

## **4 MESURES PREVUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET**

### **4.1 MESURES PREVUES PENDANT LA PERIODE DE REALISATION DES TRAVAUX**

#### **4.1.1 Mesures prévues pour éviter la pollution des eaux superficielles et souterraines**

- Assainissement provisoire du chantier (fossés de collecte des eaux) ;
- Décantation des eaux du chantier dans des bassins provisoires avant rejet dans le milieu naturel. Ces derniers auront également un rôle de déshuileur en retenant les hydrocarbures lessivés.
- Le ravitaillement en carburant des engins de chantier se fera à l'aide de pompes à arrêt automatique sur une aire étanche ;
- L'entretien des engins sera réalisé sur une aire étanche avec un système de récupération des eaux liquides et résiduelles ;
- La vidange des engins sera effectuée par aspiration sur l'aire étanche prévue à cet effet ;
- Les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé.

#### **Cout estimatif de ces mesures :**

Coût intégré au prix forfaitaire des installations de chantier

#### **4.1.2 Mesures prévues pour éviter les atteintes au milieu naturel**

- Réalisation des travaux dans les milieux sensibles (carrière d'Emmerin/Haubourdin/Loos, parc de Sequedin) en dehors des périodes de reproduction de la faune (mars à juillet) ; préconisations qui pourront être données par l'Ecologue nommé dans le cadre du chantier ;
- Sur les zones d'intérêt écologique : délimitation et suivi strict du chantier, afin de maîtriser la circulation des engins, d'éviter toute pollution de sol (perte d'essence, etc.) et mise en place de zone de dépôt adéquates.

#### **Cout estimatif de ces mesures :**

Coût intégré au prix forfaitaire des installations de chantier

#### **4.1.3 Mesures prévues pour éviter les nuisances**

- Mise en œuvre de moyens pour limiter, le cas échéant, l'émission de poussière (arrosage).
- Mise en place de clôtures de hauteur et de solidité satisfaisantes pour préciser les emprises et interdire l'accès aux endroits qui s'imposent.

**Cout estimatif de ces mesures :**

Coût intégré au prix forfaitaire des installations de chantier

**4.1.4 Mesures prévues pour éviter les risques liés aux travaux dans les sites pollués**

Les études ont indiqué que 3 sites devront faire l'objet d'un suivi particulier sur ce sujet :

Le site des carrières d'Emmerin-Haubourdin-Loos

Les matériaux de remblaiement de la carrière, sur l'emprise de la future voie, sont bien des matériaux inertes ; ils ne seront pas sortis de la carrière.

Le site de l'ancienne usine à gaz GDF à Loos

- Tri des terres, par le biais de prélèvements et d'analyses complémentaires d'échantillons de sol, afin de délimiter les impacts mis en évidence.
- Réalisation des travaux selon des techniques permettant de limiter le pompage des eaux souterraines, et à des périodes adéquates.

Pour la gestion des eaux souterraines pompées dans le cadre des travaux de terrassement, plusieurs alternatives sont envisageables à ce stade d'avancement des études :

- Le rejet des eaux au réseau communal ;
- La réinjection des eaux pompées dans la nappe ;
- L'évacuation des eaux pompées vers une filière adaptée.

Quelque soit la filière de gestion sélectionnée, la police de l'eau sera consultée.

Le site de Lomme Délivrance

- Elimination, par des moyens appropriés, des installations souterraines susceptibles de contenir des hydrocarbures qui seraient présentes sur l'emprise des travaux.

**Cout estimatif de ces mesures :**

Coût provisionné à 130 000€ H.T.

*Impossible à chiffrer précisément en l'état actuel de l'avancement des études.*

**4.1.5 Mesures prévues pour éviter et réduire les impacts négatifs sur les déplacements**Effets sur la circulation routière

- Signalisation efficace afin de renseigner l'utilisateur sur les itinéraires de déviation.
- Courriers d'information envoyés à l'ensemble des riverains du projet de LINO sud, au minimum un mois avant le démarrage des travaux de chaque tranche fonctionnelle.

Effets sur la circulation ferroviaire

- Pour la réalisation des ouvrages sous les voies ferrées, recours à des techniques de réalisation permettant de minimiser les périodes de perturbation de la circulation ferroviaire.

#### Effets sur la sécurité des déplacements, notamment pour les modes doux

- Signalisation efficace et sécurisation des parcours piétons et cyclistes autour du chantier.

<b>Cout estimatif de ces mesures :</b>
--

50 000€ H.T.
--------------

<i>Cette estimation ne reprend que le coût des différentes mesures d'information du public, les autres mesures étant comprises dans la masse des travaux ou de l'installation de la signalisation de chantier</i>
---

#### **4.1.6 Mesures prévues pour réduire les impacts négatifs en termes de déchets**

- Mise au point, par les entreprises, d'un plan de gestion des déchets.
- Réemploi sur le site des matériaux issus des travaux de terrassement
- Evacuation vers des zones de stockages adéquates de l'ensemble des matériaux dont les caractéristiques ne permettent pas un réemploi sur site.

