

		personnes ».		
	<b>CE</b>	<b>La CE prend acte de cet avis.</b>		
17		E	Interrogation sur la suppression des PN et sur l'hypothèse d'expropriation dans la cité Castel ?	CP 02 HE Cf Rq. "CP02" La cité Castel n'est pas concernée par le projet, hormis pour des travaux d'entretien de la voirie (parking, plantations), sans toucher au bâti.
	<b>CE</b>	<b>Cf observation CP 02</b>		
18	Mr et Mme Flipo	E	Monsieur et Madame FLIPO s'interrogent également sur la suppression des PN. Ils s'interrogent également sur une saturation du trafic à l'Heurtebise à la suite de la mise en place des bretelles de raccordement à la A25.	CP 02 AVIS Cf Rq. "CP02"
	<b>CE</b>	<b>Cf observation CP 02</b>		
19	Monsieur et Mme Vicquedin	E	Monsieur et madame Vicquedin s'opposent à la fermeture des PN.	CP 02 Cf Rq. "CP02"
	<b>CE</b>	<b>Cf observation CP 02</b>		
20	Mme Rosay	E	Madame Rosay demande également une passerelle ou un passage souterrain.	CP 02 Cf Rq. "CP02"
	<b>CE</b>	<b>Cf observation CP 02</b>		
21	Mr Debarre	E	Monsieur Debarre pose le problème de la suppression des PN. Il demande la pose d'un mur anti bruit pour protéger l'allée des mésanges.	CP 02 ACOUS Cf Rq. "CP02" Cf Etude d'Impact p 326 et suivantes; Cf Rq n°4 Les études acoustiques dans le secteur ne prévoient pas de dépassement des seuils réglementaires. Toutefois, en réponse à d'autres remarques, LMCU mettra en place une butte paysagère entre la RD952 et les habitations. Les dimensions de cette butte seront déterminées en fonction des emprises foncières disponibles et de la quantité de matériaux issus du chantier qui pourra être réutilisée.
	<b>CE</b>	<b>1 - Cf observation CP 02</b>		
22	MR Camberlein	E	Monsieur Camberlein membre du GON	ECO Suite à la concertation préalable sur ce projet, un complément
	<b>CE</b>	<b>2 - LMCU s'est engagée à limiter les bruits engendrés par la mise en service de la LINO S notamment par l'installation de merlons, ce qui est le cas pour les habitations riveraines de la RD 952.</b>		

	intervient au titre de la préservation des espèces animales. Il fait remarquer que la carrière de Loos Emmerin Haubourdin retient actuellement la plus grosse colonie de Goéland cendré nicheur de France avec 12 à 15 couples selon les années. Le passage de la LINO risque de faire périliter cette colonie.		<p><i>d'étude faune/flore a été menée par LMCU et le bureau d'étude BIOTOPE sur l'ensemble du site des carrières, et ce sur une durée d'une année.</i></p> <p><i>L'objet principal de cette étude était de compléter le diagnostic dans toutes les composantes faune/flore, et notamment sur l'implantation de la colonie de goélands argentés.</i></p> <p><i>Les conclusions de cette étude ci-jointe (juin 2013) montrent que les sites de nidification des goélands se situent à au moins 150m du tracé de la Lino ; que d'autre part, les aléas naturels (éboulements de falaise calcaire, prédation, ...) et résultants normale de l'activité de la carrière n'ont pas permis de constater de naissance durant le cycle de l'étude.</i></p> <p><i>La dernière phase de l'étude porte sur des préconisations de protection ou de re-création de zones propices à la circulation des baraciens (crapauds) ou à l'installation de passereaux, par exemple. On peut également citer un passage des travaux dans le temps, afin d'éviter les périodes de nidification, la mise en place de clôtures et d'arbres de haut jet pour éviter les risques de collision, etc...</i></p> <p><i>Ces préconisations, en accord avec les partenaires concernés (villes, associations, ...) seront prises en compte.</i></p>
	Demanda la prise en compte de la richesse écologique que représente cette espèce.		
<b>CE</b>			<p><i>A la demande de la CE, l'étude réalisée en 2013 et présentée aux organisations écologiques notamment lors d'une réunion spécifique sur le sujet tenue le 15/05/2013 a été annexé au chapitre observations.</i></p> <p><i>La CE renvoie à ce rapport et prend acte de l'engagement de LMCU de mettre en œuvre l'ensemble des préconisations contenues dans les conclusions du document.</i></p>
	Monsieur et madame BERNY posent également le problème de la fermeture des PN pour accéder au centre de Haubourdin.	<b>CP 02</b>	Cf Rq. "CP02"
23	Mr et Mme Berny	<b>ACOUS</b>	<p><i>Cf. Etude d'Impact p 326 et suivantes; Cf. Rq n°4</i></p> <p><i>Les études acoustiques dans le secteur ne prévoient pas de dépassement des seuils réglementaires. Toutefois, en réponse à d'autres remarques, LMCU mettra en place une butte paysagère entre la RD952 et les habitations. Les dimensions de cette butte seront déterminées en fonction des emprises foncières disponibles et de la quantité de matériaux issus du chantier qui</i></p>



		Estime que hormis ce problème le projet est bon.	FAV	
	<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
31	Mr Ferma <b>E</b>	Monsieur Ferma aurait préféré la création d'une ligne de métro allant de Hallennes lez Haubourdin à Lille, que de rajouter un axe qui va alourdir la circulation. Il craint une augmentation de la pollution.	HE	
	<i>CE</i>	<i>La CE prend acte de cet avis.</i>		
32	Mr Lirmon <b>E</b>	Monsieur Lirmon estime que c'est un projet d'un autre temps et que nous n'avons pas commencé à construire les déplacements de demain. Il s'interroge également sur la suppression des PN.	AVIS CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
	<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
33	Mr Beharelle <b>E</b>	Monsieur Pierre Beharelle est globalement favorable au projet mais est défavorable à la fermeture des PN considère qu'il est important de préserver la continuité de la ville de part et d'autre de la voie ferrée. Il faut éviter un mur de Berlin au milieu de la ville.	FAV CP02 AVIS	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
	<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
34	Mr St Maxent <b>E</b>	Monsieur Saint Maxent demande la création d'un passage piétons et cyclistes à la place des PN.	CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
	<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
35	Mr et Mme Seguin <b>E</b>	Monsieur et Madame Seguin demande le maintien du PN 13 bis pour pouvoir permettre à l'entreprise MFP de poursuivre ses livraisons.	ACCES E	<i>Le projet prévoit la création d'une nouvelle voie de liaison entre les rues Schweitzer et la rue des Lostes, en lieu et place du chemin existant. Cet aménagement permet la mise en sens unique des 2 rues pour créer un sens de circulation unique. L'entreprise MFP pourra donc poursuivre ses livraisons et son activité.</i>
	<i>CE</i>	<i>La CE est attentive à la pérennité des entreprises situées le long du parcours de la LINO S. Les</i>		

		<i>engagements pris par LMCU et les aménagements prévus devraient permettre la poursuite normale de l'activité de l'entreprise concernée.</i>	
36	Mr et Mme Gomez	<b>E</b>	Monsieur et Madame Gomez demande un accès piéton en lieu et place des PN.
		<i>Cf observation CP 02</i>	
37	Pharmacie Beniac	<b>E</b>	La pharmacie Beniac et Labbe se fait l'écho des plaintes de ses clients qui ne pourraient plus faire leurs courses dans les différents commerces de la place Valmy ; cette place ainsi que la rue Sadi Carnot est un centre de ravitaillement très important et facilement accessible à pieds, à vélo ou en voitures. Qu'en est il du passage piéton au bout de la cité Carmel. Pourquoi ne pas laisser le PN de la rue des Lostes.
		<i>Cf observation CP 02</i>	
38	Mme Cornillie	<b>E</b>	Madame Cornillie demande le maintien d'un passage piéton et cycliste rue des Lostes ou rue Schweitzer afin de permettre aux enfants d'accéder à l'école, et de façon générale de permettre aux piétons de circuler.
		<i>Cf observation CP 02</i>	
39	Mr Ducroy	<b>E</b>	Monsieur Ducroy demande le maintien des PN. Il conviendrait également une voie supplémentaire sur le pont Carnot pour permettre le passage des secours. Il fait également remarquer que des bus s'arrêtent sur les voies et qu'il faudrait que les arrêts soient aménagés.
		<i>Cf observation CP 02</i>	
40	Mr et Mme Angelo	<b>E</b>	Monsieur et madame Angelo demandent que les PN 13 et 13 bis soient conservés, afin de permettre le libre accès aux commerces, écoles,
		<i>Cf observation CP 02 les points 2 et 3 sont hors enquête</i>	

			services publics du centre d'Haubourdin.			
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
<b>Feuilles ajoutées le 26 juin (cotées et paraphées par le commissaire enquêteur)</b>						
41	Mr Lié	<b>E</b>	Monsieur José Lié pose la même question de la suppression des PN.	<b>CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
42	Madame ?	<b>E</b>	se demande pourquoi on supprime les PN.	<b>CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
43	M ou Mme ?	<b>E</b>	fait remarquer que depuis la création des couloirs de bus, la circulation à Haubourdin est catastrophique. La LINO n'améliorera pas la circulation, et elle s'interroge sur les répercussions de la fermeture des PN.	<b>AVIS CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02 s</i>			
44	Mme Ghestin	<b>E</b>	Madame Arlette Ghestin fait remarquer que la fermeture des PN supprimera une circulation intense, mais que cette fermeture devra être compensée par des passages souterrains comme à Saint Jean de Luz ;	<b>CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
45	Mme Hameau	<b>E</b>	Madame Hameau s'associe aux remarques déjà faites concernant la création de passerelles et le maintien de l'un des deux PN.	<b>CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
46	Mr Dhédin	<b>E</b>	Monsieur Dhédin est favorable à la LINO mais demande un passage piétons pour compenser la fermeture des PN.	<b>FAV CP 02</b>	<i>Cf Rq. "CP02"</i>	
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>			
47	Ste moulage	<b>E</b>	Une personne de la société « moulage plastique français » s'interroge sur les « demi-tours » imposés aux camions et services municipaux	<b>ACCES E</b>	<i>Le projet prévoit la création d'une nouvelle voie de liaison entre les rues Schweitzer et la rue des Lostes, en lieu et place du chemin existant. Cet aménagement permet la mise en sens unique des 2 rues pour créer un sens de circulation unique.</i>	



			circulation des automobilistes. Elle se sent piégée le matin pour atteindre le CHR.		
		<i>CE</i>	<i>La CE prend acte de cet avis</i>		
			explique ses difficultés extrêmes de circulation et demande la remise en place du tramway. Le contournement des communes de Weppes est indispensable !	HE	
57	Mme Peucelle	<b>E</b>	Le tram serait moins polluant. Pourquoi l'avoir enlevé à Haubourdin ?	HE	
		<i>CE</i>	<i>La CE prend acte de cet avis</i>		
			font remarquer que la Lino va devenir pour eux une contrainte. Ils vont devoir faire en voiture un trajet qu'ils faisaient à pied. Il faut donc prévoir un accès du type passerelle ou tunnel pour les piétons et cyclistes afin de ne pas être totalement isolés.	CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
			considère que la LINO n'est pas intéressante pour Haubourdin. Il pose le problème récurrent de l'accès en ville sans les PN. Il propose également la mise en place de passerelles accessibles aux piétons et aux personnes mobilité réduite.	DEFAV	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
59	Mr Verlaemer	<b>E</b>			
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
			demande également un moyen de franchissement des voies ferrées pour les piétons et cyclistes. Il fait remarquer qu'à son âge il n'est plus en état de faire 2.75 kms à vélo. Le franchissement de la voie ferrée est indispensable.	CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
60	Mr Debacque	<b>E</b>			
		<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
			émet un certain nombre de remarques dans un dossier comportant 7 pages. Ce dossier est remis en annexe.		
61	Mr Houssard	<b>E</b>			

	<p>Il concerne l'espace vert de la carrière et propose la création d'un contournement par le sud ;</p>	CP 04	<p><i>Cette variante a été étudiée (cf. Etude d'Impact p 58). Elle a été écartée en raison de l'impact sur les champs captant. De plus, ce tracé impacte directement les zones répertoriées de nidification des goélands cendrés.</i></p>
	<p>Concernant la TF 2 il pose également le problème de la suppression des PN.</p> <p>Il émet également une proposition concernant le profil en long de la trémie située devant la nouvelle résidence dont les appartements sont en vente. Il demande si les façades des immeubles récemment construits seront elles traitées phoniquement ?</p>	CP 02	<p><i>Cf Rq. "CP02"</i></p> <p><i>Les hypothèses prises pour la proposition géométrique sont basées sur l'ICTAVRU, qui ne s'applique pas ici, la Lino étant une voirie urbaine classique.</i></p> <p><i>Concernant les protections acoustiques des immeubles récemment construits, l'emplacement réservé de la Lino figurait au PLU avant la délivrance de leurs permis de construire; Réglementairement, la protection acoustique est donc de la responsabilité du constructeur de l'immeuble.</i></p>
	<p>Sur la TF3 « il ne lui paraît pas envisageable de réaliser un échangeur pour des raisons techniques et financières, il propose des solutions alternatives.</p>	A25	<p><i>Le projet de création d'un échangeur tel qu'il est porté à l'enquête est réalisable en l'état. Il a d'ailleurs fait l'objet, avant l'Enquête Publique, d'un contrôle technique très poussé par les services du Ministère de l'Environnement, du Développement et de l'Aménagement Durable. Il n'est pas prévu d'impact sur les voies ferrées ni sur le système de tamponnement des eaux pluviales. Les autres points évoqués ainsi que les propositions alternatives ne sont pas de nature à remettre en cause le projet. Le projet envisagé permet par contre la création d'un échangeur complet (via les giratoires qui l'encadrent).</i></p>
	<p>Il considère que cette liaison sera aussi saturée que la A25 aux heures de pointe.</p> <p>Il propose de prolonger la ligne de métro 1 jusqu'à Santes et Wavrin parallèlement à la RM41.</p>	AVIS	
	<p><b>cf. dossier complet</b></p>	HE	
CE	<p><u>La CE note tout l'intérêt de l'intervention du requérant:</u>  <i>Concernant la proposition de contournement sud, la CE a déjà analysé une demande identique visée plus haut (voir EMMERIN point 9).  De plus, le projet de tracé de la LINO S, tel qu'il est présenté, évite les champs captant protégé aux</i></p>		

			<p>mieux la ressource en eau (cf Étude d'impact).  Par ailleurs l'étude complémentaire faune de 2013 confirme la présence de nids d'oiseaux protégés sur un tracé « par la carrière ».  S'agissant du tronçon de la LINO S qui consistera à aménager la route existante devant les immeubles en cours de construction, LMCU apporte les explications utiles.  Concernant l'échangeur à créer sur l'A25, la CE se reporte aux études du dossier : l'étude indique que le projet respecte les conditions nécessaires et suffisantes à la réalisation de ce type d'infrastructure et à son environnement particulier (notamment en termes de franchissement de voies ferrées et routières existantes).  Enfin la CE prend acte de l'avis exprimé et considère que le projet de métro n'est pas du ressort de la présente enquête d'utilité publique.</p>		
62	Mme Zurini	E	<p>s'étonne de la décision de « refuser » l'accès à des points de circulation vitaux. Elle s'oppose à la fermeture des PN.</p>	DEFAY	Cf Rq. "CP02"
			<i>Cf observation CP 02</i>		
63	Mr Chalon	E	<p>estime que la LINO est une bonne idée, mais que la nouvelle liaison avec le quartier des Oliveaux relève du gaspillage de terrain et d'argent public.</p>	FAV puis	<p>Les liaisons existantes entre le centre-ville et le quartier des Oliveaux, via les rues Dhainaut/Barbasse ou République, sont contraintes par la présence de passages à niveau qui rendent délicate la desserte par transport en commun, par exemple. Le "barreau" de liaison envisagé dans le cadre de la Lino permet, par la connexion directe avec un passage dénivelé, de s'affranchir de cette contrainte, pour pouvoir notamment renforcer l'offre en transports collectifs.</p>
			Il s'oppose également à la suppression des PN.	DEFAY	Cf Rq. "CP02"
			<i>Cf observation CP 02</i>		
			remet un volumineux dossier dans lequel elle réalise une étude précise des avantages et inconvénients de la LINO.		
64	Mme Rousseau	E	<p>Elle s'interroge notamment sur le déroulement de l'enquête,  Sur le contournement de Sequedin</p>	CP 02 & 05	<p>Le tracé envisagé pour la Lino fait l'objet d'une réserve au PLU depuis 1973, avec une volonté forte de LMCU, de rester au plus proche de ce tracé. D'autre part, la voie en bord de champ, en</p>

			<p>Le projet de création d'un échangeur tel qu'il est porté à l'enquête est réalisable en l'état. Il a d'ailleurs fait l'objet, avant l'Enquête Publique, d'un contrôle technique très poussé par les services du Ministère de l'Environnement, du Développement et de l'Aménagement Durable.</p> <p>Le franchissement de la voie ferrée (bretelle d'entrée vers Dunckerque) se fait par le biais d'un ouvrage d'art, sans impact sur la voie ferrée dont LMCU est gestionnaire.</p> <p>Le passage de la Lino se fera sous les voies ferrées existantes, sans modifier celles-ci. Le projet de voirie se fera "en creusant" sous les voies, et non en réalisant un pont ferroviaire, comme semble l'avoir compris la requérante. Toutes les précautions techniques seront prises pour assurer de bonnes conditions de sécurité et de pérennité de l'ouvrage vis à vis de la présence d'eau.</p>
	Sur le raccordement à la A 25		
	Sur le passage de la LINO sous la voie ferrée		
	Sur la suppression des PN		<p>Cf Rq. "CP02"</p> <p>Sur les différentes propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prop n°1 : passage sur la partie Nord-Est du site des carrières. Ce tracé alternatif a été étudié, mais a été écarté, notamment pour des raisons de volumes de déblais à évacuer, mais également pour les contraintes qu'il fait peser sur l'exploitation de la carrière;</li> <li>- Prop n°2 : Barreau Lino-PN13 : L'objectif de mise en impasse de la portion de la rue des Lostes non touchée par le projet nécessite la création de cette voie. Elle permet de plus une géométrie plus favorable au croisement avec la Lino que sur le carrefour avec la carrière des ciments. De plus, les terrains (UGb au PLU) pourront, à terme, accueillir des projets d'urbanisation.</li> <li>- Prop n°3 : carrefour carrière des ciments/Lostes/voie Nouvelle : l'accès des PL au site des carrières a vocation à être déplacé au sud, à hauteur du croisement entre la RD341 et la</li> </ul>
	Sur le parcours de la LINO et la création de voies nouvelles		

					<p>rue Delory à Emmerin. On peut donc en attendre une diminution sensible du trafic PL.</p> <p>Les prévisions de trafic portées à l'Enquête Publique s'appuient sur des enquêtes de circulation et des modèles mathématiques élaborés conjointement avec les services de l'Etat.</p> <p>Sur la question des financements des différentes entités ou collectivités concernées par le projet : s'agissant d'un projet d'aménagement de voirie, la collectivité demandeuse, en l'occurrence LMCU, supporte la majeure partie des dépenses. Les travaux aux abords sous ou sur les voies ferrées et les autoroutes gérées par les services de l'Etat restent sous maîtrise d'ouvrage de RFF/SNCF ou de l'Etat.</p>
		<p>Sur le trafic</p> <p>Elle conclue son étude par quelques réflexions générales.</p>	<b>ECO</b>		
		<p>Avec contre-propositions</p> <p>L'enquête publique s'est déroulée dans le strict respect de la procédure prévue au Code de l'Environnement.</p> <p>Sur le contournement de SEQUEDIN, la CE prend acte de la réponse de LMCU et a fait le constat que la LINO S empruntera un tracé existant au PLU.</p> <p>Concernant l'échangeur à créer sur l'A25, la CE se reporte aux études du dossier et aux réponses du pétitionnaire.</p> <p>S'agissant du passage inférieur de la LINO S sous les voies ferrées existantes, la CE se reporte aux études techniques contenues dans le dossier d'enquête. La réponse apportée par LMCU donne les explications complémentaires utiles à ce sujet.</p> <p>Sur la suppression des PN voir CP 02.</p> <p>Concernant les estimations de trafic, la CE renvoie aux calculs basés sur des modèles habituellement utilisés dans ce domaine particulier.</p> <p>Sur les observations plus générales de la requérante, la CE note la qualité du travail de réflexion et de proposition.</p> <p>Le financement de cette opération, tel que décrit dans le dossier d'enquête, repose essentiellement sur des fonds communautaires et les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'État ou des collectivités locales ou de RRF en fonction du type d'infrastructure à aménager.</p>			
65	Mr Derche	<b>T</b>	s'inquiète de l'augmentation du trafic rue des	<b>AVIS</b>	

