

# DÉBAT PUBLIC

## RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



## RENDEZ-VOUS avec les acteurs du patrimoine, des paysages et de l'environnement

Maison Régionale de l'Environnement et des solidarités

12 mai 2015

18h00-20h30

Une quinzaine d'experts en matière environnementale ont participé au RDV avec les acteurs du patrimoine, des paysages et de l'environnement qui s'est déroulé le 12 mai à la MRES.

Comme à l'accoutumé, après un mot de bienvenu exprimé par M. Gallant, directeur de la MRES, la Commission particulière a expliqué le déroulé de la réunion et les modalités du débat public REGL avant de laisser la parole au maître d'ouvrage pour présenter les caractéristiques de son projet, accompagné d'un représentant du bureau d'études ASCONIT.

Les échanges ont porté sur les impacts environnementaux du projet et ont été nourris par les apports de M. Pierre-Jean Berthelot, chargé d'études Biodiversité au CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), qui est intervenu sur la « fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport, une interrelation complexe ».

### Résumé de la réunion

Lors de ce RDV, des sujets concernant les eaux souterraines et la protection des captages, les lieux de vigilance par rapport à la biodiversité, les sensibilités des milieux naturels et des sols ont été approfondis.

Sur les espaces naturels existants et les espèces protégées, la discussion s'est axée sur la nécessité d'associer la population locale ainsi que les services et les organismes environnementaux pour bénéficier de leur travail d'inventaire et d'analyse.

Les principes du Schéma Régional de Cohérence Écologique ont été expliqués : éviter, réduire, compenser. Et au niveau patrimonial, il a été rappelé que les protections portent principalement sur la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Carvin et sur le Bassin Minier, inscrit au Patrimoine Mondial par l'UNESCO. L'impact du projet sur le site de Sainte Henriette et des terrils est apparu comme une atteinte non compensable.

Enfin, l'intervention du CEREMA sur la fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport a nourri les échanges avec les participants qui ont porté sur des alternatives possibles au fuseau d'études réservé et sur une politique des délaissés entre les lignes TGV et le Réseau Express.

## Impacts du Réseaux Express Grand Lille

Le représentant du bureau d'études ASCONIT qui a réalisé les études préliminaires pour le compte de la Région, est intervenu pour préciser les principaux éléments de l'analyse environnementale réalisée entre Octobre 2012 et Janvier 2014.

Selon lui, les impacts environnementaux et paysagers ont été pris en compte afin de les maîtriser. Le tracé du projet longeant les infrastructures existantes (ligne à grande vitesse et autoroute A1) a été étudié dans l'objectif de réduire les atteintes aux milieux humains et naturels. Les impacts paysagers et environnementaux seraient ainsi limités ; ce choix de tracé permettrait en outre le remaillage de la trame verte et bleue et aurait un effet favorable sur la qualité de l'air et l'énergie.

La topographie et la géologie du site appellent des travaux de terrassement pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sur lesquels il faut être vigilant. Les eaux souterraines constituent notamment une problématique importante car la nappe se trouve souvent à moins de 5 mètres. Le passage en déblais peut donc poser des problèmes pour la circulation des eaux souterraines. Cela a motivé la décision d'ajuster le plus possible le projet en déblai ; c'est pourquoi à Lesquin par exemple, on se calera sur le terrain naturel. Le dossier loi sur l'eau s'appuiera, si le projet se poursuit, sur une modélisation hydrogéologique.

Concernant la gare centrale, le projet serait susceptible d'avoir des impacts sur les eaux superficielles et souterraines (imperméabilisation des sols, rejet d'eaux pluviales, etc.), ce qui pourrait avoir des conséquences pour l'alimentation en eau potable.

Si le projet se poursuit, rappelle le bureau d'études, ces impacts feront l'objet d'une évaluation plus approfondie dans le cadre de l'étude d'impact. Des études techniques plus poussées seront ainsi réalisées pour réduire au maximum les impacts générés et les rendre compatibles avec la réglementation.

Dans le secteur sud, le tracé intercepterait des lieux de protection comme le Projet d'Intérêt Général (PIG) entre Phalempin et Avelin mais aussi le PIG de l'Escrebieux. Mais, rappelle le maître d'ouvrage, les règlements des deux PIG et des périmètres de protection concernés seront respectés.

Les mouvements de terre seraient importants dans le secteur de Sainte-Henriette si le terroir 92 était impacté.