<b>Cout estimatif de ces mesures :</b>
--

4 020 000 € H.T.
------------------

#### **4.1.7 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en termes de sécurité**

- Désignation, par la Maîtrise d'Ouvrage, d'un coordonnateur de sécurité et de protection de la santé, qui sera chargé de rédiger un Plan Général de Coordination de la Sécurité et de la Protection de la Santé (PGCSPS).
- Rédaction, par chaque entreprise qui sera titulaire d'un marché de travaux de la LINO Sud, d'un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS), qui sera validé par le Coordinateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS).

Ce PPSPS abordera les différents thèmes suivants :

- L'organisation du chantier,
- Les installations sanitaires disponibles,
- Le travail à exécuter,
- Les risques possibles pour les ouvriers dans la réalisation de leur travail,
- Les risques possibles que le travail de l'entreprise peut provoquer sur les ouvriers des autres entreprises,
- Les risques possibles que les travaux des autres entreprises peuvent générer sur les ouvriers de son entreprise,
- Les précautions qu'il est possible de prendre pour éviter ces risques,
- Les mesures de signalisation et de protection des cheminements deux-roues aux abords du chantier et/ou des zones circulées

<b>Cout estimatif de ces mesures :</b>
--

Coût intégré au prix forfaitaire de la préparation du chantier
--

## 4.2 MESURES PREVUES PENDANT LA PHASE D'EXPLOITATION

### 4.2.1 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur les eaux superficielles

- Rétablissement de l'ensemble des écoulements naturels de façon à évacuer le débit de pointe d'une crue centennale.
- Gestion des eaux pluviales issues de la chaussée par un système d'assainissement superficiel (noues et bassins d'infiltration et de stockage) qui régule les débits d'évacuation des eaux vers les exutoires en cas de forte pluie et qui assure une dépollution suffisante des eaux
- En cas de pollution accidentelle : mise en œuvre de mesures destinées à éviter la propagation de la pollution (installation de dispositifs absorbants) puis opérations de pompage et de traitement des pollutions

#### **Cout estimatif de ces mesures :**

Coût estimatif des ouvrages d'assainissement, qui font partie intégrante du projet : 2 530 000 € H.T.

### 4.2.2 Mesures prévues pour éviter et réduire les impacts négatifs sur les milieux naturels

- Mise en œuvre d'un système d'assainissement alternatif et d'aménagements paysagers propices à l'accueil de la faune et de la flore locale.
- Choix d'espèces floristiques vivaces locales et prise en compte de la flore spontanée dans la gestion qui sera mise en place.
- Création d'une « voie végétalisée » pour le passage de la petite faune sur les ouvrages de franchissement de l'autoroute A 25 et de la Deûle
- Dans le site des carrières d'Emmerin-Haubourdin-Loos, mise en œuvre d'aménagements paysagers favorisant notamment l'implantation d'une flore xérophile (sur près de 2 hectares) et aménagement d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales, propice à la faune locale.

Concernant le site des carrières, une étude faune-flore spécifique est en cours depuis le printemps 2012 afin de compléter et préciser, le cas échéant ces mesures et de déterminer si un dossier de demande de dérogation pour perturbation ou destruction d'espèces protégées.

#### **Cout estimatif de ces mesures :**

Coût estimatif des aménagements paysagers, qui font partie intégrante du projet :

5 000 000 € H.T.

Coût estimatif des sur-largeurs prévues sur les ouvrages :

480 000 € H.T.

#### 4.2.3 Mesures pour réduire les impacts négatifs sur le bruit

Le tableau suivant détaille, en fonction des 6 tranches fonctionnelles du projet, les différents types de protection prévus ainsi que les coûts associés.

Tranche fonctionnelle	Type de protection	Longueur x hauteur ou nombre d'IF	Coût unitaire HT	Coût global HT
TF 1	Isolation de façade	2 étages	7 500 €/étage	15 000 €
TF 2	Isolation de façade	75 étages	7 500 €/étage	562 500 €
TF 3	Isolation de façade	21 étages	7 500 €/étage	157 500 €
	Merlon	400 m x 4 m	300 € m lin.	120 000 €
	Mur antibruit absorbant	205 m x 3 m	700 € m <sup>2</sup>	430 500 €
TF 6	Isolation de façade	200 étages	7 500 €/étage	1 500 000 €
	Mur antibruit absorbant	145 m x 2 m	700 € / m <sup>2</sup>	203 000 €

<b>Coût estimatif de ces mesures :</b>	2 988 500 € H.T.
--	------------------

#### 4.2.4 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en matière de circulation

- Mise en œuvre de zones apaisées, qui sont intégrées au projet, destinées à s'assurer des reports de trafic attendus vers la voie principale et à éviter tout phénomène de « shunt ».
- Mise en œuvre de chemins de rétablissement des circulations des véhicules agricoles, à Sequedin

<b>Coût estimatif de ces mesures :</b>
--

Coût estimatif des zones apaisées, qui font partie intégrante du projet	4 836 000 € H.T.
Coût estimatif des chemins agricoles	200 000 € H.T.