		Lostes. Il craint le bruit et la pollution		
	<i>CE</i>	<i>La CE prend acte de cet avis</i>	FAV	
66	Mme Merchier	<b>T</b> Elle souhaite la possibilité de laisser le passage rue des Lostes.	CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>
	<i>CE</i>	<i>Cf observation CP 02</i>		
67	Mme Rousseau	<b>E</b> Signés : Campagne, Bacquet, Huter, Richard, Derasse, Leblond, Douffi, Van Leeuwen, Lasquelle, Courtecuisse, Digimont, Rousseau, Buisine, Prevost, Mazingue, Lepers Jean Marie, Lepers Anthony, Drias, Vanborre, Appuygliesse, naudts, Declay, Nebel, Croenne, Devos, Couplet, Couture, Lespagnol, Prevost, Horgnies, Laloux, Crepin, Delecroix, Wybo, Michiels, Parrez, Morand, Rousseau, Breyne, Deram, Sandras, Silvano, Crepin, Robidet, Philippot, Meny, Lefebvre, Boyafi, Tavernier, Duttoit, Delattre, Dogimont, Leruste Claude, Leruste Laurene, Warnier, Verhoye, Lenne, Luguet, Lohier,	CP 02	<i>Cf Rq. "CP02"</i>

		<p>Delaval, Lesaffre, Scheeder, Gosé, Deraedt, Delmer, pharmacie Beniac et Labbe, Dugli, Vandevielles, Lotof, Bulke, Vilcot, deligny, Bouguettaya, Colliot, Vondezonte, Traene, Lavocat, Guillemant, Tulewicz, Haugel, Bailieux, Ranchy, Aocconone, Lepot, Braene, Lesaffre, Boone, Hiroux, Teixeira, Ben Salem, Grevir, Herlemont, Dumont, Adam, Goy, Patrick, Boitelle, Bresson, Brugerte, Sid, Merville, Debarre, Delecroix, Labie, Bouillet, Danquine, Elan, Laruelle, Bauduin, Abdelli Rachida, Vicquelin, Moncheaux, Debort.</p>		
CE		Cf observation CP 02		

## LAMBERSART

N° Identification Par registre	Observations du public	Thème	Réponses LMCU
-----------------------------------	------------------------	-------	---------------

1	M. LETURGEZ LOMME	E	<p><u>Dans la tranche fonctionnelle 6 :</u></p> <p>Fait un constat du projet entre les rues Auguste Bonte et Eugène Descamp, à proximité d'habitations à Lambersart et Lomme.</p>	AVIS	<p><i>Les études acoustiques montrent qu'un certain nombre de logements, notamment cité Jollivet ou rue Descamps, vont devoir faire l'objet de mesure de traitement acoustique. Ce traitement sera réalisé par la façade, par la mise en place de menuiseries adaptées; Au droit de la cité Jollivet, un écran acoustique de 145m de long est prévu (cf. p. 336 de l'Etude d'Impact)</i></p>
			<p>Demande d'étudier les questions des nuisances sonores, supplémentaires qui risquent de créer des problèmes de santé.</p>	ACOUS	
<i>CE</i>			<i>La CE prend acte de la réponse de LMCU.</i>		
2	M. LARGILLIERE LAMBERSART	C	<p>1 - Après avoir pris connaissance du projet et participé à la réunion du 18 juin 2013 à la mairie de LOMME, il ne me semble pas que ledit projet soit conforme avec la réalité. En effet, la présentation d'une petite voie champêtre - limitée la plupart du trajet à 50 km/h, où cohabitent automobilistes, 2 roues, piétons, arbres et petits oiseaux (si l'on en croit benoîtement les techniciens présentateurs) - ne me paraît pas conforme avec : soit l'objectif recherché et inavoué, soit avec quelque chose qui échappe et qui n'aurait pas été prévu par les experts ... Car il s'agit bien de relier deux échangeurs situés d'une part sur le réseau autoroutier (A25) et d'autre part sur la rocade</p>	A25	<p><i>L'objectif de la Lino n'est pas créer une voie de liaison entre deux échangeurs, mais d'organiser des déplacements qui se font aujourd'hui sur des voies ou dans des quartiers inadaptés à ce trafic.</i></p>
			<p>me paraît pas conforme avec : soit l'objectif recherché et inavoué, soit avec quelque chose qui échappe et qui n'aurait pas été prévu par les experts ... Car il s'agit bien de relier deux échangeurs situés d'une part sur le réseau autoroutier (A25) et d'autre part sur la rocade</p>		

	Nord-Ouest (échangeur N°6).		
	<p>Et dans ce cas fort est de se rendre à l'évidence qu'il s'agit d'un itinéraire de délestage et non plus d'une petite route champêtre en milieu urbain à faible trafic. Tout au long du trajet et à de nombreux endroits, il y a beaucoup à craindre que les nuisances apportées en terme de pollution sonore et atmosphérique seront énormes.</p>	AVIS	<p><i>Les études de trafic montrent d'ailleurs que le trafic attendu sur la plupart des tronçons est à inférieure à 9000veh/jour/2sens, à comparer avec le trafic existant sur des axes comme la rue de l'Égalité (9000veh/jr) ou la rue A. Bonte (8500veh/jr) ; l'ensemble des nuisances a été étudiée, ces études sont présentées dans l'Etude d'Impact.</i></p>
	<p>2 - Plus particulièrement mais toujours au niveau de l'intérêt général, le rond-point prévu dans le tronçon N°6 du projet, situé sur le secteur de LAMBERSART au niveau des rues Vieilles, 8 mai et limitrophes avec de nombreuses habitations lommoises et de la briqueterie, l'établissement d'un rond-point à cet endroit ne paraît pour le moins pas opportun. De par la coupure opérée par la construction de la route et de la circulation y afférente une partie du quartier sera complètement coupée du reste du quartier dans lequel il a ses attaches naturelles depuis des décennies. De graves problèmes liés à la sécurité des personnes sont à prévoir au niveau de ce rond-point qui sera particulièrement pénible à franchir par les piétons et les 2 roues. De nombreux enfants ne pourront vraisemblablement plus se déplacer seuls sans risques majeurs pour se rendre ne serait-ce qu'à l'école. De plus ce rond-point me paraît aussi dangereux qu'inutile, les riverains, aux heures de pointes auront de grandes difficultés à sortir de l'enceinte ainsi créée.</p>	AVIS	<p><i>Le carrefour projeté, largement ouvert aux circulations piétonnes et cyclistes, offre toutes les conditions de sécurité nécessaires, avec notamment une continuité cyclable protégée et des passages piétons.</i></p>
	<p>Si le projet global était maintenu, il y aurait lieu, de mon point de vue, à continuer la route en souterrain jusqu'à son intégration dans la rue E.</p>	CP06	<p><i>Cette solution a pour principal inconvénient d'impacter directement l'activité de la briqueterie. En effet, afin de ne pas gêner le processus industriel par la démolition de bâtiment, la</i></p>

	<p>DESCAMPS, un peu avant l'embranchement N°6. Cette solution vraisemblablement pas plus onéreuse que la réalisation d'un rond-point, et quand bien même, présenterait l'avantage certain d'apporter moins de nuisance à des quartiers de LAMBERSART et de LOMME aujourd'hui encore tranquilles et paisibles.</p> <p>Car il faut rappeler quand même que cette route va, au niveau de ce tronçon en particulier, apporter beaucoup de bruit, beaucoup d'oxyde de carbone, beaucoup de danger dû à la circulation dans un endroit aujourd'hui arboré où règnent verdure, jardins, une faune nombreuse et variées (chauve-souris, chouettes, rouges-gorges, troglodytes, verdiers, mésanges, grenouilles, crapauds, tritons, papillons, abeilles,...). Cela est inacceptable quand on prétend «favoriser les reports des circulations vers une infrastructure routière structurante qui sera située à l'écart des secteurs urbanisés» (dixit la plaquette relative à l'enquête publique Liaison Intercommunale Nord-Ouest LINO partie SUD).</p> <p>3 - Subsidiatement: le projet prévoit, à partir de la voie ferrée sous laquelle passerait la route depuis la rue A. BONTE, donc de traverser et de détruire sur plus de deux cent mètres ce petit poumon verdoyant de quartier pour le remplacer par du bitume et de l'acier roulant. S'est-on seulement posé la question de savoir à qui appartiennent ces parcelles? Mon petit doigt m'a dit qu'elles étaient la propriété d'une SCI composée des propriétaires des maisons jouxtant ces terrains.</p> <p>Certes cette partie a toujours fait l'objet d'un</p>		<p><i>Lino est "pinçée" au droit de la briqueterie, en ramenant ponctuellement la largeur à environ 9m (contre 20m). Une construction enterrée nécessiterait des emprises telles que le bâtiment en question ne pourrait être préservé, ce qui remettrait en cause le maintien de l'activité.</i></p> <p><i>Sur ce tronçon, la Lino Sud emprunte des terrains identifiés comme ayant une sensibilité du milieu naturel faible à moyenne, à l'exception d'une friche boisée assez peu impactée par le projet (cf. p. 116 de l'E.I.). Dans le projet, la création d'un nouveau boisement est prévu derrière le supermarché LIDL à Lambersart, qui aura un intérêt écologique plus important que les espaces verts existants sur le secteur (cf. p281 de l'E.I.)</i></p> <p><i>L'emprise concernée par le projet, si elle est effectivement en grande partie propriété de l'association de copropriétaire, fait toutefois l'objet d'une réserve foncière (n°7 "Liaison A.Bonte-Rue de Pérénchies"), LMCU engagera une négociation amiable avec les propriétaires concernés, une fois l'enquête parcellaire achevée.</i></p>
	<p>ECO</p>		
	<p>HE</p>		

			droit de préemption, mais qui dit préemption dit aussi expropriation, qui dit expropriation dit négociation. A l'encontre de qui et quand a-t-on l'intention de faire valoir son droit de préemption ?		
	<b>CE</b>		<i>La CE prend acte des avis du requérant et des réponses formulées par LMCU.</i> <i>Après enquête si la DUP est prononcée par l'autorité de l'Etat, une enquête parcellaire pourra être engagée dans le cadre d'acquisitions de parcelles ou des fonds de parcelles.</i>		
3	Mme BISSON LAMBERSART	E	est opposée au projet qu'elle souhaite ne pas voir aboutir	DEFAY	
	<b>CE</b>		<i>La CE prend acte de cet avis.</i>		
4	Mme DUPUICH LAMBERSART	E	Conteste un projet non conforme à des informations antérieures.  Projet source de nuisances sonores + gaz d'échappement	DEFAY	Une confusion est faite entre différents projets : la "Lino Centre" concerne effectivement la réalisation d'un tronçon Bus/modes doux sur Lambersart; Ce projet rejoint le tracé "Lino Sud" à proximité de la rue A. Bonte, mais la Lino Centre ne fait partie de la présente enquête.  S'agissant d'une tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300m, aucun dispositif spécifique d'évacuation des gaz n'est nécessaire, ni aucune mesure particulière concernant l'intervention des véhicules de secours (art. R118-1 et suivants du Code de la Voirie Routière)
	<b>CE</b>		<i>La CE prend acte de la réponse de LMCU.</i>		
5	Mme DERUYFFELAERE LAMBERSART	E	Conteste le projet en suggérant des plantations d'arbres pour atténuer les bruits de la voie ferrée.	HE	
	<b>CE</b>		<i>L'observation est hors enquête, l'aménagement de la voie ferrée ne fait pas partie du projet.</i>		
6	Mme STOEHR LAMBERSART	E	Contre le projet	DEFAY	
	<b>CE</b>		<i>La CE prend acte de cet avis.</i>		
			Contre le projet mais posent plusieurs questions :	DEFAY	
7	M. et Mme PALAVIT SEQUEDIN	E	- Demande d'une protection phonique adaptée à la protection de leur lotissement	ACOUS	Cf: Etude d'Impact p 326 et suivantes LMCU n'a réglementairement pas obligation de mettre en place une protection acoustique. Toutefois, compte-tenu des





<b>CE</b>		<b>La CE prend acte de cet avis.</b>			
		<b>Courrier de 4 pages :</b>			
10	Mme FEXINOS LAMBERSART	C	- Constate des imprécisions sur la partie couverte	<b>INFO</b>	Le tracé porté à l'enquête ne traverse pas le jardin de la maison concernée, et reste dans des emprises moins larges que les réserves foncières portées au PLU. La tranchée couverte est de 180m (cf p. 60 de l'E.I.), complétée par des écrans acoustiques jusqu'au giratoire et qui se poursuivent le long de la cite Jollivet.
			- Insuffisance d'étude environnementale	<b>ECO</b>	Les zones en question ont fait bien l'objet d'une étude environnementale (cf Etude d'impact, p101), [...] relevés faune et flore effectués sur une journée complète le 9 octobre 2008 et les 31 mars, 8 juillet et 6 août 2009, soit sur un cycle biologique complet [...]; il ressort de ces observations que ces espaces, potagers ou non, [...] offrent un intérêt écologique assez moyen bien que de nombreux oiseaux, petits mammifères, insectes, etc., puissent y trouver une zone de refuge, de nourrissage, ou tout autre intérêt utile à leur développement. [...]. (cf p.106)
			- Aucune précision sur les évacuations des gaz de la partie couverte	<b>INFO</b>	S'agissant d'une tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300m, aucun dispositif spécifique d'évacuation des gaz n'est nécessaire, ni aucune mesure particulière concernant l'intervention des véhicules de secours (art. R118-1 et suivants du Code de la Voie Routière)
			La contestation du projet est motivée par de nombreuses considérations liées à l'encombrement des voies, à la sécurité, à la dépréciation des biens immobiliers	<b>DEFAY</b>	
		<b>La CE prend acte de cet avis globalement défavorable et des réponses formulées par LM CU.</b>			
		<b>Courrier de 3 pages :</b>			
11	Mme BAERT LAMBERSART	C	J'ai pris connaissance du dossier d'enquête publique (...) Je souhaitais vous faire part des remarques qu'appelle de ma part ce projet de boulevards urbains entre Loos et Lambersart.		
			<b>Sur l'application de la loi de démocratie de</b>		

	<p><b>proximité</b></p>		
	<p><b>Sur la description des ouvrages</b></p> <p>Le dossier n'est pas bien lisible. Dans une enquête publique, le public a besoin de comprendre l'ouvrage qui sera construit, d'évaluer sommairement son assiette, ses effets sur l'environnement et d'apprécier sa nature.</p>	<p><b>INFO</b></p>	
	<p>Le dossier comprend des plans au 1/2000<sup>ème</sup>, quelques photomontages mais la partie relative aux caractéristiques des ouvrages principaux est assez laconique : une seule carte au format A4. On sait par exemple qu'à Lambersart il y aura une tranchée de 180 m sans que le dossier n'indique quelle sera sa localisation exacte. Comme la longueur des jardins traversés est de 250m, on comprend que la couverture ne protégera pas l'ensemble des maisons. De même aucun plan ne donne la situation par rapport au niveau de terrain, le projet sera-t-il à même le sol, au-dessus ou en dessous? A quelle hauteur? A quelle profondeur? Il faut le deviner. L'ouvrage n'étant pas suffisamment bien décrit, l'information du public est insuffisante. L'Autorité environnementale avait identifié dans son avis cette lacune, le maître d'ouvrage n'a pas modifié son dossier.</p>	<p><b>INFO</b></p>	
	<p>L'étude d'impact n'est pas non plus lisible: il n'est pas possible de se repérer sur les cartes de trafic ou sur celles concernant les études de bruit. Ces cartes sont trop petites. Il est donc difficile de se faire une idée des effets du projet sur l'environnement.</p>	<p><b>INFO</b></p>	
	<p><b>Sur l'utilité publique</b></p> <p>L'enquête porte conjointement sur l'utilité publique et l'environnement. L'utilité publique est</p>	<p><b>UP</b></p>	<p><i>Cf. réponse détaillée jointe en fin de document</i></p>

	<p>décrite en termes généraux concernant la fluidification de la circulation, le développement des mobilités douces et des transports en commun. Le dossier socio-économique mentionne toutefois que le taux de rentabilité interne n'est que de 1,4%. Cela signifie que le projet détruit de la valeur. L'utilité publique est donc contestable. Il faudrait pour que le bilan soit globalement positif que les effets sur l'environnement soient particulièrement importants ce qui reste hypothétique et ne ressort pas vraiment du dossier. En effet, il n'y a aucun effort pour quantifier ces avantages environnementaux, ne serait-ce pour apprécier s'ils compensent cette valeur actuelle nette de - 64 M€. L'utilité publique est donc décrite de façon littéraire: elle est peu étayée.</p> <p>La valeur actuelle nette étant négative, on attendrait du maître d'ouvrage qu'il cherche à mieux rentabiliser son projet en étudiant des alternatives. On peut se poser la question sur les fonctions du projet. Celles-ci sont-elles toutes indispensables? Est-il entre autre nécessaire de réaliser le projet sur Lambersart? Quelle est la valeur ajoutée apportée par cette section dont le coût est relativement élevé? Le dossier n'apporte pas de réponse à ces questions qui sont pourtant légitimes dans cette période de rareté des fonds publics.</p> <p><b>L'utilité publique du projet est contestable, le maître d'ouvrage ne démontre pas qu'il a conçu le projet le plus adapté aux besoins.</b></p> <p>On peut également se poser la question du fonctionnement de la tranche fonctionnelle n06. Le giratoire sur lequel débouche la tranche est-</p>		<p><i>Le trafic journalier maximal sur ce tronçon est de 8500 véh/j; le carrefour giratoire prévu est dimensionné de façon à supporter ce trafic sans problème de congestion ou de sécurité.</i></p>
--	---	--	--

	<p>il suffisamment fluide? N'accélère-t-on pas le trafic par une voie souterraine pour finalement créer une congestion au premier carrefour?</p>		
	<p><b>Sur l'étude d'impact</b></p> <p>L'étude d'impact apparaît générale et évite d'aborder la réalité des effets du projet en renvoyant à des études ultérieures. Je relève à titre d'exemple que la recommandation de l'Autorité environnementale visant à compléter le dossier par un profil en long de la tranchée couverte et à évaluer les désordres quantitatifs et qualitatifs sur la nappe n'a pas été suivie. Le complément apporté par le maître d'ouvrage reconnaît qu'il n'y a pas eu d'études sur le sujet.</p>	<p>INFO ECO</p>	<p><i>Le complément évoqué ("Notice en réponse à l'avis du CGEDD") indique qu'aucune campagne de reconnaissances des sols n'a été menée spécifiquement pour ce projet, mais ces éléments ont bien été étudiés, y compris la compatibilité avec la présence d'une nappe d'eau souterraine.</i></p> <p><i>On peut notamment rappeler, comme spécifié sur la notice établie par LMCU en réponse à l'avis du CGEDD, que la nappe d'eau souterraine est située sur ce tronçon à une profondeur comprise entre -4 et -12m. Il n'y a pas d'incompatibilité entre la tranchée couverte et la nappe, la voie étant prévue à une profondeur maximale de -2,5m sous le niveau des jardins.</i></p>
	<p><b>Sur les estimations des coûts</b></p> <p>Le maître d'ouvrage n'a pas réalisé de sondages de sol. Cela ne plaide pas pour la qualité des estimations des coûts. En particulier, le coût de la tranchée couverte ne sera pas le même selon que l'on se trouve dans la nappe ou au-dessus. Il n'y a pas de coût de fonctionnement alors que ces ouvrages nécessiteront de l'éclairage, du relèvement d'eau et de la maintenance. Le bilan économique pourrait être plus négatif que prévu.</p>	<p>AVIS</p>	
	<p>La réalisation de la tranche fonctionnelle n°6 n'est pas urgente puisque le maître d'ouvrage envisage sa réalisation dans 10 ans. Le rôle de cette tranche fonctionnelle dans le projet global ne ressort pas du dossier. Y-a-t-il urgence à la déclarer d'utilité publique?</p>	<p>PLANIF</p>	<p><i>À ce jour, aucune précision ne peut être donnée sur la période effective de démarrage des travaux. Toutefois, c'est la totalité du projet qui doit être portée à l'Enquête Publique, quelles qu'en soient les perspectives de réalisation.</i></p>
	<p>En conclusion, il me semble que pour l'ensemble des raisons évoquées, il serait nécessaire de solliciter un complément d'enquête pour permettre au public de disposer</p>	<p>DEFAY</p>	