Il peut y avoir aussi sur le tracé des sites et sols pollués. Aussi, un diagnostic environnemental pour définir le devenir des terres à évacuer et une analyse des risques sanitaires sont à prévoir.

Dans le cadre des études, les écologues d'ASCONIT ont parcouru les 40 km du projet de ligne pour apporter un regard sur les sensibilités des milieux naturels et sur les sols. D'après leur représentant, le projet vise à limiter les emprises sur les secteurs d'intérêt écologique, en particulier par le biais du jumelage entre la LGV Nord, notamment entre Carvin-Libercourt où les enjeux sont importants : réservoirs biologiques de type terroir, zones humides, ZNIEFF. Certains de ces enjeux ne font pas l'objet de contraintes réglementaires comme les zones humides. Mais les terroirs de Sainte-Henriette et des lieux secs avec une végétation très particulière propice au développement d'espèces protégées sont considérés comme des zones sensibles par le bureau d'études.

Pour l'heure, les études faunistiques et floristiques précises n'ont pas été réalisées car, estime ASCONIT, à ce stade du projet il n'y a pas besoin d'approfondir ces questions. Si le projet avance, affirme la Région, toutes les études seront réalisées sur un cycle complet pour déterminer les impacts du projet et voir s'il y a besoin de solliciter la dérogation exceptionnelle de destruction/déplacement d'espèces animales et végétales protégées, conformément à la loi. Pour l'instant, précise-t-elle, le projet est au stade des grands ensembles dans les études préliminaires.

Au niveau patrimonial, il est rappelé que le projet devrait être compatible au règlement de la ZPPAUP de Carvin. Par ailleurs, la Direction régionale des affaires culturelles serait saisie pour la sensibilité archéologique du secteur mais aussi pour le site de Sainte-Henriette classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. A ce sujet, le maître d'ouvrage indique que si le projet se poursuit, il fera des études plus poussées pour voir comment concilier la protection UNESCO et la réalisation du projet.

Sa volonté, affirme-t-il, n'est pas de détériorer plus mais au contraire d'améliorer l'existant.

## Premiers échanges avec la salle

Un hydrogéologue ayant une expertise particulière sur les zones concernées par le projet rappelle la nécessité de bien protéger ces zones.

Il préconise la prudence pour éviter le risque de pollution sur ce qui existe mais aussi pour préserver le maillage des réseaux existants car il y a des problèmes d'eau potable sur la métropole lilloise en période d'étiage.

Considérant que le maître d'ouvrage a évité les écueils principaux et notamment les PIG, il estime que le tracé est globalement correct sur un plan général.

Il évoque toutefois trois points qui pourraient poser problème si le maître d'ouvrage n'y prenait pas garde :

- Le chantier de construction : au niveau de la gare Lille Flandres, une gare souterraine étant envisagée, une partie du tracé sera dans l'eau de la nappe de la craie. Il existe donc de très fortes difficultés potentielles de chantier sur cette zone qu'il faudra geler ; vu le débit très fort de la nappe il sera très difficile d'avancer dans les travaux. Ces difficultés ont déjà été rencontrées lors de la construction du métro mais aussi de la gare.
- Les bassins sur le tracé : le projet REGL passe en bordure de la ligne TGV et aussi des anciennes sucreries Dujardin (vers Seclin). L'expérience de la construction de la ligne TGV a montré qu'à cet endroit les bassins se vident naturellement créant des arrivées massives d'eau. Cette zone est ainsi considérée à risques pour l'eau qui alimente la communauté urbaine de Lille. Les 11 captages existant étant indispensables, il faudra être très vigilant.
- La maintenance des lignes : l'utilisation des produits chimiques pour le désherbage étant une habitude, il faut veiller à ne pas les déverser de façon massive sur le ballast pour éviter de créer une pollution de l'eau. Des systèmes qui permettent d'éviter ce genre de problème existent cependant, par brûlage notamment.

Rappelant, sans les détailler, que d'autres facteurs pourraient poser problème, cet intervenant suggère au maître d'ouvrage de bien distinguer les impacts pendant la phase travaux et la phase exploitation afin de mieux les prendre en compte.