#### 4.2.5 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur l'activité agricole

- Compensation de la destruction des jardins ouvriers situés à Loos-Haubourdin, par une relocalisation à proximité immédiate, sur des parcelles acquises par LMCU.
- Négociations avec les différents acteurs du monde agricole (exploitants agricoles, SAFER, chambre d'agriculture, etc.) afin de déterminer les compensations qui peuvent être envisagées (indemnités financières, échanges fonciers, etc.).

<b>Coût estimatif de ces mesures :</b>	
Coût estimatif de la relocalisation des jardins familiaux	140 000 € H.T.
Coût estimatif des indemnisations aux exploitants agricoles	250 000 € H.T.

#### 4.2.6 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs sur le paysage

- Conception du projet qui tient compte de son intégration dans le paysage (profil en long, aménagement de la voirie, etc.).
- Aménagements paysagers qualitatifs, à la fois sur la voie principale et sur les zones apaisées.

<b>Coût estimatif de ces mesures :</b>	
Coût estimatif des aménagements paysagers, qui font partie intégrante du projet :	5 000 000 €H.T.

#### 4.2.7 Mesures prévues pour éviter les impacts négatifs en matière d'allergie

- Choix d'espèces floristiques diversifiées et peu allergènes. Il ne s'agit pas d'arrêter de planter les espèces allergisantes, mais d'éviter qu'elles se retrouvent en quantité trop importante à un endroit donné ou même à l'échelle de la ville.
- Adoption d'une méthode d'entretien adaptée à la réduction de pollen.

<b>Coût estimatif de ces mesures :</b>	
Coût intégré au coût des aménagements paysagers	

---

## 5 ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES IMPACTS DU PROJET

---

### 5.1 ETAT INITIAL

---

Afin d'établir l'état initial du site, les impacts du projet, les mesures préconisées pour réduire voire supprimer ces impacts et la méthodologie appliquée se composent de recherches bibliographiques, d'un recueil de données auprès d'organismes compétents dans les différents domaines, d'une étude sur le terrain et d'une analyse réalisée à l'aide de méthodes expérimentées sur des aménagements similaires.

En fonction de la nature des informations requises et des données effectivement disponibles, l'analyse a été effectuée à deux niveaux :

- Une approche dite « globale » portant sur un secteur d'étude élargi, plus vaste que la zone d'étude proprement dite,
- Une approche plus ponctuelle, où les données portent sur des secteurs définis et bien localisés à l'intérieur du périmètre d'étude.

L'évaluation des impacts de l'opération résulte de la confrontation entre les caractéristiques du projet et les données du site à l'état initial. Avant de déterminer les effets de l'opération, il importait donc, dans un premier temps, de définir avec précision les caractéristiques du site à l'état initial.

Pour bâtir cet état initial, il s'est agi, selon les thèmes, d'utiliser un cadre d'étude pertinent vis-à-vis du thème traité. C'est pourquoi, suivant les préoccupations environnementales, l'analyse a porté sur les sites directement concernés par l'opération, leurs abords ou sur un ensemble pouvant être modifié par le projet.

Une consultation des administrations a, parallèlement à cette première synthèse, été engagée et complétée par une visite in situ.

Sur la base de ces données d'état initial, l'analyse des caractéristiques techniques du projet a permis une détermination précise des impacts du projet pour chacun des thèmes considérés. Sur la base de l'identification des impacts négatifs et positifs du projet, des mesures de suppression, réduction et compensation ont été préconisées quand cela s'est avéré nécessaire.

#### 5.1.1 Milieu physique

##### 5.1.1.a *Climatologie*

La démarche a consisté à recenser les différentes données du climat qui, dans le site, peuvent influencer le projet. Ce travail a été effectué à partir des données climat du Nord et plus particulièrement de la station Météo France de Lille-Lesquin, représentative du climat du site d'étude.

##### 5.1.1.b *Topographie et géologie*

La démarche a consisté à mettre en évidence les caractéristiques du milieu physique et à expliciter les conséquences de cette organisation sur la nature et la répartition des facteurs environnementaux induits (mouvements de terrain).