	<p>de l'information sur les caractéristiques de cette tranche fonctionnelle, son utilité dans le projet global et ses impacts environnementaux ou à défaut d'exclure cette tranche de la déclaration d'utilité publique. Cette deuxième option laisserait le temps au maître d'ouvrage de faire mûrir son projet et de le présenter avec les explications nécessaires lors d'une nouvelle enquête.</p>		
CE	<p><i>La CE prend acte de cet avis défavorable et des réponses de LMCU (plus note complémentaire en fin du document).</i></p>		

## L'OMME

N° Identification Par registre	Observations du public	Thème	Réponses LMCU
-----------------------------------	------------------------	-------	---------------

1	M.FARID	I	HE	
			HE	
			HE	
<i>CE</i>				
<i>Sujet étranger à l'enquête DUP.</i>				
2	M. BIERMANT Faches Thuménil	E	HE	
<i>CE</i>				
<i>La CE prend acte de cet avis</i>				
3	M.FROMENT Lomme	I	A25 TRAFFIC	NUIS
		<p>Plus de circulation veut dire plus de nuisance pour le voisinage à proximité immédiate de la route (et donc notre maison donnant directement sur la rue), quelle impact en terme de bruit et de pollution cela va-t-il générer rue Eugène Descamps, d'autant plus que la circulation était déjà très importante notamment aux heures d'affluence le matin et le soir? et qu'est-il prévu pour réduire le bruit à la source? (revêtement spécial de la route? subvention pour isolation phonique des maisons</p>		
		<p>La création de cette voie plus rapide pour relier la rocade nord à l'A25 va générer un appel de circulation supplémentaire sur les routes existantes et notamment la rue Eugène Descamps, est-ce que l'étude d'impact a évalué cet aspect et à combien évalue-t-elle la circulation supplémentaire (en % de voiture et camions supplémentaires), d'autant plus que les camions ne pouvaient jusqu'à présent que circuler dans un sens;</p>		
		<p>Le trafic existant sur la rue E.Descamps est estimé à environ 9000 veh/j (2 sens); l'augmentation attendue de trafic avec la Lino est de l'ordre de 2000 veh/j (2 sens).</p>		
		<p>Le projet prévoit rue E.Descamps des isolations de façades pour les maisons qui ont un accès direct à la rue, dans la mesure où il n'est pas possible de mettre en place un écran acoustique. Les maisons concernées feront l'objet d'un diagnostic de la performance acoustique de leur façade. En cas de besoin, LMCU prendra en charge financièrement les travaux de renforcement acoustique (changement de fenêtre, notamment).</p>		

			<p>Avec la circulation existante, nous avons déjà beaucoup de difficultés pour reculer nos voitures et nous insérer dans la circulation sans causer d'accident, si la circulation est encore plus importante, qu'est-il prévu en terme de régulation ou limitation de la vitesse des véhicules passant dans la rue Eugène Descamps pour nous permettre de sortir nos véhicules sans accident? (feu rouge, ralentisseur, radar fixe, ...)</p>						
			<p>Actuellement, rue Eugène Descamps, nous stationnons notre deuxième véhicule sur le trottoir (pas de possibilité de faire autrement), sur le plan examiné tranche 6 à la mairie dans le dossier enquête publique, il est prévu un trottoir seul, les stationnements seront-ils toujours autorisés ? et la largeur du trottoir sera-telle élargie pour laisser un passage suffisant pour les piétons et poussettes ?</p>						
			<p><b>La CE prend acte des réponses de LMCU.</b></p> <p><i>Les impacts en termes de nuisances sonores évalués dans le dossier conduiront à des mesures de protection phoniques décrites et rappelées en réponse.</i></p> <p><i>Les questions liées aux problèmes de circulation et de stationnement, relèvent du pouvoir de police des maires et sont donc étrangères à l'enquête DUP.</i></p>						
			<p>Les requérants font des constats sur les présentations de la réunion publique du 18 juin à Lomme.</p> <p>Ces constats concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une liaison douce Bus et deux roues</li> <li>- Inquiets sur la ventilation de l'ouvrage semi</li> </ul>						
4	M & Mme PANNIE Lambersart	C							<p><i>La vitesse sur cette voie, comme sur la quasi-totalité de la Lino, est fixée à 50km/h; il n'est pas prévu d'aménagement de sécurité.</i></p> <p><i>LMCU examinera les adaptations possibles du projet qui seraient en mesure de répondre à cette demande, comme la mise en place de feux au carrefour Viersen ou Jolivet.</i></p> <p><i>Le stationnement ne sera pas autorisé sur trottoir. Une zone de parking est aménagée aux abords, dans la zone correspondant à l'ancien tracé de la rue Descamps.</i></p> <p><i>La largeur des trottoirs sera dimensionnée pour permettre le passage des poussettes, et personnes à mobilité réduite.</i></p>
									<p><b>DEFAY NUIS</b></p> <p><i>Une confusion est faite entre différents projets : la "Lino Centre" concerne effectivement la réalisation d'un tronçon Bus/modes doux. La "Lino Sud", objet de la présente enquête, est bien une voie ouverte à la circulation générale, avec pistes cyclables.</i></p> <p><i>Les diverses réglementations en vigueur seront appliquées lors</i></p>

		enterré : bruits et qualité de l'air		des études techniques de cet ouvrage. Au vu de la longueur de l'ouvrage (180m), il n'est pas nécessaire de mettre en place de dispositif de ventilation spécifique (cf R118-1 et suivants du Code de la Voirie Routière)
		- Utilisation de la LINO comme itinéraire de délestage	<b>AVIS</b>	
		Proposent de prolonger le passage couvert et font des propositions d'aménagements	<b>CP 08</b>	La solution proposée (prolongement de la tranchée couverte au delà de la rue Kennedy) a pour principal inconvénient d'impacter directement l'activité de la briqueterie. En effet, afin de ne pas gêner le processus industriel par la démolition de bâtiments, la lino est « pincée » au droit de la briqueterie en ramenant ponctuellement la largeur à environ 9 mètres (contre 20 m). Une construction enterrée nécessiterait des emprises telles que le bâtiment en question ne pourrait être préservé ce qui remettrait en cause le maintien de l'activité.
	<b>CE</b>	<i>La CE prend acte des réponses de LMCU. Néanmoins, la problématique d'un arrêt prolongé des véhicules (sinistre, panne ou bouchon) dans cette partie couverte n'est pas abordée.</i>		
5	Mme P LESSART	<b>I</b> exprime son désaccord sur le projet	<b>DEFAV</b>	
	<b>CE</b>	<i>La CE prend acte de cet avis</i>		
		Nous sommes une petite entreprise de transformation de matières plastique située au 3 rue du Docteur SCHWEITZER en face des ateliers municipaux de la ville d' Haubourdin.		
		Nous avons appris la suppression des passages à niveau rue des Lostes et rue Schweitzer dans le cadre du projet LINO-SUD.		
		Nous souhitions connaître les dispositions prises afin de permettre l'accès de nos ateliers aux camions porteur et semi-remorque.	<b>ACCES E</b>	
		Merci de bien vouloir prendre en compte notre souci d'accessibilité de l'entreprise et par là même de sa pérennité.		<i>Voir remarques "CP02" reprises par la Commission d'Enquête. La fermeture des passages à niveau s'accompagne de travaux annexes, visant notamment au renforcement de la voie longeant actuellement les voies ferrées, moyennant la destruction d'une maison située à l'angle de la rue des Lostes. Les rues Schweitzer et des Lostes seront mises en sens unique, permettant ainsi desserte et circulations.</i>
6	M. DESOUTER Moulage Plastique Français	<b>I</b>		
	<b>CE</b>	<i>La CE est attentive à la pérennité des entreprises situées le long du parcours de la LINO S. Les</i>		

			<i>engagements pris par LMCU et les aménagements prévus devraient permettre la poursuite normale de l'activité de l'entreprise concernée.</i>
	Mes remarques portent plus particulièrement sur la tranche fonctionnelle 6: liaison entre la rue Auguste Bonte et la Rue Eugène Descamps.		
	1- Tout d'abord, je trouve que les éléments présentés dans le dossier d'enquête ne permettent pas de justifier l'utilité de la tranche fonctionnel 6 au regard de l'importance de son coût et des nuisances engendrées.		
	L'objectif annoncé est «de diminuer les nuisances dues à la circulation automobile dans la rue Bonte et dans l'avenue Dunkerque sur le tronçon situé au nord de la rue de la gare à Lomme».		
	Or, on peine à trouver des arguments clairs et chiffrés à l'appui. Il ne semble pas y avoir de réel besoin de désengorgement clairement identifié sur l'avenue de Dunkerque.	UP	<i>L'étude d'impact montre toutefois que le trafic de l'Avenue de Dunkerque atteint un volume de près de 26000 véh/jour au niveau du Pont Supérieur (p.172), que l'accidentologie y est importante (p.176 - 177), et que les prévisions de trafic à l'achèvement de la Lino montrent une baisse de trafic de l'ordre de 10% (p.306).</i>
7	Mme VANHONACKER		
	Par ailleurs, si l'objectif est de détourner une partie de la circulation de l'avenue de Dunkerque sur ce nouveau tronçon, cela paraît en contradiction avec plusieurs objectifs annoncés dans les autres parties du rapport, notamment l'inscription du projet dans le cadre du développement durable:		
	* au point de vue écologique = la tranche fonctionnelle 6 crée de nouvelles routes à la place des quelques rares espaces verts restants à Lambersart (ex: rue Bonte, derrière les eaux du nord).	ECO	<i>Le diagnostic préalable montre que les espaces verts mentionnés ne présentent pas d'intérêt écologique majeur (Cf. étude d'impact §2.3.2)</i>
	Comment cela peut-il être en cohérence avec les objectifs du schéma directeur de développement et de d'urbanisme de LMCU qui	ECO	<i>Extrait de l'Etude d'Impact, p.278 : "La création de la LINO Sud aura un impact non négligeable sur les milieux naturels qu'elle traverse. En effet, le projet crociera ou passera à proximité de</i>

	<p>veut« mettre en avant les espaces naturels», et s'inscrire dans le cadre du grenelle de l'environnement? Où est « la restauration de la nature en ville» ?</p>		<p>milieux écologiquement intéressants comme les carrières d'Emmerin/Haubourdin/Loos, le parc de Sequedin et les friches des voies SNCF. Le projet de LINO Sud affiche par ailleurs des ambitions de corridor écologique, ses bas-côtés seront végétalisés par des alignements d'arbres, des haies, des bosquets, etc. "</p> <p>D'autre part, le projet de Lino est inscrit dans les grandes orientations du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme (cf. Dossier de Mise en Compatibilité du PLU, p22); "Par ailleurs, le projet de LINO Sud participe à la mise en œuvre d'objectifs plus « urbains » énoncés dans le Schéma Directeur : - Le renouvellement urbain par l'amélioration de la desserte d'anciens sites industriels sur lesquels des projets de reconquête sont engagés : le site de la Pierre à Loos et Sequedin, le pôle Euratechnologies à Lomme, le site Coats et le site GDF à Loos. - La constitution de la trame verte et bleue grâce à la remise en état de la Torue, la réalisation d'aménagements paysagers avec l'objectif de constituer un corridor écologique, la prise en compte du Parc de la Deule. "</p>
<p>* au point de vue économique = on dépense 20 ou 25 millions d'euros en période de crise pour créer de nouvelles routes et une traversée des voies de chemin de fer alors qu'il en existe déjà qui permettent une circulation sans problèmes. Cet argent ne serait-il pas plus utile dans d'autres domaines?</p>	<p>UP</p>	<p>Cf. Réponse "Socio-économique" jointe en fin de document</p>	
<p>* au point de vue social = on cherche encore l'utilité ...</p> <p>Cette tranche paraît aussi en contradiction avec « la volonté de reporter la circulation sur les voies principales dont l'aménagement est conçu pour supporter UJ1, trafic routier important» puisqu'il s'agit de reporter le trafic de l'avenue de Dunkerque ( une «voie principale») vers des lieux qui sont actuellement des espaces verts et</p>	<p>TRAFIC</p>	<p>Le trafic attendu sur la TF6 est de l'ordre de 5 à 6000veh/jour. Les caractéristiques géométriques du projet sont adaptées à ce trafic, renforcés par la mise en place de carrefours sécurisés, de pistes cyclables et chemins piétons et de protections acoustiques (écrans, tranchée couverte, voire renforcement acoustique des façades)</p>	

	<p>des fonds de jardin. Plutôt que de «deshabiller Pierre pour habiller Pauli», c'est à dire de reporter les nuisances de l'avenue de Dunkerque vers les habitants qui se trouvent le long de la tranche fonctionnelle 6, ne serait-il pas plus utile (et économique) de prévoir des mesures d'amélioration et d'aménagement de l'avenue de Dunkerque?</p>	AVIS	
	<p>Ne serait-il pas aussi plus utile (et plus écologique) de c). Développer les transports en commun ou les modes de déplacement doux (vélo, bus ... ) ? Par exemple, en prévoyant un espace de parking aux abords de la station de métro « Pont supérieur» pour faciliter l'utilisation du métro. Par exemple, en prévoyant un arrêt voyageur à la gare de Lomme qui pourrait desservir Lille.</p>	AVIS	
	<p>2- Si la tranche fonctionnelle 6 devait cependant voir le jour, des aménagements devront être réalisés, en plus de ceux que le rapport prévoit, notamment sur la partie entre la rue Auguste Bonte et le franchissement de la voie ferrée, qui passe au pied d'immeubles et en fond de jardin de maisons individuelles.</p>		
	<p>Il est à noter, qu'à ce sujet encore, le rapport reste très vague sur ce qui est prévu sur les routes qui seraient construites après la rue auguste Bonte et avant la traversée de la voie de chemin de fer.</p>	AVIS	
	<p>Quelles sont donc concrètement les protections sonores, visuelles et contre la pollution prévues sur ce tronçon ? Après la traversée de la voie de chemin de fer, côté rue Eugène Descamps, il est</p>	ACOUS	<p><i>Des protections phoniques sont prévues en façade des habitations situées le long de la rue E. Descamps , de même que pour les immeubles situés rue A. Bonte. Le détail des mesures et études acoustiques se trouve en pages 336 et 337 de l'Etude</i></p>

	prévu 180 m de voie, sous le niveau du sol, couverte par un toit en béton et végétalisé.		<i>d'Impact,</i>
	<p>Avant : rien, ou pas grand-chose, n'est prévu. Les habitants de la rue des Flandres et de l'allée de l'Artois ne semblent pas avoir le droit aux mêmes protections contre les nuisances !!!</p>	NUIS	<p><i>Cf. Etude d'Impact p 326 et suivantes</i>  <i>LMCU n'a réglementairement pas obligation de mettre en place une protection acoustique. Toutefois, LMCU mettra en place une butte paysagère entre la Lino et les habitations situées allée de l'Artois. Les dimensions de cette butte seront déterminées en fonction des emprises foncières disponibles et de la quantité de matériaux issus du chantier qui pourra être réutilisée.</i></p>
	<p>Je souhaite donc que le projet prévoit des protections sonores efficaces et végétalisées, une limitation-de la vitesse (zone 30) et une interdiction de circulation pour les poids lourds afin de limiter au -maximum la détérioration du cadre de vie des habitants concernés.</p>	ACOU POL	<p><i>Comme sur la majeure partie de la Lino, la vitesse sera limitée à 50km/h; il n'est pas a priori prévu de limitation des circulations de poids lourds; cette décision relève toutefois d'une décision du maire, selon ses pouvoirs de police.</i></p>
	<p>Pour les mêmes raisons, il serait mieux de décaler la 2ème route prévue (1x1 voie en sens unique) le plus proche de la voie de chemin de fer et donc le plus loin des habitations.</p>	CP08	<p><i>Cette voie est d'ores et déjà calée au plus près des voies ferrées, notamment en raison du fait qu'elle emprunte le même ouvrage de franchissement de l'avenue de Dunkerque.</i></p>
	<p>3 - Enfin, sur le plan de ce même tronçon entre la rue Auguste Bonte et avant le franchissement de la voie ferrée, dans la courbe formée par la nouvelle 2 x 1 voie et à l'endroit où elle se raccorde à la 2ème route prévue (1 voie), on peut voir une sorte de carrefour non fermé et 2 flèches allant hors de la route et vers la voie de chemin de fer.</p>	INFO	<p><i>Comme indiqué précédemment (cf rq. N°4, M&amp;Mme Parnel), le projet dit "Lino Centre", constitué d'une voie bus/modes doux, est connectée, uniquement pour ces deux modes, au tronçon nouveau, aux abords de la rue A.Bonte</i>  <i>Ce projet ne fait toutefois pas partie de la Lino Sud</i></p>
	<p>A quoi correspondent cette interruption et ces 2 flèches? Faut-il s'attendre à une nouvelle route qui longerait la voie de chemin de fer en passant derrière les habitations ?</p>	INFO	
CE	<p><i>La CE prend acte de ces observations précises et des réponses détaillées de LMCU.</i>  <i>S'agissant plus particulièrement de la rentabilité attendue par la TF6, la CE note que le dossier LINO S doit être regardé dans son ensemble. Si les études de trafic peuvent être contestées elles reposent sur</i></p>		

			<p><i>une modélisation reconnue pour ce type de projet.</i></p> <p><i>L'ambition de réduire le flux automobile avenue de Dunkerque constitue pour LMCU un objectif de sécurité. D'une manière plus globale le projet LINO S s'inscrit dans un cadre environnemental qui devrait améliorer sensiblement la sécurité en privilégiant les modes doux.</i></p> <p><i>Le contre projet n°8 et la question relative à l'amorce de la LINO Centre représentée sur le plan de la TF 6 ont fait l'objet d'une réponse appropriée de la part de LMCU.</i></p> <p><i>Par ailleurs LMCU fournit une note complémentaire en fin de document.</i></p>		
8	BRIQUETERIE DU NORD	E	<p>M.ALBISSIN, Directeur général de la Briqueterie du Nord est inquiet sur les modifications du PLU qui remettraient en cause la pérennité de l'entreprise ainsi que sa desserte</p>	PERRIACCES E	<p><i>La continuité de l'activité de l'entreprise a été prise en compte; la largeur de chaussée au droit de l'usine est ponctuellement ramenée à 9m (contre 22m en section courante), afin d'éviter des modifications substantielles du bâti et du cycle de production. A l'occasion d'une mutation ou d'une réorganisation de l'entreprise, il pourrait être procédé à un ré-alignement de l'infrastructure. Sur la sortie au niveau du giratoire à créer, des dispositions seront également prises pour assurer la desserte du site.</i></p>
	CE		<p><i>La CE est attentive à la pérennité des entreprises situées le long du parcours de la LINO S. Les engagements pris par LMCU et les aménagements prévus devraient permettre la poursuite normale de l'activité de l'entreprise concernée.</i></p>		
9	M.LOGIEZ	E	<p>Pour le contournement de SEQUEDIN, le requérant demande une butte anti bruit et paysagère</p>	ACOUS	<p><i>Cf. Etude d'Impact p 326 et suivantes</i></p> <p><i>LMCU n'a réglementairement pas obligation de mettre en place une protection acoustique. Toutefois, compte-tenu des engagements pris par la Mairie de Sequedin, lors de la concertation en 2005, LMCU mettra en place une butte paysagère entre la voie de contournement et les habitations. Les dimensions de cette butte seront déterminées en fonction des emprises foncières disponibles et de la quantité de matériaux issus du chantier qui pourra être réutilisée.</i></p>
	CE		<p><i>La CE prend acte des observations du requérant. Elle note l'engagement de LMCU de créer une butte paysagère pour protéger les riverains de SEQUEDIN des nouvelles nuisances sonores</i></p>		
10	Mme M.F.METALDI	E	<p>Proposition d'une modification de tracé</p>	CP 09	<p><i>La modification de tracé proposée correspond en fait au tracé définitif envisagé par le projet; comme cela a été évoqué en réunion publique, mais également au sein même du dossier</i></p>



