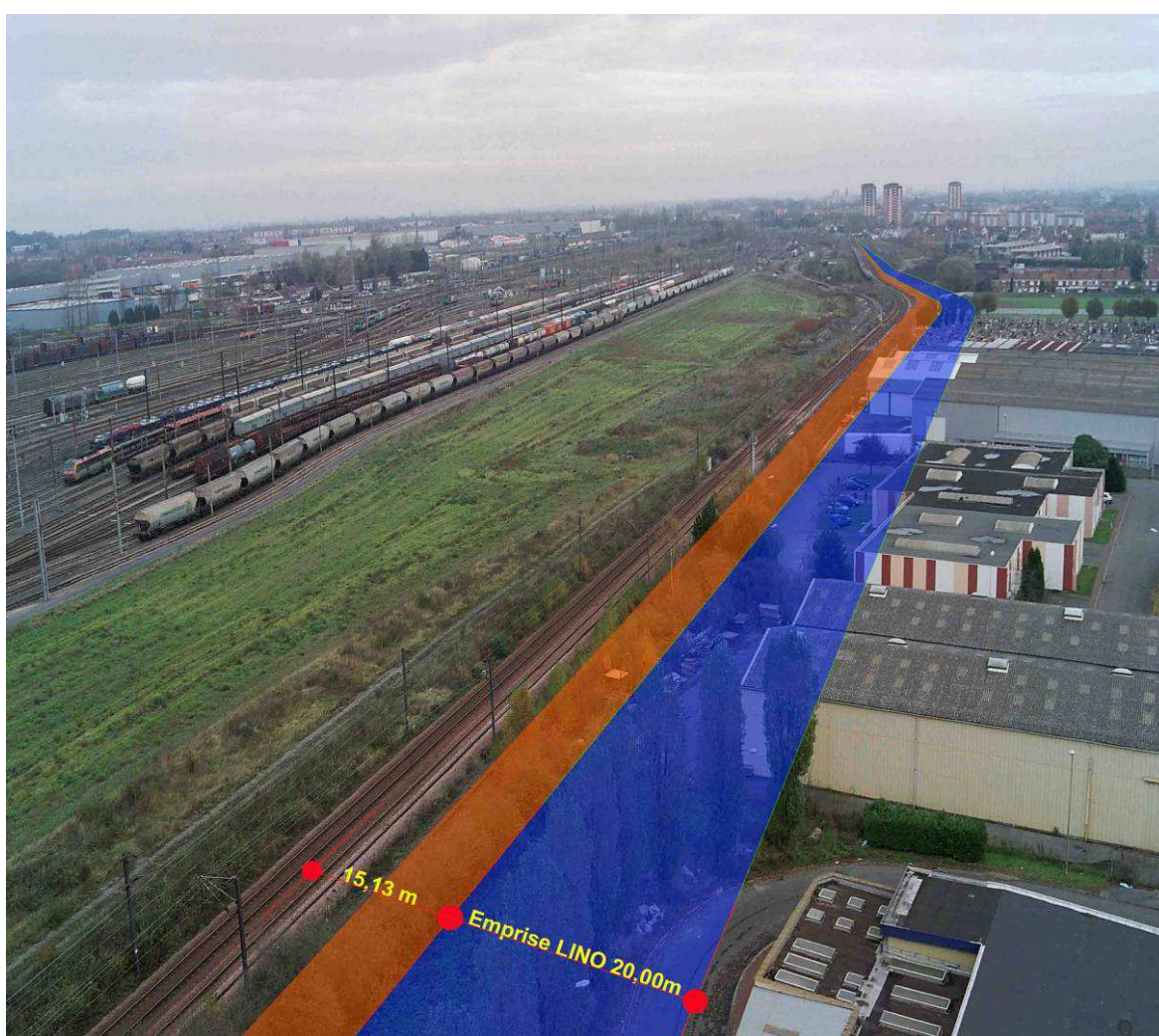
Variante envisagée puis abandonnée concernant la liaison entre les rues A. Bonte et E. Descamps

La voie à l'intérieur du site Délivrance

Deux principales variantes de tracé ont été envisagées : un tracé longeant le site Délivrance, et un tracé passant l'intérieur de celui-ci.