Ces informations ont été présentées au moyen des cartes IGN au 1/25000<sup>ème</sup>, de la carte géologique du secteur au 1/50000<sup>ème</sup>, des données de la Banque de données du Sous-sol du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) et le relevé géomètre du secteur.

### **5.1.1.c Hydrogéologie et hydrologie**

L'approche du milieu « eau » a été réalisée à partir d'une reconnaissance sur le terrain et de la consultation de documents du BRGM, des bases de documentations et cartographiques de l'Agence de l'eau Artois Picardie et de l'Agence Régionale de Santé pour les données sur les captages AEP et des données de Lille Métropole Communauté Urbaine.

### **5.1.2 Milieu naturel**

La première étape a consisté à présenter l'état des connaissances écologiques du site d'étude disponible dans la bibliographie et les documents officiels (données de la DREAL Nord Pas de Calais, cartographies et inventaires officiels : ZICO, ZNIEFF, réseau Natura 2000, etc.).

Ces éléments ont servi à orienter les études terrains et ont assuré :

- la validation du périmètre d'étude,
- l'élaboration d'une première liste des habitats, qui caractérise les enjeux écologiques prioritaires du site,
- l'identification des zones prioritaires d'inventaire faune et flore, qui ont été préférentiellement portées sur les habitats les plus intéressants pour le patrimoine naturel local.

Les visites de site ont été effectuées sur une journée complète le 9 octobre 2008 et les 31 mars, 8 juillet et 6 août 2009.

L'inventaire des habitats naturels a été initié par l'étude succincte des Scan 25 IGN, des orthophotos et de la base Corine Land Cover (base de données répertoriant l'occupation du sol en Europe par unité géographique de plus de 25 ha). Cette première analyse a permis de compléter les éléments identifiés dans les recherches bibliographiques, d'évaluer les potentialités du site et de ses abords et d'optimiser les prospections de terrain. L'identification précise des habitats naturels s'est basée sur les prospections terrains, notamment par l'étude des unités de végétation homogènes (flore et structure de la végétation) ainsi que des caractéristiques abiotiques (degré d'humidité, caractéristiques géologique et pédologique, etc.). Elle valide la liste des habitats pré-identifiés.

Les inventaires floristiques ont été les plus exhaustifs possibles et ont compris les espèces présentes dans chaque habitat, ou unité de végétation. Les périodes favorables à la réalisation de relevés floristiques se succèdent du printemps à l'automne.

Concernant les inventaires faunistiques, de manière générale, des transepts ont été établis à partir des zones d'habitats, des lieux de gagnage et de nichage et des traces pour croiser un maximum d'animaux.

De nouvelles prospections faunistiques et floristiques seront menées sur une année biologique. Elles ont commencé au printemps 2012 et permettront de compléter l'étude d'impact.

### **5.1.3 Milieu humain**

#### **5.1.3.a *Données socio-économiques***

L'analyse socio-économique a été réalisée à partir des recensements généraux de la population de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Sociales (INSEE).

#### **5.1.3.b *Documents d'urbanisme***

Les effets de l'aménagement sur l'urbanisation locale ont été évalués à partir de la consultation des documents d'urbanisme des communes de l'aire d'étude (PLU). Le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole a également été analysé.

#### **5.1.3.c *Agriculture***

Les parcelles agricoles ont été identifiées lors des visites de terrains et par un travail de croisement des données du PLU.

#### **5.1.3.d *Patrimoine***

Les effets du projet sur le patrimoine ont été appréhendés à partir des données recueillies auprès de la Base Mérimée du ministère de la Culture et de la Communication direction de l'Architecture et du Patrimoine et des documents d'urbanisme et cartes des obligations diverses de la métropole lilloise.

### **5.1.4 Nuisances et risques technologiques**

Les données relatives aux risque naturel et technologique ont été analysées à partir de la cartographie des obligations diverses de Lille Métropole, du site Internet Prim.net, de l'interrogation des bases BASIAS et BASOLS sur les sols pollués et de la consultation de la base de données en ligne des installations classées et sites SEVESO.

Les études concernant la mission d'investigation géotechnique réalisée par Fondasol en août 2011 et l'estimation de la qualité des déblais effectuées sur le site GDF à Loos par Tauw France ont également été utilisées.

Le paragraphe sur l'air a été appréhendé grâce aux données collectées par le réseau ATMO (notamment l'association ATMO Nord-Pas-de-Calais) et l'étude d'impact sur l'air et la santé réalisée en 2008 par le CETE.

L'acoustique a été appréhendée à partir de l'étude acoustique réalisée en juin 2010 par la société Egis Structure & Environnement avec simulation de propagation acoustique (logiciel MITHRA).

### **5.1.5 Paysage**

L'étude paysagère est faite par visite de site. Elle permet de dresser un profil paysager du secteur d'étude. L'analyse d'un paysage comprend sa compréhension dans un site géographique, sa géologie, son hydrologie, son patrimoine architectural, les infrastructures routières qui le desservent, son microclimat, etc.