			de la dangerosité de notre rue.
	<p>Or, nous avons appris lors de la réunion publique qui s'est tenue en mairie de Lomme que nous allions subir un « décrochage » de la LINO selon un tracé provisoire qui nous a été présenté. L'origine de cette modification est les «30 millions» d'oubliés que réclame la SNCF pour le dévoisement des terrains se trouvant sur le tracé.</p>	UP	<p>Le budget nécessaire à la réalisation dans sa version définitive de la Lino n'a pas été "oublié". Il fait partie des éléments de l'étude depuis la reprise du projet en 2002.</p>
	<p>Ensuite, il nous a été dit que, pour ne pas retarder la réalisation notamment du tronçon S, la portion de rue se situant entre le cimetière et le rond-point de Sequedin deviendra « provisoirement » le point de jonction entre les 2 parties de la LINO!</p>		<p><i>Il faut distinguer, dans la notion "provisoire", différentes étapes. Comme il a été expliqué, les montants en jeu sur l'ensemble du projet de Lino font qu'il sera scindé, et exécuté, selon différents tronçons, appelés tranches fonctionnelles. La phase provisoire dont il est question ici n'appelle pas d'augmentation de trafic dans la rue de l'Egalité, mais profite plutôt à l'accessibilité à Euratechnologie, en alternative à l'avenue de Dunkerque, ou à l'ensemble du quartier du Marais. Les études de circulation menées par LMCU pour évaluer la circulation sur la rue de l'Egalité en attente de la réalisation de la Lino définitive montrent qu'elle n'augmentera pas de façon significative (+5% max.). Les différents carrefours et le tracé en zigzag de la Lino provisoire en font un itinéraire qui n'incitera pas aux prises de vitesse et à l'augmentation du trafic. Concernant les problèmes de vitesse, en concertation avec la mairie, des études visant à la mise en place en dispositifs de ralentissement et de sécurité sur ce tronçon pourraient être engagées une fois mis en service.</i></p>
	<p>Autrement dit, notre rue va devenir « provisoirement » une voie rapide plus dangereuse encore qu'aujourd'hui: rares sont les voitures roulant sous les 70 km/h sans parler des fous du volant qui profitent de cette belle ligne droite plus fluide à des heures tardives pour pousser des pointes!</p>		
	<p>Le maire a insisté lors de la réunion sur le caractère « provisoire » (contrairement d'ailleurs aux propos tenus à la Voix du Nord du 30 mai dernier). Quelle sera la réalité? On sait par expérience que le provisoire peut durer (une personne évoquait les mini-ponts à Lille).</p>		<p><i>A ce jour, et comme cela a été annoncé lors des différentes réunions publiques, il n'est pas possible de déterminer une échéance quant à la réalisation dans la configuration définitive de la Lino.</i></p>
	<p>Aussi, nous souhaitons avoir des certitudes quand à la durée « limitée » de ce provisoire si ce</p>	PLANIF	

			n'est une solution bis qui ne ferait pas de nous les oubliés de la LINO	
	CE		<p><i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i></p>	
13	M TABORDA	C	<p>Résidant depuis plus de 20 ans rue de l'Égalité, entre le cimetière et la rue Carnot de Sequedin, nous attendions depuis plus de 10 ans le déstassement de notre rue, aujourd'hui très fréquentée et dangereuse de par la vitesse des véhicules "empruntant".</p> <p>Et alors que nous devions nous réjouir de l'arrivée de la LINO et notamment du tronçon S, nous apprenons lors de la réunion publique tenue en mairie de Lomme le mardi 18 juin dernier que, faute de budget de 30 millions d'euros demandé par la SNCF pour dévoyer les terrains se trouvant sur le tracé, on parle de contourner ces terrains par le sud et donc par une partie de la rue de l'Égalité contenu dans ce fameux tronçon 5 et située entre le cimetière et l'entrée de la ville de Sequedin.</p> <p>Nous allons donc être à la jonction des 2 parties de la lino et voir passer sous nos fenêtres la circulation émanant! A cette circulation, va s'ajouter le trafic provenant de la sortie d'autoroute prévue à Sequedin.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A-t-on oublié les habitations et appartements sur cette portion de la rue de l'égalité? –</li> <li>- Combien de temps le provisoire va-t-il durer?</li> </ul> <p>Qu'est-il prévu pour la sécurité des résidents, de leurs enfants et petits-enfants et de l'ensemble des piétons empruntant ce « bout » de rue ?</p>	<p>UP</p> <p>PLANIF</p>
				<p><i>cf réponse donnée à la question de M.Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p>

CE	<p><i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i></p>											
14	Mme TILMONT	<p>C</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1260 600 1284 750">Résident (...)</td> <td data-bbox="989 600 1260 1153"> <p>Or, nous avons appris lors de la réunion publique qui s'est tenue en mairie de Lomme que nous allions subir un « décrochage » de la LINO selon un tracé provisoire qui nous a été présenté. L'origine de cette modification est les « 30 millions » d'î oubliés que réclame la SNCF pour le dévoiement des terrains se trouvant sur le tracé.</p> </td> <td data-bbox="989 1153 1260 1344"></td> <td data-bbox="989 1344 1260 2016" rowspan="3"> <p><i>cf réponse donnée à la question de M. Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 600 989 1153"> <p>Tout d'abord, comment ce « détail » a-t-il pu être oublié ? Pourquoi ces 30 millions d'euros n'ont pas été budgétés alors que le projet est vieux de plus de 10 ans ?</p> </td> <td data-bbox="853 1153 989 1344">U.P</td> <td data-bbox="853 1344 989 2016"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="646 600 853 1153"> <p>Il nous a également été dit que, pour ne pas retarder la réalisation notamment du tronçon S, la portion de rue se situant entre le cimetière et le rond-point de Sequedin deviendrait « provisoirement » le point de jonction entre les 2 parties de la LINO!</p> </td> <td data-bbox="646 1153 853 1344"></td> <td data-bbox="646 1344 853 2016"></td> </tr> </table> <p>Autrement dit, notre rue va devenir « provisoirement » une voie rapide plus dangereuse encore qu'aujourd'hui. Vous n'êtes pas sans savoir que notre quartier se rajeunit. Les jeunes enfants se font de plus en plus nombreux. Cela risque d'être bien compliqué pour sortir de chez soi, même pour saluer les voisins d'en face. Je vous signale par ailleurs que ce tracé passe également devant les appartements situés devant le cimetière où de nombreux enfants jouent dès les beaux jours. Nos maisons tremblent déjà lors des passages des gros camions. Qu'en sera-t-il ?</p>	Résident (...)	<p>Or, nous avons appris lors de la réunion publique qui s'est tenue en mairie de Lomme que nous allions subir un « décrochage » de la LINO selon un tracé provisoire qui nous a été présenté. L'origine de cette modification est les « 30 millions » d'î oubliés que réclame la SNCF pour le dévoiement des terrains se trouvant sur le tracé.</p>		<p><i>cf réponse donnée à la question de M. Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p>	<p>Tout d'abord, comment ce « détail » a-t-il pu être oublié ? Pourquoi ces 30 millions d'euros n'ont pas été budgétés alors que le projet est vieux de plus de 10 ans ?</p>	U.P		<p>Il nous a également été dit que, pour ne pas retarder la réalisation notamment du tronçon S, la portion de rue se situant entre le cimetière et le rond-point de Sequedin deviendrait « provisoirement » le point de jonction entre les 2 parties de la LINO!</p>		
Résident (...)	<p>Or, nous avons appris lors de la réunion publique qui s'est tenue en mairie de Lomme que nous allions subir un « décrochage » de la LINO selon un tracé provisoire qui nous a été présenté. L'origine de cette modification est les « 30 millions » d'î oubliés que réclame la SNCF pour le dévoiement des terrains se trouvant sur le tracé.</p>		<p><i>cf réponse donnée à la question de M. Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p>									
<p>Tout d'abord, comment ce « détail » a-t-il pu être oublié ? Pourquoi ces 30 millions d'euros n'ont pas été budgétés alors que le projet est vieux de plus de 10 ans ?</p>	U.P											
<p>Il nous a également été dit que, pour ne pas retarder la réalisation notamment du tronçon S, la portion de rue se situant entre le cimetière et le rond-point de Sequedin deviendrait « provisoirement » le point de jonction entre les 2 parties de la LINO!</p>												

			<p>Le maire a insisté lors de la réunion sur le caractère « provisoire» (contrairement d'ailleurs aux propos tenus à la Voix du Nord du 30 mai dernier). Quelle sera la réalité? Nous savons tous par expérience que le provisoire peut durer bien longtemps si ce n'est éternellement (une personne évoquait les mini-ponts à Lille).</p> <p>D'ailleurs je n'ai pas bien compris comment pouvaient être récupérés les 10 millions d'euros (sur les 12 dépensés pour l'intégralité du tracé provisoire) pour finaliser le projet initial de dévoisement qui ne coûterait plus que 20 millions d'euros (au lieu des 30 prévus)!</p>	PLANIF	
			<p>Aussi, nous vous demandons d'abord de bien vouloir reconsidérer ce projet qui coupe notre quartier. Lors de la réunion publique à Lomme, ce projet a été présenté comme une chance pour le quartier du Marais, la LINO permettant de « désenclaver» notre quartier! Peut-être alors ne faisons-nous plus partie de ce quartier? Ce projet fait en fait de nous les « oubliés de la LINO» !</p> <p>Enfin, à défaut, nous souhaitons avoir des certitudes quant à la durée « limitée» de ce provisoire.</p>	PLANIF	
	CE		<p><i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoisement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i></p>		
15	Mme CHAIGNOT	C	<p><u>Conséquence:</u> La partie de la rue de L'Egalité à Lomme située après le cimetière du Marais, deviendrait une voie de transition entre le rond-point de Sequedin (Rue du Train de Loos-Rue Carnot) et les voies nouvelles dans le prolongement de la rue Thénard à Lomme.</p> <p>Résultat: La rue de l'Egalité Lomme/Rue Carnot</p>	AVIS	<p><i>cf réponse donnée à la question de M. Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p>

			Sequedin deviendrait un grand boulevard pour raccorder ces 2 portions de LINO.		
			De nombreuses habitations sont concernées sur cette portion de la rue de l'Egalité. Le trafic automobile va s'intensifier: pollution de l'air, pollution sonore, insécurité dû à la circulation. Lors de la réunion d'enquête publique rien n'a été évoqué à ce sujet. Les problèmes de la rue de l'Egalité ne seront pas réglés pour tous.	NUIS	
			On ne peut imaginer aujourd'hui davantage de trafic dans cette zone d'habitation. La limitation de vitesse à 50km/h n'est déjà pas respectée sur cette longue ligne droite. Il est très dangereux de traverser la rue. Il faut parfois attendre 5 minutes pour sortir de chez soi. Et malgré l'interdiction dans un sens, les camions circulent quand même - et à vive allure. Les maisons en tremblent.	POL	
	CE		<i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i>		
			Résidente de la rue de l'Egalité		
			Mme BALLENGER fait le constat d'un manque de tranquillité de sa rue	AVIS	
16	Mme O. BALLENGER Homme	T	Elle évoque la dépréciation de son logement	PATRI	<i>Les études circulation menées par LMCU pour évaluer la circulation sur la rue de l'Egalité en attente de la réalisation de la Lino définitive montrent qu'elle n'augmentera pas de façon significative (+5% max.). Les différents carrefours et le tracé en zigzag de la Lino provisoire en font un itinéraire qui n'incitera pas aux prises de vitesse et à l'augmentation du trafic. En conséquence, les nuisances ne devraient pas augmenter significativement.</i>
	CE		<i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût.</i>		

		<i>LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive. La dépréciation du patrimoine ne fait pas partie de cette enquête. En cas de contestation, la requérante aura à se rapprocher du pétitionnaire pour justifier de cette problématique.</i>	
17	Mme C.MAYEUX	T	Appréhende que la rue de l'Égalité devienne un boulevard
			AVIS
<i>La CE prend acte de cet avis</i>			
18	Mme N.DELCROIX	T	Avis similaire à l'avis n° 17
			AVIS
<i>La CE prend acte de cet avis</i>			
19	M. O.DENIS	T	Avis similaire à l'avis n° 17
			AVIS
<i>La CE prend acte de cet avis</i>			
20	M. BEILLARD	T	Fait le constat de la situation provisoire
			AVIS PLANIF
<i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i>			
			AVIS PLANIF
21	M. J.LEFEVRE Mme P. VANTORRE M.E. JABLONSKI Mme PROVO M.B. VANTORRE M. J. MILLEVILLE M. KOVACS M. DRIAS M.SAURICE	C	<p><b>8 courriers identiques (9 signataires)</b> (remis par M. B. VANTORRE) :</p> <p>Nous, soussignés, habitants de la rue du maire Eugène Dereuse avons pris connaissance du projet LINO-SUD et en particulier le projet qui consiste à raccorder la rue du maire Eugène Dereuse à Lomme à la LINO dite provisoire.</p> <p>Pour rappel notre rue est une impasse depuis la création du lotissement. Aujourd'hui après avoir discuté entre riverains nous avons le souhait de maintenir une qualité de vie de quartier. La population de notre rue est très hétéroclite avec 3 générations. Les anciens sont attachés à la tranquillité de circulation tout comme les jeunes parents.</p> <p>De plus nous vous sollicitons sur la possibilité de</p>
			AVIS PLANIF
<i>La rue Dereuse ne sera pas reliée à la Lino dans la phase provisoire (cf p. 41 de l'Etude d'Impact) Le principe de mise en sens unique ne rend pas nécessaire la création d'une aire de retournement, dans la mesure où les rues ne seront plus en impasse.</i>			

			<p>créer une aire de retournement avec parkings (vœu formulé et entendu par le précédent maire de Lomme Mr Yves DURAND). Depuis quelques années déjà nos garages situés près du chemin du Ballot ont été détruits ce qui nous amènent à devoir nous garer de chaque côté de la rue, et avec parfois l'impossibilité de circuler dans les 2 sens.</p> <p>L'ensemble des riverains est sensible à la publication d'informations et aux réunions publiques sur ce grand projet et nous vous en remercions.</p>		
	CE		<p><i>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. Les demandes d'aménagements spécifiques ne sont pas du ressort de l'enquête d'utilité publique. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive.</i></p>		
		1. Echangeurs	<p>Il est prévu de créer de chaque extrémité de la LINO-SUD des échangeurs A25 pour Loos et Rocade Nord-Ouest pour Lambersart. Malgré le fait qu'il a été dit lors de la réunion que cela n'engendrera pas plus de trafic que celui prévu de 7000 à 10000 véhicules par jour. Permettez-moi d'avoir des doutes car ces deux accès se font sur des voies déjà très saturées et il est plus que probable que bon nombre d'utilisateur chercherons à dévier ces bouchons récurrents et fréquenterons la LINO-SUD par conséquent.</p>	TRAFFIC AVIS	<p><i>Les modèles mathématiques utilisés pour la modélisation des trafics sont communs avec ceux utilisés par les services de l'Etat, basés sur des comptages et des données issues d'enquêtes de déplacements ou d'éléments statistiques (Insee).</i></p>
22	M. B. VANTORRE	C	<p>2. La lino dite « Provisoire »</p> <p>J'en viens naturellement au tronçon fonctionnels qui au départ est prévu sur des rails de chemin de fer à dévoyer et qui par besoin de réhabilitation du trafic dans le quartier du Marais à Lomme sera de façon « provisoire » situé plus proche des habitations de ce quartier.</p>		<p><i>cf réponse donnée à la question de M. Tilmont (n°12) ci-dessus</i></p>

	<p>En sachant que ce projet dit provisoire risque de rester plusieurs années en place, on peut s'interroger sur l'évolution d'une circulation qui naturellement se densifie sur cette L1NOOSUD et qui trouvera sur ce tronçon TF5 un ralentissement due au contournement et au caractère « provisoire » de cette LINO dans ce quartier.</p> <p>Il est vrai que le quartier du Marais et en particulier la rue de l'égalité à besoin de trouver une certaine tranquillité (passage de camion, de bus, pas de stationnement ... ) Mais de là à utiliser les fonds prévus pour la LINO-SUD dans un tracé « provisoire » qui risque très fortement d'être définitif, ce qui pose un problème dans les budgets: comment retrouver des fonds pour la LINO-SUD « définitive ». Et pourquoi faire transiter toute la circulation de la LINO sur une route qui devrait-être normée comme les autres tracés définitifs (1x2 voies, zone cycliste, paroi anti-bruit) alors qu'elle n'est que provisoire! Et qui deviendra une rue de déserte résidentielle. Il y a là des dépenses inutiles qui pourraient plutôt être à destination du dévoyage de la ligne de chemin de fer afin de faire la LINO-SUD du tronçon TF 5 « définitive ».</p> <p>En récapitulatif, un tracé provisoire (court terme) puis un dévoyage (planification indéfini) et un tracé définitif (dépendant du dévoyage donc planification indéfini) Le projet au long terme semble déjà vu : le tracé provisoire qui sera définitif avec une circulation en augmentation chaque année de 4% (statistique à ce jour) et le risque de bouchons et de nuisances (sonores comme sanitaires) due à la nature provisoire de</p>	<p><b>PLANIF</b></p>	<p><i>Le tronçon de la rue de l'Égalité qu'il est envisagé d'emprunter ne nécessite pas d'intervention majeure, hormis un éventuel revêtement, qui rentre, au vu des délais probable de réalisation de la Lino, dans le programme normal d'entretien des chaussées par LMCU.</i></p>
	<p>En récapitulatif, un tracé provisoire (court terme) puis un dévoyage (planification indéfini) et un tracé définitif (dépendant du dévoyage donc planification indéfini) Le projet au long terme semble déjà vu : le tracé provisoire qui sera définitif avec une circulation en augmentation chaque année de 4% (statistique à ce jour) et le risque de bouchons et de nuisances (sonores comme sanitaires) due à la nature provisoire de</p>	<p><b>PLANIF</b></p>	<p><i>Les études de trafic réalisées par LMCU montrent que, malgré les embouteillages récurrents sur la RNO et l'A25, la Lino Sud ne sera pas empruntée par des véhicules transitant entre l'A25 et la RNO. La vitesse limitée à 50km/h sur la Lino Sud, les carrefours et la longueur de l'itinéraire font que le temps de parcours entre les 2 échangeurs sur l'A25 et la RNO sera beaucoup plus court en empruntant les axes autoroutiers plutôt que la Lino Sud.</i></p>



## LOOS

N° Identification Par registre	Observations du public	Thème	Réponses LMCU
-----------------------------------	------------------------	-------	---------------

N°1	M. DESPATURE LOOS	<b>E</b>		
<p>1- regrette que la création du passage sous la voie ferrée à LOOS/HAUB ne soit pas envisagé à court terme. Il constate que la rue Mal Foch (RD 941) est très encombrée, peu sécurisante pour les cyclistes et que la création de la LINO avec passage sous la voie ferrée constituerait un avantage majeur.</p> <p>2 – se félicite de la mise en place des objectifs du PDU;</p> <p>3- constate que l'étude d'impact fait un raccourci trop simpliste de l'effet de coupure de près de 2km créé par la fermeture des PN rues des Lostes et Schweitzer. Cette situation amènera les piétons et cyclistes à des contournements longs et fastidieux générant de nouveaux risques du fait de l'obligation de longer l'axe le plus fréquenté pour accéder au centre commercial de l'Heurebise. Cette coupure va à l'encontre de la volonté affichée de préserver la cohésion des quartiers d'autant que le passage souterrain envisagé est situé à l'écart des secteurs historiques: cités CASTEL et IMBERT, rue Péri, quartiers du Nouveau monde et de l'Heurebise.</p> <p>La suppression du point de passage LOSTES/SCHWEITZER, l'avenir incertain du passage cycliste et piéton cité CARMEL, le</p>			<p><b>PLANIF</b></p>	<p><i>A ce jour, aucune précision ne peut être apportée quant à la date effective de démarrage des travaux et de mise en place de cette liaison (TF2): toutefois, il est prévu d'engager dès début 2014 les études techniques approfondies, en relation notamment avec RFF. Il faut de toute façon prendre en compte que les coupures de circulation ferroviaires nécessaires pour la réalisation des travaux de cette TF2 doivent être planifiées au minimum 3 ans à l'avance.</i></p>
<p>CP 02</p>			<p><b>FAV</b></p>	<p><i>LMCU s'est d'ores et déjà engagée auprès de la Ville d'Haubourdin à étudier, en partenariat avec RFF et SNCF, les possibilités permettant de rétablir une liaison piéton/cycliste/PAR en remplacement de l'ensemble PN13, 13bis et 14 dont la suppression est prévue à plus ou moins long terme, soit par LMCU, soit par RFF.</i></p> <p><i>Les études de faisabilité engagées par RFF/SNCF à la demande de LMCU dans le cadre du passage dénivelé de la LINO intègrent d'ailleurs un volet correspondant au maintien d'un passage piéton/cycliste à hauteur des PN13 et 13bis.</i></p> <p><i>L'étude technique portera donc de façon concomitante sur ces deux points.</i></p> <p><i>LMCU s'engage toutefois à maintenir un franchissement modes doux, à niveau ou de façon dénivelée, de l'un de ces passages à niveau.</i></p>

		positionnement du futur passage souterrain trop éloigné du cœur d'habitat nécessite une réflexion sur le maintien d'un PàN sécurisé préservant la cohésion des quartiers, les accès à la piscine et aux jardins ouvriers.		
		4 – S'agissant des itinéraires modes doux, le requérant propose qu'une liaison viaire entre la gare d'HAUBOURDIN et LILLE soit renforcée doublant la RD 941 par les rues Péri, Cité CASTEL, Rues DESROUSSEAUX, DANTON, DUPONT, Jules FERRY, d'EMMERIN. Si le sujet est abordé dans le projet LINO la précision des plans ne permet pas de se rendre compte de la future réalisation.	HE	<i>Le projet prévoit l'aménagement du "chainon manquant" évoqué dans le registre, par la création d'une voie modes doux ou faible trafic; elle emprunte le futur tablier de l'ouvrage, et sera reliée aux trottoirs et pistes cyclables de la Lino. Cette jonction permettra donc de rejoindre la rue Potié (passage au dessus de la Lino, puis sous les voies ferrées), ou alors continuer vers la rue Desrousseaux</i>
		5 – Le requérant réclame une jonction non définie au projet par la création d'un chainon manquant entre les rues Péri/ cité Castel (Haubourdin) et Camus/ Desrousseaux (Loos) par le tablier du pont sur la voie ferrée.	DAP 05	
	<b>CE</b>	<i>La CE prend acte des réponses de LMCU et surtout de son engagement de réaliser des études complémentaires dans le cadre du CP 02.</i>		
		Mme VOITURIEZ Anne Éluée loossoise, considère le projet améliorera la circulation dans le centre de LOOS,	FAV	
N°2	Mme VOITURIER LOOS	1- souhaite que l'accès sur l'A25 sens Dunkerque Lille soit prioritaire dans la mesure où un des deux giratoires est déjà réalisé.	PLANIF	<i>A ce jour, aucune précision ne peut être apportée quant à la date effective de démarrage des travaux et de mise en service de cette tranche de travaux. En tout état de cause, les différentes branches de l'échangeur seront réalisées de façon concomitante.</i>
		2- réclame un arrêté interdisant la circulation des PL en ville (hors LINO)	POL	
	<b>CE</b>	<i>La CE prend acte de l'avis favorable émis par l'intervenante. La planification des travaux n'entre pas dans l'objet de l'enquête DUP. S'agissant des pouvoirs de police du Maire, la CE considère qu'ils ne relèvent pas de la présente enquête.</i>		