Dans le projet soumis à enquête, le tracé de la voie nouvelle traverse le site Délivrance, et nécessite le dévoiement de la voie ferrée principale. Cette variante, très onéreuse, permet de maintenir l'ensemble de la capacité ferroviaire du site : le projet prévoit de reconstituer l'ensemble des installations ferroviaires qui ne sont pas définitivement abandonnées par RFF et la SNCF et qui sont situées sur l'emprise de la future voie. Pour anticiper un futur développement important de l'activité ferroviaire du site, Lille Métropole a même réservé une emprise permettant, le cas échéant, l'aménagement d'une voie ferrée supplémentaire entre la voie ferrée principale et la future LINO Sud.

Pour répondre à ce même niveau de contraintes vis-à-vis des installations ferroviaires, le tracé longeant le site Délivrance, aurait nécessité la démolition de plusieurs bâtiments d'activités et le passage de la voie nouvelle à l'intérieur du cimetière du Marais à Lomme.



*Variante envisagée puis abandonnée concernant la voie à l'intérieur du site Délivrance
(En orange, l'emprise réservée pour la construction d'une voie ferrée supplémentaire)
(En bleu, l'emprise de la LINO Sud)*

1.7.4 Comparaison avec le scénario 0 (c'est-à-dire sans l'aménagement de la LINO Sud)

L'état initial de l'environnement fait ressortir des dysfonctionnements du territoire :

- Nuisances sonores et pollution de l'air dans des secteurs urbanisés (*centre-ville de Loos, centre-ville d'Haubourdin, centre-ville de Sequedin, secteur du Marais à Lomme*).
- Enclavement de certains quartiers du fait de la présence de l'autoroute A 25, des voies ferrées Lille-Don et du canal de la Deûle, qui rendent difficiles les liaisons nord-sud (*quartier des Oliveaux à Loos*).
- Implantation de pôles d'activités d'importance métropolitaine en 1^{ère} couronne de l'agglomération Lilloise, sans que les conditions de desserte soient suffisantes (*zone de la Pierrette, pôle Eurasanté, Euratechnologies*).
- Problèmes de sécurité pour les cyclistes, en raison du trafic routier important dans des voies dont l'étroitesse de l'emprise ne permet pas de réaliser des aménagements cyclables sûrs et confortables (*quartier du Marais à Lomme*)
- Absence de ligne de transports collectifs.

Le scénario 0 ne répond à aucun de ces dysfonctionnements.

1.8 COMPATIBILITE AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Que ce soit dans les lois Grenelle ou dans la présentation des objectifs du nouveau Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable (MEEDD), la route tient une part de plus en plus faible dans la politique d'aménagement du territoire,

S'il n'est pas vraiment question de ne plus faire d'infrastructures routières, l'article 10 de la loi Grenelle 1 précise que « *dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement* ».

La LINO Sud correspond pleinement à cet article de la Loi Grenelle 1, dans le sens où cette nouvelle infrastructure ne va pas créer une nouvelle « offre » pour la voiture, mais aura une fonction plus urbaine de réduction des nuisances pour les habitants des communes traversées. Le projet de LINO Sud permet, pour les mêmes raisons, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Enfin, la LINO permettra également la restauration de la nature en ville, autre orientation de la loi Grenelle 1, par la quantité, la diversité et la nature des aménagements paysagers prévus. Ce point est démontré dans les chapitres suivants de cette étude d'impact.

Ces affirmations sont démontrées en détail dans le dossier LOTI conduit conjointement à cette étude d'impact et dans les chapitres suivants de l'étude d'impact.