Un participant prend la parole pour faire une remarque sur l'importance de l'expertise locale. Avouant avoir pris connaissance du projet depuis peu et ne présumant pas de ce fait de sa capacité à juger pleinement de la pertinence des éléments avancés par le maître d'ouvrage sur la prise en compte de tous les points de vigilance avancés, il souhaite néanmoins que les impacts locaux soient traités avec une attention particulière car ils sont spécifiques à chaque zone. Il préconise ainsi une prise en compte des spécificités locales afin d'apporter les réponses qui conviennent. Il estime qu'il faut également tenir compte de l'expertise locale des riverains qui doivent être associés au maximum aux études car ils ont une connaissance fine des éléments environnementaux à risque au niveau local, tout comme les structures locales chargées de la préservation de l'environnement et les experts sur la faune et la flore. Pour lui, tous ces acteurs devraient être associés pour contribuer à éviter des impacts qui ne seraient pas rendus perceptibles par les études réalisées.

La question des espaces existants et notamment des espèces protégées comme les chauves-souris dans les catiches de Villeneuve d'Asq a également soulevé les réactions de la salle. D'autres projets d'aménagement comme le Grand Stade ont impacté ces espaces alors qu'ils sont aujourd'hui inventoriés. En effet, affirme un intervenant, il existe une information conséquente sur le sujet qu'il convient de consulter. Les services de l'ONF et du Conseil général devraient aussi être associés pour bien identifier ces espaces.

Selon un autre participant, il existe également un réseau de naturalistes qui recueille des informations environnementales et les restitue au plus grand nombre. Il préconise ainsi au maître d'ouvrage de travailler avec eux. Il estime toutefois que cela sera surtout très utile au moment où le projet sera au stade des études d'impact et d'incidence.

Pour le maître d'ouvrage et le représentant du bureau d'études, les personnes chargées des études environnementales sur le projet travaillent déjà dans cette optique et continueront de le faire en associant tous les acteurs concernés.

Concernant, les points de vigilance évoqués par un participant, le maître d'ouvrage estime que le désherbage est un problème qui concerne le gestionnaire du réseau au moment de la maintenance.

Une personne, après avoir souligné les effets importants d'une fragmentation supplémentaire sur des milieux écologiques d'intérêt, souhaite connaître l'impact du tracé sur les zones classées par

l'UNESCO et plus précisément ce qui restera du terroir si le projet se réalise. Elle demande également des précisions sur la fourche prévue pour les deux gares (une desserte dans la gare existante et une autre qui part vers Douai) car elle est de nature à impacter le terroir de Sainte-Henriette.

Pour le maître d'ouvrage le problème qui se pose pour la construction d'une seule gare assurant les deux dessertes réside dans l'emplacement de celle-ci ; si elle avait été unique, elle aurait dû être située dans une « no man's land » plus au nord. Il a par ailleurs été impossible de présenter un projet de tracé entre la ligne TGV et le terroir compte tenu de l'instabilité de ce dernier. C'est pourquoi la décision de rapprocher la gare de la zone industrielle a été prise mais il sera toutefois nécessaire d'affiner le tracé.

Pour le directeur de la MRES, il est évident que cela ajoutera une fragmentation sur une qualité écologique avérée.

Dans un autre registre, un intervenant souhaite avoir des explications concernant le report modal de la voiture sur le train prévu par le projet REGL, alors qu'une voie de covoiturage est envisagée sur l'A1. Il demande si le maître d'ouvrage est décisionnaire sur cette question.

Il est répondu que le Conseil régional n'est pas décisionnaire étant donné que c'est une question qui concerne directement la DREAL (*en fait, il s'agit plutôt de la direction interdépartementale des routes Nord*). Toutefois, si la possibilité de faire une voie est offerte, le maître d'ouvrage se doit de prévoir cette voie même si le trafic actuel ne le permet pas encore.

## Intervention de M. Berthelot (CEREMA) sur la fragmentation des milieux naturels et les infrastructures linéaires de transport

S'appuyant sur un diaporama, M. Berthelot explique que la fragmentation est un phénomène induit par les infrastructures en milieu naturel et rappelle que la fragmentation des espaces constitue la 2<sup>ème</sup> cause d'érosion de la biodiversité à l'échelle mondiale avec l'aménagement du territoire. Elle contribue en effet à la réduction de la superficie des habitats naturels et à l'accroissement des difficultés de déplacement entre les habitats, isolant de ce fait progressivement les espèces. Une étude de l'Agence européenne de l'environnement de 2011 indique que le Nord de la France est très fragmenté et urbanisé, comme les Pays-Bas. Selon le CERAMA, la perte de connectivité pouvant être attribuée à la réalisation d'une route est de 60% (40% au rail et 30% à la voie d'eau).