N°3	Mme CASTRO Camille, à LOOS	<b>E</b>	attend ce projet depuis 10 ans et espère que la circulation rue G Mocquet soit apaisée.  1 – réclame une véritable incitation pour que les automobilistes et surtout les PL empruntent prioritairement la LINO Sud vers EURASANTE sans passer par la rue G. Mocquet de LOOS.  2- réclame un arrêté interdisant la circulation des PL en ville (hors LINO)  3- demande à ce que l'on veille au respect des vitesses surtout aux abords du Parc de LOOS.	FAV	En accord avec la Ville (pouvoir de police du Maire), des interdictions de circulations de PL (hors livraison) devraient être mises en place rue G.Mocquet. Ces mesures restent toutefois de la compétence exclusive du maire de Loos, en vertu de ses pouvoirs de police.
N°4	M et MME ESLANDER, 20, rue Diderot à LOOS	<b>E</b>	La CE prend acte de l'avis favorable émis par l'intervenante.  S'agissant des pouvoirs de police du Maire, la CE considère qu'ils ne relèvent pas de la présente enquête.  considèrent que le projet est très intéressant; il permettra un accès plus facile à LOOS et un désenclavement du quartier des Oliveaux.  L'entrée de l'autoroute vers l'A1 et l'A25 supprimerait la circulation sur la grand-route [direction porte de Béthune.]  Ils attendent avec impatience la réalisation de ce projet.	FAV	
N°5	Mme VITOUX Priscilla, résidente du parc Lonchamps près de l'A 25,	<b>E</b>	La CE prend acte de cet avis favorable  *1 considère que le bruit est déjà très présent et fatiguant. Elle souhaite que le projet de raccordement à l'A 25 ne génère pas plus de bruit et demande de tenir compte de cette situation.  * 2 espère que le projet LINO améliorera la circulation dans le quartier de l'Heurtebise (LOOS-HAUBOURDIN) aux heures de pointe.	ACOUS	Cf. Etude d'Impact p 326 et suivantes  Dans cette zone, un merlon (400mx4m ht) et des murs anti-bruit (205mx3m ht) vont être mis en place.
N°6	Mme ALLEE Hélène, Association	<b>E</b> <b>C</b>	La CE prend acte de la réponse de LMCU et de l'avis de la requérante.  en partenariat avec le GON souhaite apporter un complément aux discussions entamées parallèlement avec LMCU concernant la	AVIS	

ENTRELIANES	<p>préservation des qualités écologiques des carrières Site B traversées par la LINO. Elle dépose un courrier de 3 pages et la copie d'un mail de 2 pages joints au registre.</p> <p>* 1 elle réclame une étude complémentaire sur l'inventaire ornithologique et batracien nocturne du Parc de LOOS et de la carrière B;</p> <p>* 2 elle réclame un inventaire plus poussé du talus boisé longeant la route technique de la carrière sur lequel passera la LINO abritant la chouette chevêche;</p> <p>* 3 elle demande que soit reconnu le caractère exceptionnel du site au point de vue naturaliste et géologique afin que l'impact de la LINO puisse être mesuré:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la surface du site, son emplacement aux portes de Lille + parc de la DEULE + 2 ZNIEFF + Bois d'EMMERIN + Parc MOSAIC,</li> <li>- sur sa connectivité avec le parc de LOOS, sur l'importance de la diversité des espèces animales et végétales et espèces spécifiques (micro habitat spécifiques),</li> <li>- sur l'importance des espèces patrimoniales et notamment LE GOELAND CENDRE classé vulnérable à l'échelle européenne. Le site de la carrière est le site de nidification le + important en France, possibilité de recréer un front de taille dédié au GOELAND CENDRE éloigné de la LINO?</li> <li>- sur l'importance des espèces animales et végétales;</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ECO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ECO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>HE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ECO</b></p>	<p><i>Une étude complémentaire a été réalisée (en 2012-2013) sur un cycle biologique complet (12 mois), sur les sites A et B; L'aire d'étude a été élargie à 5km autour des sites des carrières (site B) pour évaluer les zones de nourrissage du Goeland Cendré et de l'activité des chauves-souris.</i></p> <p><i>Le talus a déjà fait l'objet d'investigations très poussées et répétées. Biotope n'a, à aucune de ses 12 investigations sur site concernant les oiseaux (dont certaines nocturnes), pu observer la chouette chevêche dans ce talus, même si des mâles chanteurs ont été détectés à proximité de l'aire d'étude (cf.p30 du rapport Biotope)</i></p> <p><i>Ces deux points, séparés lors de l'analyse par la Commission d'Enquête, concernent tous deux le classement du site. Un tel classement ne peut effectivement faire partie de la présente enquête publique.</i></p> <p><i>Il n'est notamment pas possible de recréer un front de taille dans le cadre du projet Lino.</i></p>
-------------	--	--	--

	<p>- sur l'importance et la diversité de ses habitats naturels;</p> <p>* 4 elle demande que l'impact de la LINO soit évalué par rapport:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux impacts directs = destinations des habitats/espèces pendant le chantier;</li> <li>- impacts indirects= bruits, trafic, vibrations, pollution, pollution lumineuse, hydrocarbures...;</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ECO</b></p>	<p><i>Ces différents points sont abordés dans l'étude Biotope (cf. p72); des mesures de réduction des impacts vont être pris dans le cadre des travaux de la Lino : phasage des travaux dans le temps et dans l'espace, installation de clôture et d'arbre de haut jet afin d'éviter les risques de collision. Ceci ajouté au fait que la Lino ne passe pas dans les zones reproduction fait que les "[...] impacts résiduels sur l'espèce sont faibles [...]"</i></p> <p><i>Le rapport Biotope préconise 8 mesures, qui font l'objet de fiches pratiques et seront mises en œuvre :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Suivi écologique du chantier par un ingénieur écologue;</i></li> <li>- <i>Balisage des zones sensibles en bordure du chantier;</i></li> <li>- <i>Phasage précis des travaux dans l'espace et dans le temps;</i></li> <li>- <i>Série de mesures visant à limiter les risques de dispersion et d'introduction d'espèces végétales exotiques envahissantes;</i></li> <li>- <i>Mise en place de clôtures;</i></li> <li>- <i>Série de mesures visant à limiter le risque de pollution durant les travaux;</i></li> <li>- <i>Renforcement de la structure végétale;</i></li> <li>- <i>Aménagements d'ouvrages inférieurs.</i></li> </ul>
<p>* 5 elle souhaite que la LINO atténue le plus possible ces impacts: passage à faune, éclairages directionnels...;</p>	<p style="text-align: center;"><b>ECO</b></p>		
<p>* 6 et souhaite que le projet envisage une compensation à hauteur des enjeux comme le non comblement de ce site B à l'issue de l'exploitation (renégociation avec l'exploitant au moment d'un renouvellement d'autorisation d'exploiter) pour transformation du site en Parc Naturel avec maintien de l'existant.</p> <p>*7 Mme ALLEE signale la présence d'une catiche à l'EST de la carrière B et demande si une valorisation du site en compensation?</p>	<p style="text-align: center;"><b>HE</b></p>	<p><i>Il n'y a pas de compensations nécessaires en dehors du site de la carrière</i></p>	
<p style="text-align: center;"><b>CE</b></p>	<p><i>La CE prend acte des observations présentées par l'Association.</i></p> <p><i>La CE a demandé à LMCU d'annexer au rapport d'enquête l'étude réalisée en 2013 et présentée aux associations écologiques notamment lors d'une réunion spécifique sur le sujet tenue le 15/05/2013.</i></p> <p><i>La CE renvoie donc à ce rapport et prend acte de la détermination de LMCU de mettre en œuvre</i></p>		

*l'ensemble des préconisations contenues dans les conclusions.*

*S'agissant du classement du site ou de l'arrêté d'autorisation d'exercer sur le site des carrières, les questions quoique pertinentes, ne sont pas le sujet de la présente enquête DUP LINO S.*

## SEQUEDIN

N° Identification Par registre		Observations du public	Thème	REPONSE LMCU
1	Monsieur Devroede  <b>CE</b>	<p>Monsieur Devroede demande s'il est possible d'utiliser l'autoroute A 25 en trois voies plutôt que de créer la tranche fonctionnelle en contournement de Sequedin.</p> <p><b>La CE prend acte de la réponse de LMCU. La configuration de l'autoroute A 25 ne fait pas partie de l'enquête</b></p>	CP 10	L'ajout d'une 3ème voie sur l'A25 ne résout pas les pb d'accès et de circulation sur le centre-ville de Sequedin, et notamment par la surcharge qu'entraînerait cette solution sur l'actuel échangeur a25-n41
2	Monsieur Beaurain  <b>CE</b>	<p>Monsieur Beaurain Jean Marie estime que dans sa partie finale le projet aurait pu prévoir un raccordement à la bretelle permettant la sortie directe dans le centre commercial.</p> <p>Quid des zones comprises entre voie de contournement et les parcelles des habitations traversées par la ligne à haute tension.</p>	CP 11	<p>1 - Le giratoire en question est déjà fortement sollicité par les entrées/sorties vers l'A25 et la RN41; la connexion prévue à la rue des Champs permet une meilleure répartition des flux dans le réseau viaire du centre commercial. D'autre part, des réflexions sont en cours par Immochan pour une réorganisation du schéma d'aménagement de la zone commerciale.</p> <p>2 - Le projet actuel de la Lino ne prévoit pas à ce jour de modifications de l'usage des parcelles proches. Des secteurs urbanisables sont d'ores et déjà identifiés au PLU, entre la voie de contournement et le secteur résidentiel de Sequedin</p>
	<b>CE</b>	<p><b>La CE considère que cette proposition complète celle développée au n° 1. et prend acte des réponses de LMCU. Néanmoins, cette observation mérite d'être prise en considération.</b></p>		<p>Cf. Etude d'Impact p 326 et suivantes</p> <p>LMCU n'a réglementairement pas obligation de mettre en place une protection acoustique. Toutefois, compte-tenu des engagements pris par la Mairie de Sequedin, lors de la concertation en 2005, LMCU mettra en place une butte paysagère entre la voie de contournement et les habitations. Les dimensions de cette butte seront déterminées en fonction des emprises foncières disponibles et de la quantité de matériaux issus du chantier qui pourra être réutilisée.</p>
3	Monsieur Lefief  <b>CE</b>	<p>Monsieur Lefief Michel pose la question du mur antibruit de 2 m de hauteur déjà évoqué lors de la concertation préalable de 2005.</p>	AVIS ACOUS	
	<b>CE</b>	<p><b>La CE prend acte de la réponse de LMCU.</b></p>		

4	Messieurs DEWIERRE et DAMIEN	<b>E</b>	Messieurs DEWIERRE et DAMIEN posent la question de la ligne à haute tension au dessus du lotissement des « Ormeaux » à Sequedin. Est il prévu de dévoyer la ligne HT.	<b>HE</b>	Il n'est pas prévu à ce jour de dévoyer ces lignes
<b>CE</b>					
5	Monsieur Rossignol	<b>E</b>	Monsieur Rossignol pose la question de ses accès à son logement et au logement voisin, et les protections anti bruit en raison de la création de l'échangeur avec la A 25.	<b>ACCES P</b>	Compte-tenu de la situation très particulière de ces 2 maisons, LMCU s'engage à : - rétablir l'accès aux 2 habitations; - prendre en charge les travaux de modification de réseau; - compléter l'étude acoustique et réaliser les éventuelles protections nécessaires.
<b>CE</b>					
6	Monsieur Daniel Vandebusch	<b>E</b>	Monsieur Daniel Vandebusch demande le déplacement du rond-point proche de la mairie de Sequedin qui est saturé chaque soir. Combien y aura-t-il de véhicules avec le nouveau projet ?	<b>DAP 06 TRAFIC</b>	Les projections de circulation ne prévoient pas d'augmentation importante du trafic sur ce giratoire; des aménagements spécifiques pourraient toutefois être envisagés pour la liaison avec le contournement de sequedin (shunt ou passage à 2 voies aux abords du giratoire) et ainsi éviter la surcharge du giratoire; ce point sera étudié ultérieurement par LMCU lors des phases ultérieures de l'étude.
<b>CE</b>					
7	Monsieur Daniel Dartsig	<b>E</b>	Monsieur Daniel Dartsig propose de faire passer la nouvelle route plus près de l'autoroute, car une route existe déjà en bordure des champs.	<b>CP 12</b>	Le tracé envisagé pour la Lino fait l'objet d'une réserve au PLU depuis 1973, avec une volonté forte de LMCU de respecter la tracé inscrit au PLU. D'autre part, la voie en bord de champ, en pied de talus de l'A25 est un chemin agricole permettant l'accès aux parcelles. Il n'est donc pas possible de le détruire, sauf à devoir le reconstituer en bordure de projet.
8	Monsieur Murrria	<b>E</b>	Monsieur Murrria propose la même solution consistant à utiliser la petite route qui longe la bretelle autoroutière et qui pourrait se raccorder au rond-point déjà existant près du magasin Boulanger.	<b>CP 12</b>	
<b>CE</b>					
9	M. Vichery Jacques	<b>E</b>	Emet un avis très défavorable pour cause de bruit et pollutions	<b>DEFAV</b>	

<b>CE</b>		<b>La CE prend acte de cet avis défavorable.</b>	
10	M VANDERLONCH	E	<p>Considère que le rond point de Sequedin sera encore plus chargé et demande que les travaux de contournement du village soit une priorité</p> <p><b>PLANIF</b></p> <p><i>Au vu des contraintes financières et des acquisitions restant à réaliser pour le contournement de Sequedin, LMCU ne peut s'engager fermement sur une échéance de réalisation. Toutefois, LMCU s'engage à réaliser le contournement de Sequedin avant l'échangeur de l'A25 ou à prendre toutes les dispositions pour éviter l'aggravation des conditions de circulation dans Sequedin une fois l'échangeur mis en place.</i></p>
<b>CE</b>		<b>La CE prend acte des réponses de LMCU notamment celles relatives aux études ultérieures.</b>	
11	M. DELATTRE	E	<p>Constata que le projet date de plus de 20 ans et demande la limitation des vitesses de circulation en écartant les ralentisseurs</p> <p><b>AVIS POL</b></p>
<b>CE</b>		<b>La CE prend acte de cet avis. La vitesse des véhicules relève du pouvoir de police des élus.</b>	
12	M. LEWILLE	E	<p>Demande que le tracé provisoire de la LINO n'utilise pas la rue de l'Egalité</p> <p><b>DAP 03</b></p> <p><i>Cf. p62 de l'Etude d'Impact LMCU a déjà envisagé la possibilité d'un tracé provisoire de la Lino, sans déplacer les voies ferrées et en évitant la rue de l'Egalité. En raison de la proximité entre les voies ferrées et le cimetière du Marais, cette solution est techniquement impossible.</i></p>
13	Mme LESART	E	<p>S'inquiète du tracé de la LINO rue de l'Egalité et émet un avis défavorable</p> <p><b>DEFAV</b></p>
<b>CE</b>		<b>Comme évoqué dans le dossier d'enquête, lors des réunions publiques et ici en réponse aux observations, le projet LINO S sur la TF 5 dépend en partie du dévoiement des voies ferrées existantes et de son coût. LMCU a donc proposé une alternative à la solution définitive</b>	

## 2.1 - Relation comptable des observations

Le public s'est largement exprimé au cours de l'enquête. La fréquentation importante lors des réunions publiques montre tout l'intérêt de la population sur le projet LINO Sud.

Au total la CE a recensé :

- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| – 9 interventions sur EMMERIN,     | comportant 30 observations,  |
| – 64 interventions sur HAUBOURDIN, | comportant 101 observations, |
| – 11 interventions sur LAMBERSART, | comportant 35 observations,  |
| – 23 interventions sur LOMME,      | comportant 64 observations,  |
| – 6 interventions sur LOOS,        | comportant 23 observations,  |
| – 13 interventions sur SEQUEDIN,   | comportant 16 observations.  |

Soit au total 126 interventions pour les six communes, comportant 269 observations.

## 2.2 Analyse des observations

Les typologies des observations, telles qu'elles ont été ressenties et répertoriées par la CE, ont été ventilées dans le tableau placé en tête de ce chapitre « observations du public »

Toutes les interventions ont fait l'objet d'une réponse appropriée, aucune n'a été écartée.

Les réponses aux préoccupations du public ont fait l'objet de réponses circonstanciées de LMCU. Il s'agit notamment:

- ☞ du rétablissement d'un passage à niveau piétons et cyclistes à Haubourdin suite à la suppression des PN 13, 13 bis et 14 ;
- ☞ du respect de la quiétude des riverains au niveau acoustique, essentiellement par la création de buttes paysagères à chaque fois que cela restera possible ;
- ☞ de la volonté de nouer un dialogue avec les élus chaque fois que nécessaire ;
- ☞ de réaliser des études complémentaires pour affiner le dossier et rendre le projet plus acceptable; cela concerne les feux tricolores, les giratoires, les accès aux propriétés privées, les accès aux entreprises;
- ☞ de la volonté de poursuivre le dialogue avec les organisations écologiques : le récent rapport BIOTOPE établi lors de la réunion spécifique du 15 mai 2013 et joint au tableau d'analyse, traduit cette intention de maintenir un échange constructif;
- ☞ de la limitation de la consommation des espaces agricoles en maintenant le projet dans les limites des emplacements réservés figurant déjà au PLU communautaire.

La CE n'a pas recherché à différencier quantitativement le nombre d'observations par nature, plusieurs d'entre elles pouvant se rattacher aux ventilations présentées en début de l'analyse des observations du public.

La CE a surtout constaté que 12 propositions de modifications (fondamentales ou légères) ont été exprimées, ainsi que 6 demandes d'adaptation du projet.