Cette analyse permet d'évaluer un état des lieux paysager complet du site. Il s'agit particulièrement de déceler les particularités locales et les spécificités des paysages alentours.

## 5.2 DETERMINATION DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

---

La détermination des effets du projet s'est appuyée sur l'analyse comparative des données état initial/caractéristiques du projet, et sur les conditions de respect de la réglementation en vigueur (archéologie par exemple) et sur l'expérience d'Egis France.

Les méthodes d'évaluation des impacts utilisées dans cette étude sont conformes aux textes réglementaires en vigueur et à la jurisprudence, et en partie issues des documents suivants :

- Le dossier d'étude d'impact : Guide Méthodologique – SETRA / CERTU – août 1996.
- Guide des études d'environnement « Air » à destination des maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage : Guide méthodologique – SETRA / CERTU.

Cette évaluation est également fondée sur les impacts constatés de certains aménagements du même type réalisés qui permettent de déterminer les impacts potentiels. Au vu de l'expérience acquise et de la confrontation de ces effets potentiels aux données d'état initial, on extrapole ces résultats à l'opération étudiée.

Sur la base des données d'état initial, l'analyse des caractéristiques techniques de l'opération a donc permis une détermination précise des impacts de l'opération pour chacun des thèmes considérés.

Les impacts de l'opération ont été estimés en phase fonctionnelle, mais également pendant la phase de travaux, par rapport à ces principaux points de vue :

- l'environnement urbain, bâti, paysager ou à caractère naturel,
- l'organisation des déplacements,
- l'environnement sonore, atmosphérique et l'impact sur l'eau,
- les effets économiques et sociaux.

## 5.3 DEFINITION DES MESURES DE SUPPRESSION, REDUCTION ET COMPENSATION DES IMPACTS

---

Sur la base de l'identification des impacts négatifs du projet, des mesures de suppression, réduction et compensation peuvent être préconisées. Ces mesures d'insertion sont définies en référence à des textes réglementaires ou selon des dispositions habituellement connues et appliquées.

Les méthodes de définition des mesures visent donc en un premier lieu à inscrire le projet en conformité avec les textes réglementaires en vigueur, puis dans un second temps à optimiser l'insertion du projet dans le respect des spécificités de la zone d'étude tant sur le plan physique, naturel qu'humain.

A l'issue de cette démarche initiale, le choix et la définition des aménagements projetés s'inspirent de l'expérience acquise par chacun des participants à l'étude en matière de projets d'aménagement du territoire.

## 5.4 LES HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR LES MODELISATIONS DE TRAFIC

---

Les études de circulation menées dans le cadre du projet de LINO Sud se sont avant tout appuyées sur le modèle EMME2, exploité conjointement par LMCU et les services de l'Etat.

En termes de prévision des évolutions du trafic routier, ce modèle repose sur les hypothèses suivantes.

- **Concernant les trafics internes à la métropole :** stagnation des trafics routiers, ce qui correspond à l'évolution constatée sur la période 1998-2006 grâce aux enquêtes ménages-déplacements.

Les modélisations tiennent donc compte des résultats de la politique menée en faveur de l'usage des transports collectifs dans la métropole Lilloise. A noter cependant sur ce point que le PDU adopté en avril 2011 par Lille Métropole prévoit d'ici 2020 une baisse de la part modale assurée par les modes de déplacements routiers.

En ce sens, les hypothèses prises pour les études de circulation de la LINO Sud conduisent à une légère surestimation de la circulation attendue sur la LINO Sud par rapport aux ambitions affichées dans le PDU. Cette surestimation de la circulation attendue engendre une légère surestimation des nuisances générées par le projet.

- **Concernant les trafics d'échanges et de transit, extérieurs à la métropole :** prise en compte des hypothèses basses définies par le SETRA, qui correspondent là aussi aux dernières évolutions constatées depuis la dernière enquête cordons (en 2007).

## 5.5 LES DIFFICULTES RENCONTREES

---

Du point de vue de l'état initial, les difficultés rencontrées sont essentiellement liées à la taille très restreinte du périmètre d'étude par rapport à la taille des communes concernées, et donc au faible nombre de données disponibles à cette échelle précise.

Ainsi, les données statistiques (démographie, emploi, habitat) ou les données physiques (climatologie, géologie) sont appliquées à des territoires beaucoup plus larges, de façon à maintenir leur confidentialité, en évitant une réduction conduisant à repérer des particularités lorsque l'échantillon est d'une taille inadaptée.

Par ailleurs, d'autres difficultés plus ponctuelles ont été rencontrées pour deux sites.