La Région Nord Pas-de-Calais s'était fortement mobilisée antérieurement pour réaliser un schéma régional trame verte et bleue afin de lutter contre les effets de la fragmentation de l'espace. Le Grenelle de l'environnement a conforté ensuite cette politique.

En ce qui concerne le projet, il est essentiel que le maître d'ouvrage mette en œuvre la doctrine éviter/réduire/compenser. Il faut qu'il fasse finement identifier les habitats et espèces et analyser le fonctionnement des écosystèmes pour éviter que soit portée une atteinte à leur intégrité. Il convient ensuite de réduire les impacts puis de restaurer les milieux et recréer, par des aménagements adaptés de style écoducs des connectivités.

En conclusion, M. Berthelot indique que les réalisations d'infrastructures constituent à la fois des destructions/altérations d'habitats et des perturbations/destructions d'espèces mais qu'elles sont aussi un élément d'opportunité pour la création d'habitats nouveaux propices aux espèces si les dépendances ainsi créées sont bien réalisées et correctement gérées. Il est par ailleurs essentiel d'évaluer ces éléments afin de pouvoir apporter des mesures correctrices si ce qui avait été envisagé ne se réalise pas.

Le maître d'ouvrage ajoute que, selon lui, le regroupement des infrastructures constitue un moyen de limiter la fragmentation et que les études ultérieures plus fines permettront de proposer des solutions de création de connectivités nouvelles. Il s'engage, si le projet se réalise, à prendre des mesures efficaces, notamment en termes d'amélioration de l'existant.

## Nouveaux échanges avec la salle

A une question portant sur la réparation des erreurs antérieures (autoroute A1 sans passage pour la grande faune), le maître d'ouvrage répond positivement deux terrils, on altère des milieux uniques qu'on ne peut reproduire et par conséquent qu'on ne peut compenser.

Le maître d'ouvrage répond qu'il ne s'agit pas de détruire les terrils. Si le projet se réalise, on laissera, en liaison avec la communauté d'agglomération, des espaces de part et d'autre des terrils. En tout état de cause, le franchissement de la voie ferrée actuelle entre Lens et Douai impose de passer à une certaine hauteur, préservant de ce fait le terril même si sa vision risque d'être quelque peu altérée.

En réponse à une autre question portant sur la gestion des délaissés, le maître d'ouvrage répond que celle-ci pourra servir à l'amélioration de la biodiversité, même si des raisons techniques ne permettent pas de s'appuyer sur les talus de la ligne TGV pour limiter l'emprise de ces délaissés.

Un intervenant désire savoir si des alternatives de tracés, base de la doctrine « éviter/réduire/compenser » ont été étudiées pour apprécier les divers enjeux, notamment environnementaux, des territoires.

Le maître d'ouvrage répond négativement en précisant que la volonté première était de relier Lille au Bassin minier en étant au plus près des infrastructures linéaires existantes (A1 et TGV) afin d'éviter de nouvelles fragmentations. La seule micro-variante envisagée était plus au nord, à hauteur de Lesquin.

L'intervenant souligne que le jumelage à des infrastructures existantes ne peut être qualifié de « zéro fragmentation ». C'est peut-être un moindre mal mais qui ajoute encore de la fragmentation à un territoire déjà très anthropisé, même si un projet neuf donne plus de souplesse en matière de recréation de connectivités.

### Quelques précisions

La CPDP retrace ici les propos tenus par les participants : aucune des questions ou opinions présentées ci-après ne saurait l'engager, elle est totalement neutre.

Ce document a pour objet de proposer une rapide synthèse des propos tenus en réunion.

La CPDP invite les participants aux débats et tous ceux qu'il intéresse à se reporter aux documents du maître d'ouvrage, ainsi qu'aux études auxquelles il se réfère. C'est la base à partir de laquelle les échanges s'organisent

Les questions posées en réunion seront approfondies au cours du débat. Si vous souhaitez recevoir une réponse écrite personnelle, nous vous invitons à poser votre question par écrit ou sur le site du débat (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Pour retrouver les éléments de présentation du projet par le maître d'ouvrage, nous vous invitons à demander à la CPDP le dossier du débat et sa synthèse, ou à télécharger ces documents (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Vous pouvez également accéder aux Power Points présentés au cours de la réunion sur le site du débat (<http://regl.depabtpublic.fr>)

Commission particulière du débat public sur le projet « Réseau Express Grand Lille »  
11 rue des Ponts de Comines  
59000 Lille  
[regl@debatpublic.fr](mailto:regl@debatpublic.fr)  
Tél : 03 20 39 56 40