**Documents complémentaires**



PRÉFET DU NORD

Lille, le - 8 SEP. 2011

Direction départementale  
des territoires et de la mer  
Délégation territoriale  
de Lille

Le directeur départemental des territoires et de la  
mer

à

Monsieur le préfet du département du Nord  
D.R.C.T  
Bureau de l'urbanisme et de la maîtrise foncière

Vos réf. : consultation du 20 juillet 2011  
Affaire suivie par :  
Raphaël VALENTIN  
Tél. : 03 20 71 44 81 – Fax : 03 20 47 72 81  
Courriel :  
[raphael.valentin@nord.gouv.fr](mailto:raphael.valentin@nord.gouv.fr)

**Objet : Dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) – projet de liaison intercommunale nord ouest (LINO) sur les communes de Emmerin, Haubourdin, Lambersart, Lomme, Loos et Séquedin**

Par bordereau susvisé, vous m'avez communiqué le dossier mentionné en objet pour avis.  
La demande de DUP s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'une nouvelle voie intercommunale sur une longueur de 12 kms environ, de la commune de Loos jusqu'à la commune de Lambersart.  
Cette nouvelle voie requalifie des tronçons déjà existants et créée également de nouvelles sections.  
Par ailleurs, en complément de ce projet, le projet de LINO sud comporte également des aménagements de voirie dans les secteurs urbanisés proches.  
Le dossier appelle de ma part les remarques suivantes :

#### S'agissant de l'utilité publique du projet

En application de l'article L.11-1 I du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriation d'immeubles, en tout ou partie, ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique.

La jurisprudence apprécie l'utilité publique d'une opération en vérifiant cumulativement les trois critères suivants :

- l'opération vise à satisfaire un besoin d'intérêt général ;
- l'expropriation est la seule solution possible ;
- les avantages de l'opération sont supérieurs à ses inconvénients.

(CE, 29 juin 1979, no 5536, Min. de l'Intérieur c/ Malardel : Rec. CE, p. 299).

Dans le cadre de la création de la nouvelle voirie, il est prévu

- sur les nouvelles sections, une chaussée 2X1 voie, une piste cyclable bidirectionnelle, une allée piétonne ainsi que des noues et des espaces verts ;
- sur les voiries existantes la mise en place d'aménagements cyclables, de plantations, d'éclairage public, et la mise aux normes de l'assainissement.

En complément de la constitution de cette voie nouvelle principale, le projet comprend la réalisation de zones apaisées basées sur la mise en impasse des voies existantes, la mise à sens unique de certaines rues avec création de double sens cyclable, des rétrécissements de chaussée au profit des trottoirs. L'objectif 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.

De manière générale, le projet de LINO sud est inscrit au PDU approuvé le 1er avril dernier, et est strictement compatible avec ses prescriptions de voirie, concernant les axes de niveau 2.

Par ailleurs, le projet développe les modes doux sur un axe de liaison intercommunale et soulagera le réseau de desserte locale d'une part importante du trafic qu'il doit supporter à l'heure actuelle (cf. p. 298 de l'étude d'impact).

Il doit cependant être relevé que le projet aurait pu être l'occasion de mettre en place des voies spécialement dévolues à des lignes de transports collectifs en site propre.

L'utilité publique globale du projet paraît donc avérée.

Toutefois, le projet est segmenté en 6 tranches fonctionnelles qui sont indépendantes les unes des autres en termes de mise en œuvre.

Aussi, sans remettre en cause le projet global, l'utilité publique de chacun des projet doit être avérée.

Dans ce cadre, il est nécessaire de revenir sur la tranche fonctionnelle n°4 qui prévoit le contournement de Sequedin.

Il y est prévu :

- 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.

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

Or, la voie nouvelle ainsi prévue a pour principal effet de créer une voie de desserte exclusive pour la zone commerciale d'Englos.

Le fait qu'une expropriation satisfasse des intérêts privés n'est pas systématiquement de nature à constituer un détournement de pouvoir, dès lors que l'opération est également d'utilité publique. Ainsi le Conseil d'État a admis l'utilité publique d'une déviation routière qui favorise, certes, les intérêts d'une zone industrielle car elle satisfaisait les besoins de la circulation publique et le développement d'une industrie essentielle pour la région (CE, 20 juill. 1971, no 80804, Ville de Sochaux : Rec. CE, p. 561 ; AJDA 1972, p. 227, note Homont).

Il ressort de ce qui précède que le projet ne paraît pas sans utilité publique.

#### **S'agissant de l'urbanisme**

En application des dispositions combinées des articles L.11-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L.122-15 et L.123-16 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ou d'un schéma de cohérence territoriale ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a également porté sur la mise en compatibilité du ou des documents d'urbanisme.

Le projet traverse diverses zones du SDDU avec lesquelles il est compatible.

Le PLU intercommunal de LMCU intègre le projet à travers différents emplacements réservés dans son ancienne version. Ces emplacements réservés ne correspondent plus au projet définitif.

Aussi, un dossier de mise en compatibilité est versé afin de faire coïncider le document d'urbanisme avec le projet.

Toutefois, il apparaît que les nouveaux emplacements réservés ne correspondent pas exactement au tracé des différentes tranches fonctionnelles au sein de l'étude d'impact ou au sein de la notice explicative de la DUP :

La tranche fonctionnelle n°1 comporte ainsi un tronçon en emplacement réservé supplémentaire au sud du chemin vert.

La tranche fonctionnelle n°4 étend au droit de l'entrée de la zone d'activités d'Englos un accès à l'ouest.

La constitution d'un tel dossier de mise en compatibilité paraît donc, en l'état, outrepasser le périmètre du projet tel qu'il est présenté au sein des différentes pièces et aurait donc pour résultat de remanier le document d'urbanisme pour un autre objet que le projet tel qu'il est exposé au sein du dossier.

Il s'agirait donc d'un détournement de procédure susceptible d'entacher le projet d'illégalité en ce que la mise en compatibilité porte sur un autre objet.

Aussi, il devra être impérativement mis en cohérence l'ensemble des pièces du dossier.

Par ailleurs, comme le relève l'étude d'impact (p.305), le projet intercepte à deux reprises des itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).

Si l'itinéraire passant par Lomme ne paraît pas modifié, celui passant à l'est des carrières sera dévié.

Si « LMCU veillera à informer le Département de la modification de l'itinéraire inscrit au PDIPR à Loos » (p.306), le dossier de mise en compatibilité aurait pu également comporter une mise à jour de l'itinéraire figurant au plan communal des obligations diverses en annexe du PLU, quand bien même cela ne constitue pas une obligation du code de l'urbanisme.

#### **S'agissant de la prévention des risques et de la protection de la ressource en eau**

Au préalable, il convient de noter que le dossier présenté est de qualité. Cependant, son analyse amène les remarques suivantes:

##### *Au titre du risque mouvements de terrains*

Comme précisé en page 98 de l'Etude d'Impact, le projet traverse des zones soumises à des mesures de prévention (zones bleues) au Plan d'Exposition aux Risques (PER) mouvements de terrains de la commune de Loos approuvé le 30/12/1994. Pour rappel, le PER vaut Plan de Prévention des Risques aux termes de l'article L562-6 du code de l'environnement et donc servitude d'utilité publique. Le projet devra respecter l'ensemble des prescriptions de ce document. Aussi, il conviendra de proscrire l'infiltration des eaux pluviales en zones bleues sauf à démontrer son innocuité sur la stabilité des cavités souterraines situées au droit et à proximité du lieu d'infiltration.

Par ailleurs, si un comblement de cavités est prévu au droit du projet, il convient conformément au chapitre 1 du PER que le pétitionnaire obtienne une autorisation préalable du service compétent en matière de mines et de carrières à savoir le maire de la commune.

##### *Au titre du risque inondations*

Nous attirons l'attention du pétitionnaire sur le fait que certaines rues interceptées par le projet ont connu des inondations dans le passé, notamment :

- Lambersart: Rues de Viersen, Auguste Bonte et avenue de Dunkerque ;
- Lomme: Rues Victor Hugo et Kuhlman ;
- Sequedin: Drève de l'Abbaye, avenue de la Boutellerie et boulevard du Commerce ;
- Loos: Rues du Maréchal Joffre et Georges Potié ;
- Haubourdin: Rue Gabriel Péri.

##### *Au titre du risque sismique*

Il convient de préciser que le projet ne se situe pas (p.100 de l'EI) en « zone de sismicité négligeable mais non nulle » (ancien zonage sismique) mais en « zone de sismicité faible » par décret du 20 octobre 2010.

#### *Au titre du risque technologique*

Nous signalons que le site QUARON à Haubourdin (p.104 de l'EI) est désormais classé SEVESO seuil haut. Cet élément n'a pas d'impact sur le projet.

Le site Produits Chimiques de Loos fait actuellement l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) prescrit par arrêté préfectoral du 27 avril 2010. Au regard des éléments en notre possession, une partie du projet (rue Galilée prolongée jusqu'à la rue du Maréchal Joffre à Loos) se situe dans le périmètre d'étude du PPRT. Compte-tenu des derniers aléas en notre possession et sous réserve de leur validation par les services de la DREAL, cette partie du projet se situe en aléa faible. Au regard des préconisations édictées dans les guides techniques nationaux, de simples recommandations (sans caractère contraignant) visant à limiter la présence humaine seront édictées dans le cadre du PPRT. Il demeure que dans le cadre de la concertation avec les Personnes et Organismes Associés (POA), il est possible (mais très peu probable) que des demandes plus restrictives (passage de recommandations en prescriptions par exemple) soient faites et retenues.

Dans l'attente de l'approbation de ce PPRT prévue pour le premier semestre 2012, il est difficile d'avoir des certitudes sur le caractère contraignant ou non du PPRT sur la partie du projet de LINO concernée.

#### *Au titre des sites et sols pollués*

Le dossier a correctement recensé les secteurs sensibles, notamment l'ancienne usine à gaz GDF (rue Potié à Loos). Il est tout de même regrettable que des analyses fines n'aient pas été menées à ce stade d'étude sur ce site au regard du passage du projet en déblai dans ce secteur.

#### *Au titre de la protection de la ressource en eau*

Contrairement aux affirmations du dossier (p.16 de l'EI), les raccordements du projet aux RD 341 et RD952 sur la commune de Emmerin se situent en secteur de forte vulnérabilité (S2) au Projet d'Intérêt Général concernant la création d'une zone de protection destinée à maîtriser l'urbanisation autour des champs captants du sud de l'arrondissement de Lille arrêté le 25 juin 2007. Au même titre, il conviendrait de compléter la carte située page 35 par la délimitation du PIG.

Il convient que le pétitionnaire s'assure de la comptabilité de son projet avec les prescriptions du PIG.

Par ailleurs, il serait souhaitable de développer le conteste réglementaire lié au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Artois-Picardie, et de démontrer que le projet est compatible avec ses orientations et ses dispositions.

Le projet étant soumis à autorisation au titre de la « loi sur l'eau », cette compatibilité est obligatoire.

#### *Au titre de protection des milieux naturels*

Nous soulignons la qualité de l'état initial (recensement in situ sur une année biologique). Les mesures présentées nous semblent répondre correctement aux effets du projet sur cette thématique. Cependant on regrettera que certaines mesures demeurent des préconisations sans certitude sur leurs mises en œuvre effectives par le maître d'ouvrage (p.256 de l'EI).

#### **S'agissant de l'agriculture**

Le dossier indique que l'ensemble du projet impactera 12,2 hectares de terres actuellement mises en valeur par des exploitations agricoles. Comme cela a été fait par ailleurs dans le dossier pour d'autres activités économiques (la carrière de Loos-Emmerin notamment), les exploitants concernés par les pertes de foncier agricole doivent être recensés, et l'impact économique de cette perte sur la viabilité des exploitations après projet doit être évalué.

Lorsque l'expropriation est susceptible de compromettre la structure des exploitations agricoles, le maître d'ouvrage est tenu de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier, à l'installation des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée sur des exploitations nouvelles comparables ou s'ils l'acceptent à leur reconversion (C. expr., art. L. 23-1 C. rur., art. L. 123-24 et L. 352-1).

Cette obligation faite au maître de l'ouvrage doit figurer dans l'acte déclarant d'Utilité Publique (C. rur., art. L. 352-1) qui peut comporter des prescriptions particulières destinées notamment à réduire ou à compenser les conséquences dommageables de ces aménagements ou ouvrages pour l'environnement (C. expr., art. L. 23-2).

Au delà de l'impact sur le foncier cultivé, je note que la réalisation de la voie nouvelle aura pour effet sur les usages agricoles :

- de modifier des itinéraires d'accès aux champs depuis les sièges d'exploitation ;
- de rendre impossible l'accès à certains flots parcelaires, sectionnés à Sequedin par la réalisation de la nouvelle voie ou d'aménagements annexes.

Dans ce cadre, le projet prévoit (p.303 de l'étude d'impact) :

- la création d'un chemin permettant de desservir les terrains agricoles le long de la voie au Nord
- le rétablissement d'un chemin qui passera sous la voie nouvelle au sud de la voie ferrée.

\*

\* \*

En conclusion, j'émet un avis favorable au projet car son utilité publique paraît certaine.

Toutefois, sans remettre en cause son économie générale, le dossier devra être complété concernant le dossier de mise en compatibilité afin de faire coïncider le tracé des emplacements réservés avec le projet tel qu'il est exposé dans les différentes pièces du dossier.

Par ailleurs, l'étude d'impact devra être complétée concernant la prise en compte des risques, du PIG des champs captants du sud de l'arrondissement de Lille et de la compatibilité avec le SDAGE, et devra aussi développer davantage la thématique agricole.

Le chef de la délégation territoriale

Luc FERET

Copie à Chrono/RT

**Lino Sud – Enquête Publique**  
Note complémentaire en réponses aux remarques  
portant sur l'Utilité Publique du projet

**Questions**

- n°11 – Registre Lambersart
- n°7 – Registre Lomme

Utilité Publique et Taux de Rentabilité Interne

Comme spécifié p.17 et 18 de la notice explicative (pièce A du Dossier d'Enquête Publique), le caractère d'intérêt général du projet est justifié, d'après Lille Métropole, par :

- L'amélioration de la desserte de grands projets urbains métropolitains, notamment les sites Euratechnologie à Lille-Lomme et Eurasanté Lille-Loos
- La lutte contre les nuisances et les problèmes de sécurité dus à la circulation routière, en favorisant les reports de circulation vers une infrastructure routière structurante adaptée
- L'amélioration des conditions de circulation des transports collectifs et des modes doux (cyclistes et piétons)

A l'appui de cette explication, est joint au présent document un courrier de la DDTM adressé à la Préfecture en amont de l'enquête, qui indique notamment que le caractère d'utilité publique globale du projet est avéré.

Le calcul socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique, qui aboutit notamment au taux de rentabilité interne de 1,4% et à une valeur actualisée nette de -64M€, a été réalisé en s'appuyant sur « l'instruction ministérielle relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport ». Comme indiqué page 164 et pages 172-173 du dossier d'évaluation socio-économique, la méthode d'évaluation définie par cette instruction ministérielle n'est pas adaptée pour le cas de projets d'infrastructure en milieu urbain, mais pour des projets routiers interurbains.

Ainsi, pour de nombreux aspects (aménagements cyclables, aménagements paysagers, dispositifs permettant de ralentir la circulation en milieu urbain), les coûts du projet sont pris en compte dans le calcul, mais aucune méthode officielle n'existe pour quantifier et monétariser les bénéfices attendus. De même, dans le calcul présenté dans le dossier, les bénéfices attendus de par le développement des grands projets urbains métropolitains (Eurasanté et Euratechnologie) permis avec la réalisation de la LINO Sud n'ont pas été quantifiés.

Cependant, au vu des remarques émises lors de l'enquête concernant l'évaluation socio-économique et des observations formulées par la commission d'enquête sur ce sujet, Lille Métropole a engagé un nouveau calcul socio-économique, en cherchant à valoriser des avantages non pris en compte ou mal appréhendés dans le calcul présenté à l'enquête publique :

- Prise en compte d'une mise en service progressive de la LINO Sud, qui générera des bénéfices dès la mise en service d'un premier tronçon (et non une fois l'ensemble du projet mis en service comme dans le dossier soumis à enquête)

- Prise en compte des créations d'emplois et de logements sur les sites de développement urbain qui sont prévus à proximité de la LINO Sud ; il s'agit de tenir compte des flux de véhicules générés par ces projets, qui, si la LINO Sud n'était pas réalisée, généreront nécessairement un renforcement des difficultés de circulation et des problèmes de sécurité routière dans les communes concernées
- Prise en compte des gains attendus en termes de temps de parcours des transports collectifs (bus)
- Prise en compte des bénéfices tirés de la viabilisation des terrains proches de la LINO Sud, sur Lomme notamment

Ce nouveau calcul nécessite plusieurs semaines d'étude complémentaires, notamment pour rassembler toutes les données nécessaires. Les résultats seront connus en novembre 2013.

De toute évidence, le taux de rentabilité interne ainsi recalculé sera à la fois plus favorable au projet et rendra mieux compte des bénéfices attendus, sans en rendre toutefois compte de la totalité : ceux des aménagements cyclables, ou des dispositifs permettant de ralentir la circulation en milieu urbain ne sont pas monétarisables avec les méthodes définies dans l'instruction ministérielle. Même s'ils pénalisent le calcul du taux de rentabilité interne du projet, ces aspects du projet répondent toutefois à des ambitions majeures de la politique de Lille Métropole en matière de déplacements.

#### Tracé et alternatives

Comme indiqué page 42 de l'étude d'impact, la tranche fonctionnelle n°6 ne sera nécessaire qu'une fois l'ensemble des autres tranches fonctionnelles de la LINO Sud mises en service, afin notamment de soulager la partie de l'avenue de Dunkerque située au Nord du Pont Supérieur et le carrefour entre l'avenue de Dunkerque et la rue de la Gare d'une augmentation de trafic attendue lors de la mise en service des cinq autres tronçons du projet.

Sur ce tronçon, aucune alternative de tracé de la voie nouvelle n'a été étudiée, compte tenu de la densité de l'urbanisation sur ce secteur, en dehors des emplacements réservés inscrits depuis 1973 au POS puis au PLU pour la réalisation de la LINO. Comme indiqué page 60 de l'étude d'impact, plusieurs variantes ont été étudiées pour minimiser les nuisances pour les riverains du projet, qui ont abouti au choix de soumettre à enquête publique une tranchée couverte sur une longueur de 180m.

Lors de l'enquête, une alternative à la création de la voie nouvelle à l'arrière des jardins des maisons situées rue du 8 Mai 1945 et rue Louis Braille a été proposée par M. PAVIZE (Cf. *Obs. n°8 – Registre Lambersart*). Il propose de modifier le plan de circulation rue E. Descamps et rue Vieille, et de créer un tronçon de voie nouvelle entre la Briqueterie et la cité Jolivet.

Pour LMCU, cette proposition est intéressante en ce qu'elle devrait permettre, pour un coût peu élevé, de résoudre en partie les problèmes de circulation existants sur la partie Sud de la rue E. Descamps. Cette solution pourrait constituer un

aménagement provisoire, dans l'attente d'une réalisation à plus long terme de la tranche fonctionnelle n°6.

**Lino Sud – Enquête Publique**  
Note complémentaire en réponses aux remarques  
de la Commission d'Enquête

Etude Socio-Economique – Loi LOTI

Les éléments relatifs à l'étude socio-économique sont détaillés dans une note jointe en annexe.

Estimation des reprints de trafic

Comme cela a été indiqué lors des différentes réunions publiques ou de travail, l'investissement nécessaire à la réalisation de la Lino Sud devra être étalé dans le temps.

Des hypothèses de phasage de réalisation ont été élaborées ; pour chacun de ces scénarios, à chaque étape, des simulations de trafic ont été réalisées afin de mesurer les impacts croissants de trafic sur l'ensemble des secteurs concernés.

Ces diverses études montrent que, quel que soit le scénario envisagé :

- o le trafic sur la portion de la rue de l'Egalité utilisé dans la période provisoire de la TF5 n'augmente pas de plus de 5% ;
- o la réalisation de la TF4 (contournement de Sequedin), même sans la TF3 (Echangeur) fait baisser de façon significative le trafic dans les zones urbanisées de Sequedin (nord et sud des voies SNCF);
- o la réalisation des différentes phases se fait globalement à trafic global constant. Il n'y a pas d'appel de trafic de transit, mais une nouvelle répartition du trafic existant au profit des voies nouvelles.

D'autre part, en réponse aux remarques émises lors de l'enquête publique, notamment à Sequedin, LMCU s'engage, par le biais des réponses formulées, à ne réaliser la TF3 (Echangeur) qu'après la TF4 (contournement de Sequedin) ou à prendre toutes les dispositions pour éviter une aggravation des conditions de circulation dans Sequedin une fois l'échangeur mis en service (cf rq.10 – Registre Sequedin).

Cette notion de bénéfice progressif de réalisation de la Lino Sud est d'ailleurs reprise dans le nouveau calcul de l'étude socio-économique.

Emprise RFF – Lomme Délivrance – Espaces récupérés

A l'heure actuelle, les négociations avec RFF ne concernent que la partie du fond de gare marchandise, en vue de la réalisation de la première partie de la TF5, et aucune visibilité n'est possible quant à la réalisation de cette tranche dans sa version définitive.