### **Le site des carrières d'Emmerin – Haubourdin - Loos**

Sur ce site, les difficultés portent essentiellement sur les difficultés d'accès au site pour y réaliser les prospections faunistiques et floristiques en 2009. Cette carrière recèle une certaine richesse, surtout faunistique. Mais elle est également un site industriel en activités où circulent de nombreux camions et engins de chantier.

L'exploitant de la carrière ayant autorisé l'accès à la carrière en 2011 pour qu'un complément d'étude faune-flore soit engagé, de nouvelles prospections faunistiques et floristiques seront donc menées sur une année biologique complète. Les prospections ont commencé au printemps 2012 et permettront de compléter les mesures prévues dans l'étude d'impact.

### **Le site GDF à Loos**

Lille Métropole s'est rendue propriétaire de ce site en 2010-2011 et a ainsi pu engager une étude de sol permettant d'identifier les pollutions présentes dans le sol et dans les eaux souterraines.

Le projet de LINO Sud prévoyant sur ce site un ouvrage sous la voie ferrée, un travail technique doit encore être mené avec Réseau Ferré de France afin de définir précisément les caractéristiques techniques et les conditions de réalisation de cet ouvrage. Ces caractéristiques auront une influence sur les techniques envisageables pour le traitement, pendant la phase chantier, des pollutions présentes dans les eaux souterraines.

### **Le site Délivrance à Lomme**

Ce site est aujourd'hui propriété de RFF. Un travail technique a pu être engagé avec RFF dans le cadre du projet de LINO Sud, qui a notamment permis à Lille Métropole d'arrêter le tracé de la voie principale en fonction des installations existantes dans le site, et de mener des études de pollution des sols.

En revanche, il n'a pas été possible à ce stade d'avancement des études de mener de façon exhaustive une recherche de l'ensemble des pollutions présentes dans le sol. La présence ponctuelle d'anciennes cuves d'hydrocarbures, qui ne seraient pas répertoriées dans les archives de RFF et de la SNCF, n'est pas à exclure.

### Annexe 1 : Dispositif d'accompagnement des commerçants et des artisans à l'occasion de travaux communautaires de voirie et/ou d'assainissement

10 C 0126



Publié le : 12/04/2010  
Transmis en préfecture le : 12/04/2010

#### EXTRAIT

Du Registre aux délibérations  
Du Conseil de la Communauté

#### Réunion du CONSEIL du 02/04/2010

Nombre de membres en exercice : 170  
Date de la convocation à la réunion : 28 Mars 2010

**Présidente : Mme Martine AUBRY**

*(Secrétaire de Séance : Mme Vinciane FABER)*

**Présents** : (147) M. ADYNS, M. AISSI, M. AMIELH, M. ANDRE, Mme AUBRY, M. BAERT, M. BAILLOT, M. BARRET, M. BELIN, M. BENABBOU, M. BERNARD, M. BEZIRARD, Mme BIENCOURT, M. BLOT, M. BOCQUET, M. BODIOT, M. BOSSUT, Mme BOUCHART, Mme BOUDRY, M. BOUREL, M. BRAND, M. BREHON, Mme BRESSON, M. CACHEUX, M. CASTELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDRON, M. CHARLET, M. CODRON, M. COLIN, M. COSTEUR, M. COUSIN, Mme CULLEN, M. DARMANIN, Mme DARNEL, M. DAUBRESSE, M. DAVOINE, Mme DE CLERCQ, M. DE SAINTIGNON, M. DEBREU, M. DECOCQ, M. DELABY, Mme DELACROIX, M. DELAHOUSSE, M. DELANNOY, M. DELEBARRE J, M. DELEBARRE P, M. DELRUE, M. DERONNE, M. DEROO, M. DERUYTER, M. DESPIERRE, M. DOJKA, M. DROART, M. DUBUISSON, M. DUCROCQ, M. DUQUENNE, M. DURAND E, M. DURAND Y, M. DUSAUSOY, M. DUVAL, M. ELEGEST, Mme FABER, Mme FILLEUL, M. FOUCART, M. FREMAUX, M. GABRELLE, M. GERARD, Mme GOUBE, M. GRIMONPREZ, M. GRUSON, M. HAESBROECK, M. HAYART, M. HENNO, M. HERBAUT, M. HOUSSIN, Mme HUVENNE, M. IFRI, M. JACOB, Mme JACQUOT, M. JANSSENS, M. JEGOU, Mme KECHEMIR, Mme KRIEGER, M. LANNON, M. LEFEBVRE, M. LEPRETRE, M. LIEVEQUIN, M. LOOSVELT, M. MACQUET, M. MAIMOUNI, M. MARCHAND, M. MASSART, Mme MASSIET-ZIELENSKI, Mme MAUROY, M. MERTEN, M. MOLLE, M. MUNCH, M. MUTEZ, M. OLSZEWSKI, M. OURAL, M. PASTOUR, M. PAU, M. PAUCHET, M. PAURON, M. PICK, Mme PINCEDE, M. PLANCKE, Mme PLOUVIER, M. PLUSS, M. PROVO, M. QUEVERUE, M. QUIQUET, M. RABARY, Mme REIFFERS, M. REMORY, M. RENARD, Mme RINGOTTE, M. RONDELAERE, Mme RUSQUART, M. SANTRE, Mme SARTIAUX, Mme SCHARLY, M. SEGARD, M. SERHANI, Mme SIX, M. SPRIET, Mme STANIEC WAVRANT, M. TARDY, M. TIR, M. TURPIN, M. VAN TICHELEN, M. VANBELLE, Mme VANCOILLIE, M. VANDIERENDONCK, M. VERBRUGGE, M. VERCAMER, M. VERDONCK, M. VEROONE, M. VERSPIEREN, M. VICOT, M. VIGNOLE, M. WAYMEL, Mme WILLOQUEAUX, M. WOOD, M. ZOUTE.

**Excusés ayant donné pouvoir** : (23) M. CAMBIEN (pouvoir à M. GRIMONPREZ), M. COISNE (pouvoir à M. CASTELAIN), Mme DEMESSINE (pouvoir à M. DEBREU), M. DESMARECAUX (pouvoir à M. DERONNE), M. DUBOIS (pouvoir à M. DAVOINE), Mme DUHEM (pouvoir à M. FOUCART), M. DUJARDIN (pouvoir à M. SEGARD), M. DUWELZ (pouvoir à M. AISSI), M. GADAUT (pouvoir à Mme SCHARLY), M. GAUTHIER (pouvoir à M. PLUSS), M. LEDOUX (pouvoir à M. BERNARD), M. LEGRAND (pouvoir à Mme CULLEN), M. LEMOISNE (pouvoir à M. RABARY), M. LESAFFRE (pouvoir à M. DELABY), Mme LINKENHELD (pouvoir à Mme FILLEUL), Mme MULLIER (pouvoir à M. MERTEN), M. PACAUX (pouvoir à M. LEFEBVRE), M. PARGNEAUX (pouvoir à M. CACHEUX), M. RICHIR (pouvoir à M. LEBAS), Mme ROCHER (pouvoir à M. CAUCHE), Mme TELALI (pouvoir à M. CAUDRON), M. WATTEBLED (pouvoir à M. HENNO), M. WILLOCCQ (pouvoir à M. BOCQUET).

Dispositif d'accompagnement des commerçants et des artisans à l'occasion de travaux communautaires de voirie et/ou d'assainissement

**Dispositif d'accompagnement des commerçants et des artisans à l'occasion de travaux communautaires de voirie et/ou d'assainissement**

Rapport de Mme la Présidente au Conseil de la Communauté : **ADOpte A L'UNANIMITE**  
Ont signé tous les membres présents

Les travaux de voirie et d'assainissement initiés par Lille Métropole Communauté Urbaine sont parfois l'occasion de gênes diverses et de difficultés d'accès, de stationnement, pour le commerce de proximité touché directement par ces travaux à l'origine d'une baisse de fréquentation de la clientèle et de perte de chiffre d'affaire.

Suite aux demandes des communes de prendre en considération les situations engendrées par ces travaux, LMCU, tout en privilégiant la procédure contentieuse, entend assister sur le plan local et juridique les entreprises concernées durant la période des travaux publics, tout en respectant les critères jurisprudentiels

En matière d'indemnisation des préjudices commerciaux, seul le préjudice "anormal" ouvre droit à indemnisation. Ce critère s'apprécie tant sur le plan de la durée que de l'importance des difficultés d'accès et de la perte de chiffre d'affaire. De plus, seul le préjudice réel, directement imputable aux travaux publics est pris en compte.

Le dispositif, objet de la présente délibération, s'adresse aux commerces de détail et artisanal ayant une activité de vente aux particuliers dont un minimum de 75% de leur chiffre d'affaire est réalisé sur le lieu impacté directement par les travaux initiés par LMCU.

Ce dispositif concerne exclusivement les travaux publics réalisés sous maîtrise d'ouvrage communautaire de voirie et/ou d'assainissement d'une durée supérieure ou égale à trois mois et qui impactent directement un linéaire de commerce de proximité (notion de riveraineté directe) soit par des difficultés d'accessibilité pour les piétons, soit par des restrictions de circulation automobile et de stationnement.