Concernant les possibilités d'urbanisation dégagées dans le cadre de la création de la Lino, on peut évaluer à 3.4ha la surface liée à la phase provisoire de la TF5 ; le déplacement des voies nécessaire à la réalisation de la phase définitive permet de dégager environ 6ha supplémentaires.

En regard de récentes opérations du même type, les niveaux de prix pour des terrains non viabilisés se situent autour de 20€/m<sup>2</sup>, et 80€/m<sup>2</sup> une fois viabilisé.

Il en ressort que la réalisation de la Lino Sud devrait, en viabilisant les terrains en friche situés dans le site Délivrance, les valoriser à hauteur 5.6M€.

Echanges avec les associations environnementales

Le compte-rendu de la réunion du 15/05/2013, ainsi que le diaporama présenté lors de cette réunion sont joints en annexe.

## COMPTE-RENDU

<b>Objet de la réunion :</b> LINO Sud – prise en compte de la richesse écologique existante dans la carrière d'Emmerin - Haubourdin	<b>Participants :</b> voir liste jointe
<b>Lieu :</b> Hôtel de Communauté – salle du patio	
<b>Date :</b> 15 / 05 / 2013	
<b>Ordre du jour :</b>	
• Présentation par BIOTOPE de l'ensemble du diagnostic faune-flore-habitat réalisé depuis mars 2012	

### Points abordés

#### - Enquête publique concernant la LINO Sud :

G. MONVILLE indique que la Préfecture du Nord a décidé des dates de l'enquête publique concernant la LINO Sud : du 29 mai au 29 juin 2013. Deux réunions publiques d'information sont programmées : le 7 juin à 18h30 en mairie de Loos (salle du conseil), et le 18 juin à 18h30 en mairie de Lomme (Petit Salon).

Pendant l'enquête, le public peut faire part de ses observations sur le projet soit au travers des registres mis à disposition dans les mairies, soit directement auprès de l'un des représentants de la commission d'enquête lors des permanences. Les dates et lieux des permanences sont consultables sur le site [lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)

#### - Le diagnostic faune-flore-habitat réalisé BIOTOPE :

Voir documents joints : le rapport diagnostic remis par BIOTOPE et le diaporama présenté en réunion.

#### - Concernant le goéland cendré :

P. CAMBERLEIN indique qu'à son sens le diagnostic réalisé sur une période de un an ne permet pas de comprendre les éventuelles modifications du comportement de la colonie de goélands cendrés d'année en année. Le diagnostic aurait du être réalisé sur une période plus longue

X. CUCHERAT explique que le rapport prend en compte à la fois les résultats des prospections menées par BIOTOPE depuis mars 2012 et l'ensemble des données publiées par le GON depuis qu'il effectue un suivi de la colonie.

P. CAMBERLEIN prend note de cette information. Il remarque que si la colonie n'a pas réussi à se reproduire sur le site depuis qu'elle est suivie (2007-2008), on peut espérer que dans les années qui viennent, elle y parvienne.

#### - Concernant le non classement de la carrière en ZNIEFF :

G. LEMOINE demande si quelqu'un sait pourquoi la DREAL n'a pas classé le site des carrières en tant que ZNIEFF : était-ce par méconnaissance de la richesse du site ou parce qu'il a été jugé que le site n'était pas suffisamment riche ? P. CAMBERLEIN indique que le GON avait donné à la DREAL toutes les informations en sa possession.

Il ressort des discussions qui ont suivi qu'il est probable (mais pas certain) que le site a sans doute été jugé insuffisamment riche pour justifier un classement ZNIEFF.

#### - Concernant la carte « habitat » :

H. ALLEE rappelle une remarque qu'elle avait faite lors de la réunion précédente : sur la carte « habitat », les lieux où ont été repérés les nids de goélands cendrés sont hachurés de gris, et ne sont pas identifiés comme particulièrement riches alors qu'elles ont un intérêt manifeste pour la faune.

X. CUCHERAT explique que cette carte représente les habitats pour la flore, définis par le référentiel CORINE Biotopes

- **Concernant la carte « habitat » (suite) :**

G. LEMOINE remarque que dans la carrière, le « plan d'eau et herbier aquatique » est l'habitat le plus intéressant ; c'est en effet le seul endroit où l'eau est permanente, ce qui permet le développement d'une flore spécifique (renoncule aquatique). Mais cette flore n'est pas protégée par la réglementation. Selon lui, cet habitat pourrait être protégé s'il avait un intérêt par rapport à d'autres sites dans le secteur (habitat rare dans le secteur, ou au contraire habitat faisant partie d'un réseau d'habitats similaires). Mais a-priori, ce n'est pas le cas ici.

- **Concernant l'avifaune :**

H. ALLEE s'interroge sur les relevés concernant les passereaux effectués dans le quartier des Oliveaux : une grande diversité d'espèces et une grande quantité d'individus ont été identifiées, alors que ce milieu est très urbain. X. CUCHERAT n'a pas d'élément d'explication particulier sur ce point.

P. CAMBERLEIN remarque que parmi les espèces patrimoniales, le petit gravelot n'est pas répertorié par BIOTOPE. X. CUCHERAT indique que cette espèce n'est pas considérée comme patrimoniale (ni à l'échelle de l'Europe, de la France ou de la Région), et qu'elle n'est pas protégée non plus.

H. ALLEE demande si le secteur dans lequel nichent les hirondelles des rivages (40 trous repérés) pourrait être protégé réglementairement.

X. CUCHERAT doit faire une recherche sur ce point : tout dépend du statut de protection de l'espèce. Pour certaines espèces, dont le statut de protection n'est pas très contraignant, seuls les individus sont protégés et non leurs habitats ; si l'hirondelle des rivages était dans ce cas, ces nids pourraient être détruits en dehors des périodes de nidification.

H. ALLEE demande pourquoi la chouette chevêche ne figure pas non plus dans les espèces relevées par BIOTOPE. X. CUCHERAT indique qu'il n'a vu aucune chouette chevêche sur le site cette année, malgré le grand nombre de prospections qu'il a réalisées. Il a même effectué quelques sorties spécifiquement pour rechercher la chouette chevêche.

G. LEMOINE interroge X. CUCHERAT sur les rapaces qu'il a observés dans la carrière. X. CUCHERAT indique qu'il a observé le hibou moyen duc dans le Parc Urbain de Loos (son aire de nourrissage se situe sans doute dans la carrière). Il a également observé une chouette hulotte, mais il ne s'agit pas là d'une espèce patrimoniale. H. ALLEE regrette que les rapaces ne soient pas davantage mis en avant dans la présentation. Selon elle, ils sont révélateurs de la richesse faunistique du site.

G. LEMOINE indique que selon lui le travail du bureau d'étude est de faire ressortir ce qui constitue la richesse la plus importante du site. La liste des espèces existantes dans la carrière ne sera jamais exhaustive.

- **Concernant les enjeux majeurs du site :**

Une discussion s'engage : il faudrait que l'étude rende compte le mieux possible la particularité et la richesse du site : mettre en évidence les échanges qui peuvent avoir lieu avec d'autres sites patrimoniaux sur le secteur, effectuer des comparaisons avec d'autres sites (ZNIEFF)

X. CUCHERAT indique que des comparaisons avec des sites ZNIEFF sont difficiles car les ZNIEFF ont rarement fait l'objet d'inventaires aussi complets que ceux faits dans la carrière dans le cadre de cette étude. Si le diaporama est critiquable, il l'admet, l'étude en elle-même mettra bien en évidence les enjeux du site les plus importants en matière de conservation. De même, les échanges avec d'autres sites seront mis en évidence (carte 15 présentée dans l'annexe cartographique).

A propos de la carte figurant sur la diapo 10 « enjeux environnementaux » X. CUCHERAT indique que les enjeux identifiés sont les enjeux les plus importants en regard du projet de LINO Sud : la flore, la colonie de goélands cendrés et les amphibiens. Une discussion s'engage concernant cette carte ; il en ressort que cette carte manque sans doute un peu de nuances, pour faire apparaître notamment l'habitat des passereaux.

H. ALLEE insiste sur ce point : il faut mettre en évidence sur cette carte la richesse des talus localisés sur l'emprise de la LINO Sud, et où nichent les passereaux.

G. LEMOINE fait un parallèle entre ce talus et le site d'une dune où des observations des passereaux ont été effectuées avant et après une opération d'abattage de 10% des arbres et arbustes qui colonisaient la dune. Ces observations ont montré qu'il y avait, après abattage, autant de passereaux qu'avant. Et l'opération a permis de plus le développement d'une flore plus riche qu'auparavant.

Dans le site des carrières, il faudrait sans doute recréer assez vite, dans l'idéal avant le démarrage des travaux de la LINO Sud, un boisement similaire à celui qui devra être détruit, pour que les passereaux aient la possibilité de le coloniser dans les meilleures conditions.

**- Concernant les enjeux majeurs du site (suite) :**

P. GENEAU indique qu'à son sens, l'enjeu majeur du site est qu'il s'agit d'un site de 60ha, fermé au public, où s'est développée une faune et une flore spontanées et spécifiques.

Une discussion est engagée concernant les obligations de remise en état du site par RECYNOR à l'issue de la période d'exploitation. G. MONVILLE rappelle le caractère très peu contraignant sur ce point de l'autorisation préfectoral dont bénéficie RECYNOR. Il rappelle cependant que, au-delà de la définition des obligations réglementaires qui s'imposent à LMCU dans le cadre du projet LINO Sud, il a été demandé à BIOTOPE d'identifier les actions que pourrait engager RECYNOR pour mieux préserver la richesse existante dans la carrière, tout en maintenant l'activité existante.

Il confirme que RECYNOR sera bien destinataire de l'étude, et que LMCU est prêt à engager, une fois la DUP du projet LINO Sud obtenue, une discussion sur ce sujet avec RECYNOR, dans le cadre des négociations à mener pour l'achat des terrains nécessaires à la réalisation de la LINO Sud.

**Destinataires du CR**

Personnes présentes

**Suites**

**Enquête publique concernant la LINO Sud du 29 mai au 29 juin 2013.**

Le GNO et l'association Entreliaanes se sont exprimés au travers de l'enquête publique

**D'ici fin d'année 2013 : remise du rapport d'enquête par la commission d'enquête**

**Fin 2013 – début 2014 : phase 2 et 3 de l'étude (préconisations concernant la LINO Sud et préconisations concernant l'exploitation de la carrière**

## PERSONNES PRESENTES

### Groupe Ornithologique et Naturaliste

Pierre CAMBERLEIN

[pierre.camberlein@wanadoo.fr](mailto:pierre.camberlein@wanadoo.fr)

### Association Entreliares

Hélène ALLEE

[h.allee@entreliares.org](mailto:h.allee@entreliares.org)

### Etablissement Public Foncier

Guillaume LEMOINE – service veille écologique

[g.lemoine@epf-npdc.fr](mailto:g.lemoine@epf-npdc.fr)

### Syndicat Mixte Espace Naturel Lille Métropole

Pierre GENEAU – Responsable du secteur Parc de la Deûle

[pgeneau@enm-lille.fr](mailto:pgeneau@enm-lille.fr)

Samuel NEF – secteur Parc de la Deûle

[snef@enm-lille.fr](mailto:snef@enm-lille.fr)

### Agence de Développement et d'Urbanisme Lille Métropole

Guy CHAUTARD – service environnement

[gchautard@adu-lille-metropole.org](mailto:gchautard@adu-lille-metropole.org)

### Bureau d'étude BIOTOPE

Xavier CUCHERAT – Responsable de l'étude faune-flore sur le site des carrières

[xcucherat@biotope.fr](mailto:xcucherat@biotope.fr)

### Lille Métropole Communauté Urbaine

Emilie BLANCKAERT – Direction Espace Naturel et Urbain

[eblanckaert@lillemetropole.fr](mailto:eblanckaert@lillemetropole.fr)

Gabriel MONVILLE – Direction Espace Public et Voirie

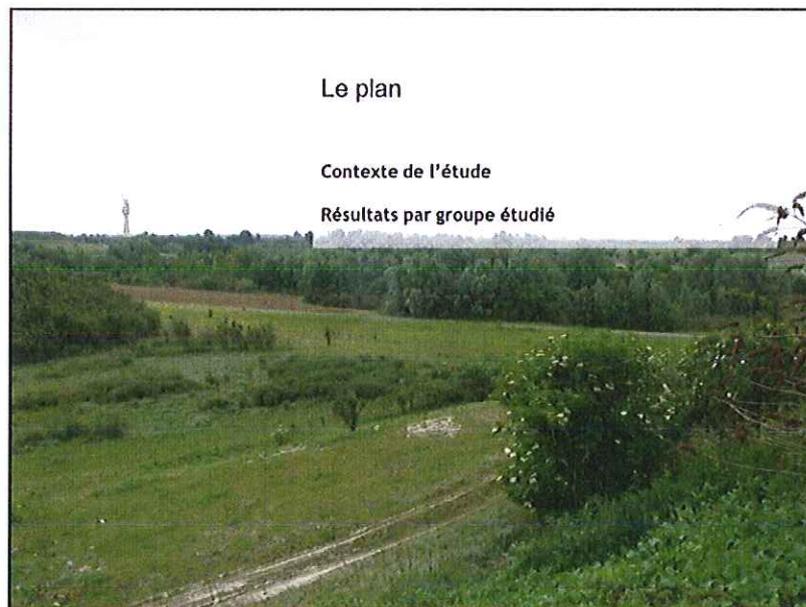
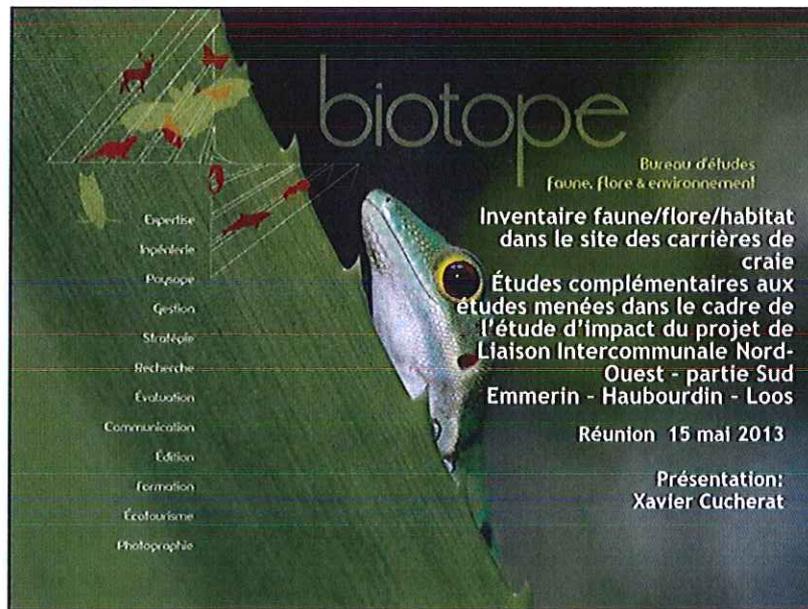
[gmonville@lillemetropole.fr](mailto:gmonville@lillemetropole.fr)

Laurent DELOBEL – Direction Espace Public et Voirie

[ldelobel@lillemetropole.fr](mailto:ldelobel@lillemetropole.fr)

Jean-Xavier GIRAUDOT – Direction Espace Public et Voirie

[jxgiraudot@lillemetropole.fr](mailto:jxgiraudot@lillemetropole.fr)





**Contexte de l'étude**

Les carrières de Loos – Haubourdin – Emmerin sont la propriété de la société RAMERY, qui exploite le site par le remblaiement de la carrière en matériaux inertes, par le recyclage de matériaux et par l'extraction de craie (arrêté préfectoral de 1999).

Le site des carrières de Loos – Haubourdin – Emmerin se trouve concerné par le tracé du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest – partie Sud (dite LINO Sud).

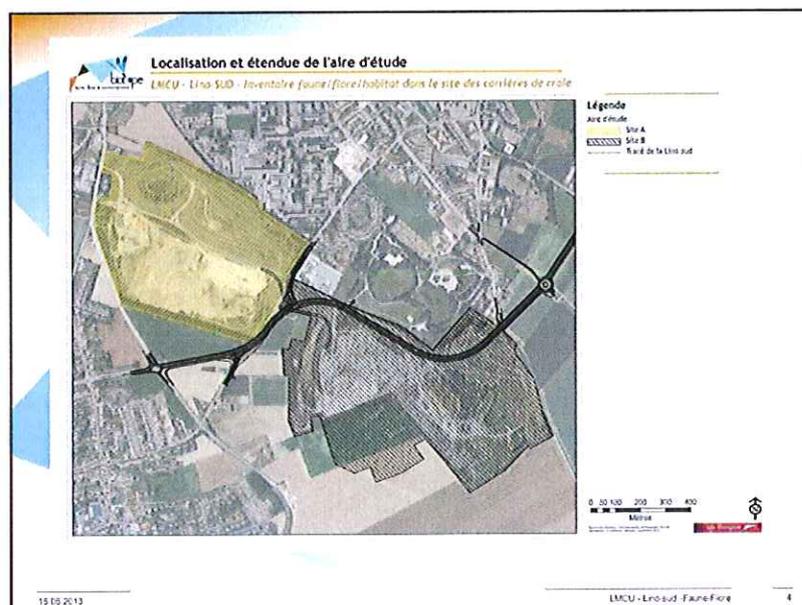
Sur ce secteur, la LINO Sud a pour objectif de favoriser le développement du pôle Eurasanté + CHRU et d'améliorer son accessibilité depuis la route départementale 341 et depuis l'ensemble du sud-ouest de l'agglomération lilloise.

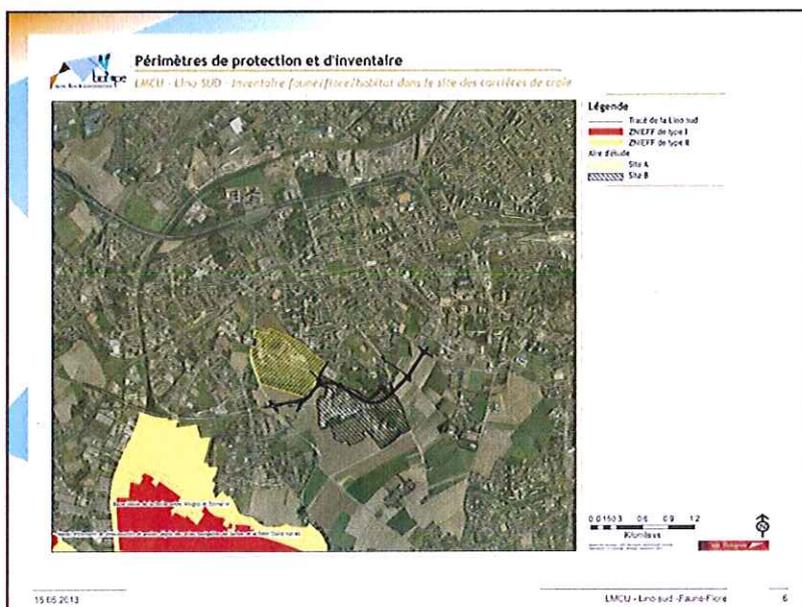
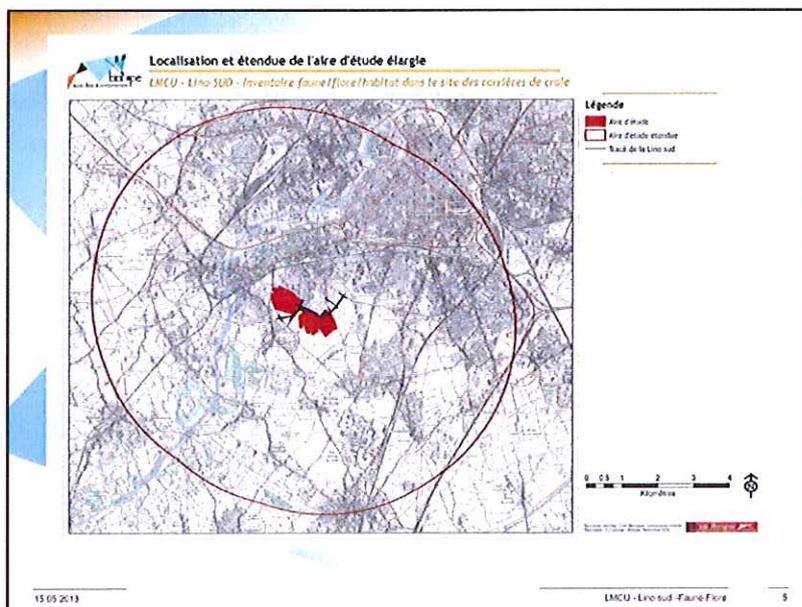
Des expertises faune-flore-habitat ont été dirigées par le bureau d'études EGIS en 2011, toutefois des lacunes ont été notées quant à la complétude des investigations faune-flore sur le site (en particulier pour certaines espèces remarquables).