Les objectifs du présent dispositif visent à :

- Renforcer le dialogue préalable et au cours des travaux publics entre les commerçants et le maître d'ouvrage.
- Mieux prendre en compte les intérêts des commerçants et artisans dans la conception des chantiers, afin de préserver leur attractivité et minorer les gênes occasionnées.
- Accompagner les commerçants dans leur demande d'aménagement fiscal auprès des services fiscaux compétents en la matière.
- Orienter les commerçants sollicitant une indemnisation d'un préjudice commercial subi.
- Accélérer les procédures d'indemnisation des commerçants.

Pour cela et afin de répondre localement aux besoins des entreprises concernées, des Comités Techniques seront mis en place au sein des communes et à leur initiative, afin d'anticiper les difficultés et de coordonner au mieux les travaux publics. Ils seront composés des représentants des services communaux et communautaires, des entreprises de travaux publics, des unions commerciales, des

Certifie le caractère exécutoire de cet acte  
Pour la Présidente  
Le 1<sup>er</sup> Vice-Président délégué

  
Henri SEGARD



animateurs Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC), des chambres consulaires et d'autres partenaires.

Ces Comités Techniques formuleront des propositions pour trouver les meilleures solutions à apporter aux commerces de proximité concernés, notamment :

- des actions de communication et d'information,
- une signalétique adaptée,
- une adaptation du planning et du plan de circulation,
- une mise en oeuvre des politiques commerciales (animation commerciale...),
- des actions de sensibilisation des entreprises de travaux publics,
- un accompagnement individualisé des commerçants par les partenaires...

Ces Comités Techniques se réuniront pendant la durée des travaux communautaires à une fréquence laissée à l'appréciation de ses membres, et selon l'importance des besoins locaux.

Par ailleurs, au sein de la communauté urbaine sera créé un Comité de Pilotage dédié à ces questions : " Commerce de proximité et Travaux publics ". Il sera composé du vice-président en charge du Commerce et de l'urbanisme commercial, du vice-président en charge des Affaires juridiques et assurances, et du vice-président en charge de l'Espace public urbain et naturel et de l'Ecologie urbaine, ainsi que des agents communautaires des Pôles Développement Economique, Espaces publics, écologie et Services urbains, Finances et gestion.

Le Comité de Pilotage " Commerce de proximité et Travaux publics " se réunira au moins une fois par trimestre en fonction des besoins. Il permettra :

- d'identifier les chantiers communautaires susceptibles d'engendrer des difficultés pour les commerces de proximité,
- d'identifier les mesures à mettre en oeuvre (organisation de Comités Techniques au sein des communes et à leur initiative, renforcement de la communication technique...),
- d'étudier les demandes de référé provision des entreprises concernées sur la base d'un rapport d'expertise judiciaire rendu dans le cadre d'une procédure de référé expertise devant le Tribunal Administratif, déposé à l'initiative de l'entreprise estimant avoir subi un préjudice du fait des travaux publics.

Suite au rapport d'expertise, préalable obligatoire, une procédure de référé provision pourra être envisagée par l'entreprise devant le Tribunal Administratif. Cette procédure rapide (entre 3 et 6 mois) vise à obtenir une avance sur le montant du préjudice, chiffré par l'expert.

Le Comité de Pilotage "Commerce de proximité et Travaux publics" analysera le rapport d'expertise, et estimera si la demande de provision de l'entreprise concernée est justifiée.

Il appréciera de l'opportunité de s'opposer à la demande de provision (via un mémoire en réplique), ou de ne pas s'opposer à celle-ci, si et seulement si :

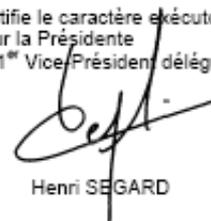
- l'entreprise concernée dépose simultanément une requête au fond auprès du tribunal Administratif, et,
- l'entreprise concernée dispose d'un cautionnement bancaire dans le cas où le Tribunal Administratif reconnaîtrait le préjudice non indemnisable ce qui provoquerait un remboursement de l'avance versée.

Dans ce cas, dès que le Tribunal Administratif aura accordé la provision à l'entreprise concernée, notre Etablissement public pourra procéder au paiement de la somme allouée au demandeur.

Au regard des éléments évoqués ci-dessus, il vous est proposé, les commissions Economie, Espace public - urbain et naturel, Ecologie urbaine et Finances et ressources consultées de :

1) adopter le dispositif d'accompagnement des commerçants et des artisans à l'occasion de travaux communautaires de voirie et/ou d'assainissement ;

Certifie le caractère exécutoire de cet acte  
Pour la Présidente  
Le 1<sup>er</sup> Vice-Président délégué

  
Henri SEGARD



10 C 0126

2) affecter les sommes allouées à ce dispositif au budget des Directions concernées du Pôle Espace public, écologie et services urbains (dépenses de fonctionnement - ligne charges exceptionnelles).

Certifie le caractère exécutoire de cet acte  
Pour la Présidente  
Le 1<sup>er</sup> Vice-Président délégué



Henri SEGARD