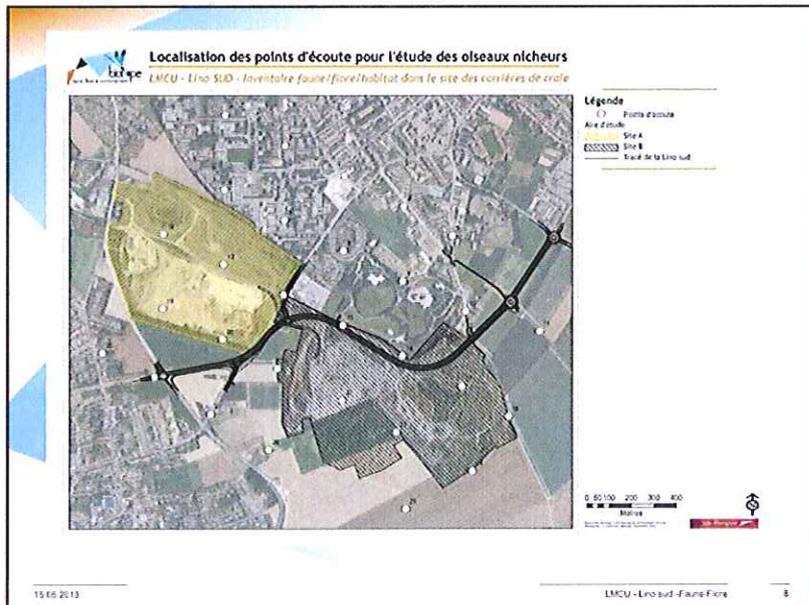
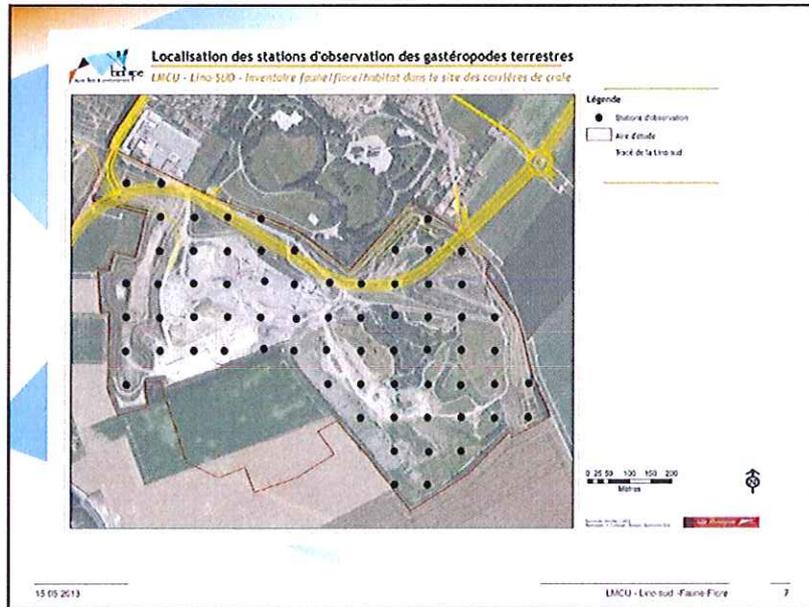
Lille Métropole Communauté Urbaine a sollicité le bureau d'études Biotope pour :

- Mettre à jour l'étude d'impact, spécifiquement sur les aspects faune-flore dans le site des carrières,
- Rédiger des préconisations concernant le projet LINO-sud et la remise en état des carrières.

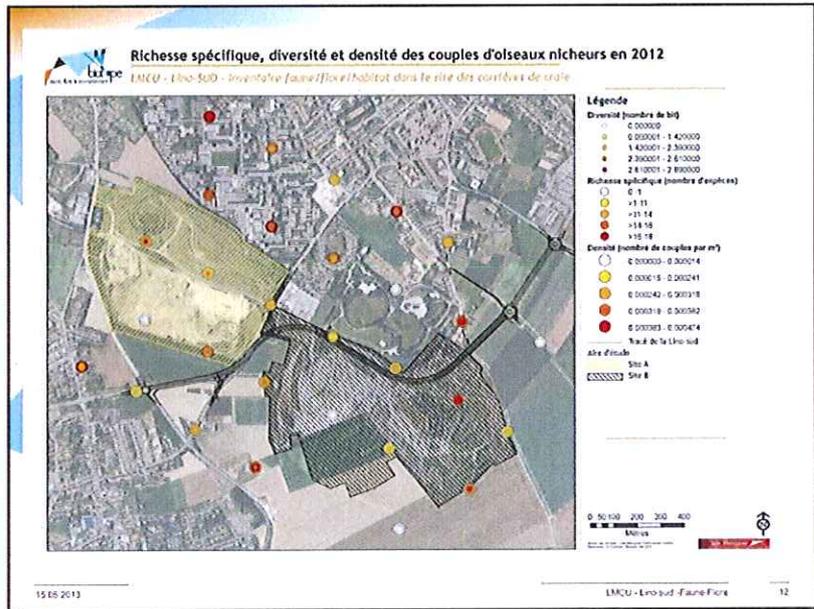
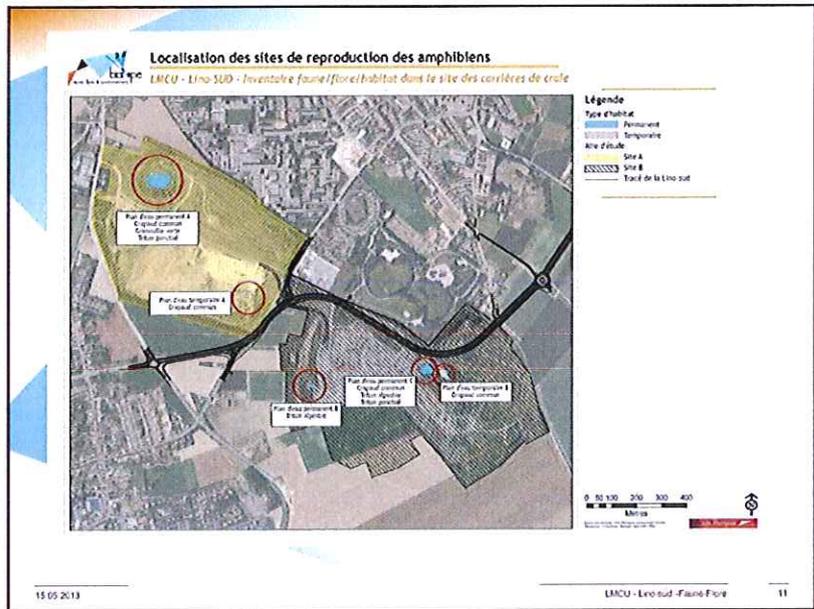
13.05.2013 LMCU - LinoSud - Faune-Flore

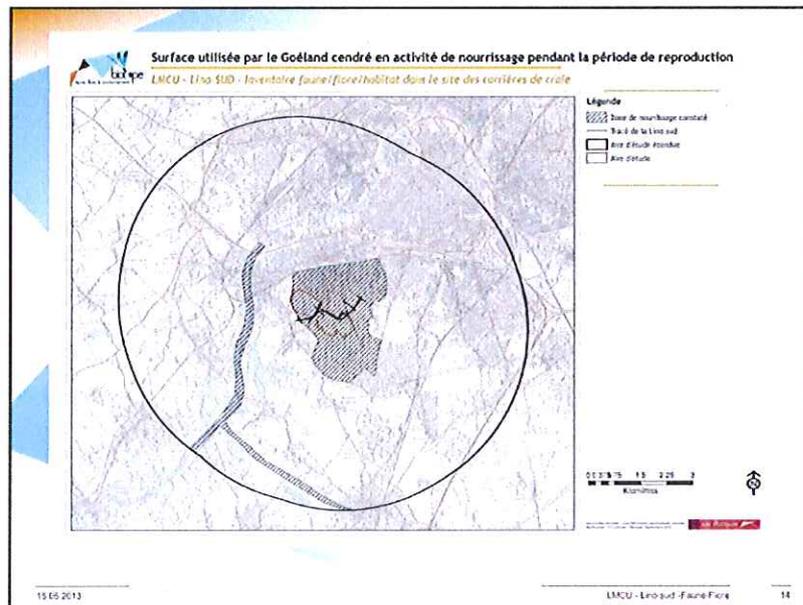


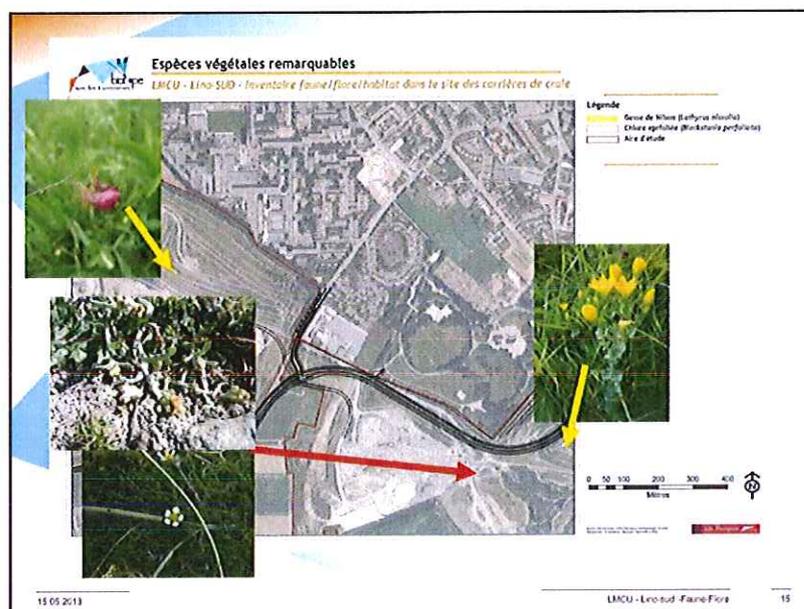












### Synthèse de l'avifaune patrimoniale nicheuse observée sur les sites A et B.

Nom de l'espèce	Statut de menace en France	Statut de menace 59162	Détails des observations (2012)
Fauvette grisette ( <i>Sylvia communis</i> )	Quasi menacée	-	Au moins 5 contacts correspondant à des mâles chanteurs. L'espèce fréquente les secteurs ouverts piquetés de jeunes arbustes des sites A et B.
Goéland cendré ( <i>Larus canus</i> )	Vulnérable	Rare	60 individus observés en début de saison de reproduction, 7 nicheurs et aucun juvénile à l'envol. L'espèce utilise tout l'espace de la carrière (site B) pour se nourrir et niche dans la plateforme de recyclage des matériaux et la zone de dépôt d'argile yprésienne.
Hirondelle de rivage ( <i>Riparia riparia</i> )	-	Localisée	Une colonie de 49 trous utilisés dans un tas de - scorie - situé sur la plateforme de recyclage de matériaux.
Linotte mélodieuse ( <i>Carduelis cannabina</i> )	Vulnérable	-	Un contact effectué dans le site A. L'espèce a été notée dans des haies de conifères.
Perdrix grise ( <i>Perdix perdix</i> )	-	En déclin	Plusieurs contacts effectués dans le site A et B où l'espèce utilise les secteurs de friche très ouverts.
Pouillot fitis ( <i>Phylloscopus trochilus</i> )	Quasi menacé	-	Au moins 2 contacts effectués dans le site B. L'espèce a été notée dans les jeunes saules.
Rousserolle effarvate ( <i>Acrocephalus scirpaceus</i> )	-	En déclin	Un mâle chanteur contacté dans le plan d'eau permanent du site A.

15.05.2013 LMCU - Lino-sud-Faune-Flore 15

### Synthèse de l'avifaune patrimoniale migratrice et hivernante observée sur les sites A et B.

Nom de l'espèce	Directive Oiseaux	SPEC	Détails de l'observation (2012-2013)
Faucon émerillon ( <i>Falco columbarius</i> )	Annexe I		Un individu est observé en train de chasser les petits poissons dans le site B autour de la centrale à béton.
Chevêche gambette ( <i>Fringa totanus</i> )		SPEC 2	Un individu est observé dans les flaques et mares situées dans la zone d'exploitation de la craie dans le site B pendant la fin de l'hiver.
Goland cendré ( <i>Larus cinereus</i> )		SPEC 2	Le site est utilisé comme d'atterrissage par une petite dizaine d'individus. Puis, la journée, la partie exploitée pour l'extraction de craie est utilisée pour la recherche de nourriture.
Linotte mélodieuse ( <i>Carduelis cannabina</i> )		SPEC 2	Des petites troupes d'une vingtaine d'individus sont notées dans la partie est du site B.
Pic vert ( <i>Picus viridis</i> )		SPEC 2	Deux individus sont notés en bordure nord est du site B à la recherche de nourriture.
Vanneau huppé ( <i>Varellus varellus</i> )		SPEC 2	L'espèce fréquente uniquement la partie exploitée pour l'extraction de craie.
Alouette des champs ( <i>Alauda arvensis</i> )		SPEC 3	Seule la partie est et sud-est du site B est utilisée par l'espèce qui recherche sa nourriture dans les parties cultivées en maïs. Le site est toutefois suivi par l'espèce en période migratoire.
Bécassine des marais ( <i>Gallinago gallinago</i> )		SPEC 3	Sept individus sont levés dans la partie ouest du site B, autour d'une mare temporaire inondée en hiver.
Chevêche guillemotte ( <i>Actitis hypoleucos</i> )		SPEC 3	Un individu est observé pendant l'hiver dans la zone d'extraction de craie.
Chouanneau saronnet ( <i>Sturnus vulgaris</i> )		SPEC 3	Le site est largement occupé par des volées de plusieurs dizaines d'individus qui y viennent se nourrir.
Faucon crécerelle ( <i>Falco tinnunculus</i> )		SPEC 3	Les individus observés durant l'hiver sur les sites sont vraisemblablement les mêmes que ceux qui nichent. Les sites A et B constituent leur territoire de chasse.
Moineau domestique ( <i>Passer domesticus</i> )		SPEC 3	Les individus se concentrent surtout aux lisières des sites en contact avec les habitations ou des locaux.
Perdrix grise ( <i>Pheasant phoeniceus</i> )		SPEC 3	Le site est largement occupé par des petits groupes de 2-5 individus qui y viennent se nourrir.

15/05/2013

LMCU - Lino-sud - Faune-Flore

17

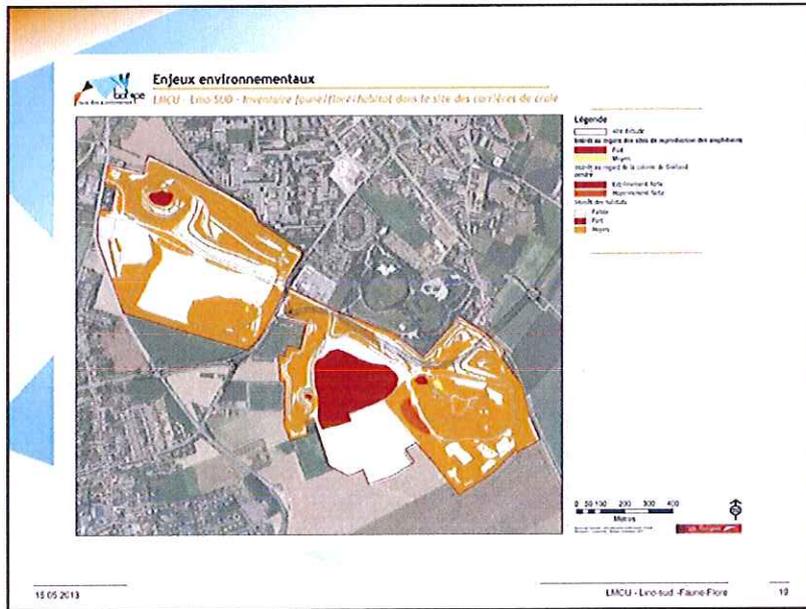
### Espèces de chiroptères observées sur l'aire d'étude immédiate et à proximité

Nom scientifique	Nom français	Statut européen	Directive nationale 2009	Statut régional 2009 (CMNF)	Détails de l'observation
<i>Myotis daubentonii</i>	Murin de Daubenton	Annexe IV	Préoccupation mineure	Commun	L'espèce a été observée une seule fois en transit au sein du Parc de Loos en limite Nord de l'aire d'étude immédiate.
<i>Myotis mystacinus</i>	Murin à moustaches	Annexe IV	Préoccupation mineure	Assez commun	L'espèce a été observée à trois reprises au sein d'une petite vallée se trouvant au cœur de l'aire d'étude immédiate.
<i>Eptesicus serotinus</i>	Murina commune	Annexe IV	Préoccupation mineure	Assez commun	L'espèce a été observée à dix reprises en limite ouest de l'aire d'étude. Il s'agit probablement d'un seul individu en action de chasse le long de l'arborescence épiphytée de Peupliers bordant la carrière. Un individu en transit en limite sud est de l'aire d'étude immédiate contacté lors des transects d'écoute et un autre en limite est de l'aire d'étude immédiate contacté à l'aide d'un enregistreur automatique SIBSAT.
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune	Annexe IV	Préoccupation mineure	Commun	L'espèce est assez bien représentée, elle est présente sur l'ensemble des milieux explorés, néanmoins les densités sont moindres dans cette partie de la région.
<b><i>Pipistrellus nathusii</i></b>	<b>Pipistrelle de Nathusius</b>	<b>Annexe IV</b>	<b>Qualité menacée</b>	<b>Assez commun</b>	<b>L'espèce a été identifiée de façon certain sur plusieurs points d'écoute n° 2, 3, 4 et 7.</b>

15/05/2013

LMCU - Lino-sud - Faune-Flore

18



## ▲ Conclusions sur le déroulement de l'enquête ▲

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral.

Les affichages réglementaires ont respecté les textes qui les ont prescrits et LMCU a remis au président de la CE les justificatifs des insertions dans la presse, sans délais.

Sans obligation légale, LMCU a mandaté un huissier de justice pour constater, sur le terrain, les affichages prescrits par l'arrêté préfectoral. Copie du constat a été remis à la CE, ainsi qu'un reportage photos des affichages réalisés par LMCU, avant passage de l'huissier.

Les permanences ont été tenues dans toutes les mairies dans des locaux accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Pour la tenue de ses réunions d'étape, LMCU a mis à dispositions des salles de réunion suffisamment équipées pour permettre les projections des documents informatisés.

Les réunions publiques, décidées par le CE ont été parfaitement organisées par les services techniques de LMCU et ceux des mairies de Loos et Lomme.

Le point le plus critique était celui du choix de l'adresse internet dédiée à l'enquête. La CE n'ayant pas d'accès à cette adresse aurait pu être un obstacle à leur réception, mais grâce à la réactivité de Madame BOMBAERTS (Mairie de Lomme) les observations ont été transmises au président de la CE en temps réel.

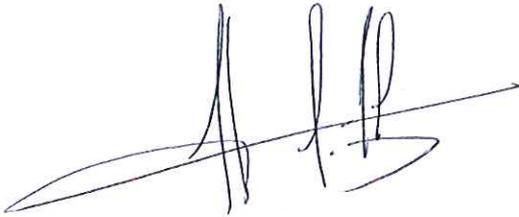
La CE a fait le constat que les différents modes d'expression ont permis au public de s'exprimer, aussi bien au cours des réunions publiques, en mairie avec ou sans présence des commissaires enquêteurs, par courrier ou par courriel.

Les réponses formulées par LMCU aux observations ont été généralement pertinentes. La majorité d'entre elles accordent une attention particulière aux demandes des riverains;

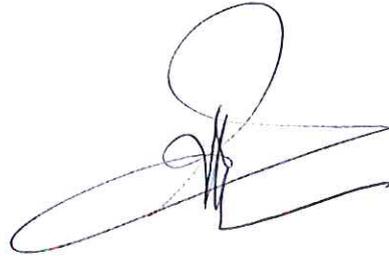
Le travail de la commission d'enquête a été facilité par la disponibilité et la réactivité des ingénieurs de Lille Métropole Communauté Urbaine, en charge de l'étude de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest, section Sud, qui ont toujours été attentifs aux besoins de l'enquête exprimés par les membres de la CE.

\*\*\*

Lille, le 8 novembre 2013



Monsieur Jean-Charles DELOFFRE  
Commissaire enquêteur titulaire



Monsieur Philippe ROUSSEL  
Commissaire enquêteur titulaire



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