

Référence FR01T12B48/DCO/FRA/466-14



ÉTUDES PRÉLIMINAIRES - VOLUME 4 : ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE



LE GRAND LILLE – LIEN RAPIDE FERROVIAIRE ENTRE LA MÉTROPOLE LILLOISE ET LE BASSIN MINIER

ÉTUDES PRÉLIMINAIRES - VOLUME 4 : ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE

FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	Région Nord – Pas de Calais
Projet	Le Grand Lille – lien rapide ferroviaire entre la métropole lilloise et le bassin minier
Étude	Études préliminaires - Volume 4 : Étude environnementale
Nature du document	Volume 4 – Étude environnementale
Date	19/09/2014
Nom du fichier	Volume 4_Etude environnementale_pdg v2.0
Référence	FR01T12B48/DCO/FRA/466-14
Langue du document	Français
Nombre de pages	160

APPROBATION

Version	Nom		Fonction	Date	Visa	Modifications
1	Rédaction	ASCONIT	Environnement	16/06/2014		-
	Vérification	ASCONIT	Environnement	16/06/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	B. Rowenczyn	Chef de Projet	16/06/2014		
2	Rédaction	ASCONIT	Environnement	19/09/2014		Prise en compte des remarques du courrier de la Région du 30/07/14
	Vérification	ASCONIT	Environnement	19/09/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	B. Rowenczyn	Chef de Projet	19/09/2014		

ETUDES PRELIMINAIRES DE LA LIAISON DE TYPE RER LILLE / HENIN-BEAUMONT

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

RECUEIL DE DONNEES
Version du 12 septembre 2014

REGION NORD – PAS-DE-CALAIS
DEPARTEMENTS DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
Contexte de l'étude.....	5
Délimitation de l'aire d'étude.....	5
Méthodologie du recueil de données.....	12
PARTIE 1 : MILIEU PHYSIQUE	13
1.1 Climatologie.....	14
1.2 Topographie.....	15
1.3 Géologie.....	18
1.4 Documents de planification de la ressource en eau.....	21
1.5 Eaux souterraines.....	22
1.6 Eaux superficielles.....	39
PARTIE 2 : MILIEU NATUREL.....	44
2.1 Zonages du patrimoine naturel.....	45
2.2 Terrils.....	53
2.3 Zones humides.....	54
2.4 Trame verte et bleue.....	57
2.5 Inventaires des habitats naturels.....	58
PARTIE 3 : PAYSAGE ET PATRIMOINE	70
3.1 Paysage.....	71
3.2 Patrimoine.....	75
PARTIE 4 : MILIEU HUMAIN.....	84
4.1 Situation administrative et intercommunalité.....	85
4.2 Quelques données sur le contexte socio-économique.....	87
4.3 Activités.....	98
4.4 Infrastructures et réseaux.....	108
4.5 Urbanisme.....	115
PARTIE 5 : RISQUES ET SANTE PUBLIQUE	128
5.1 Risques.....	129
5.2 Santé publique.....	143
5.3 Sites et sols pollués.....	154

PREAMBULE

CONTEXTE DE L'ETUDE

La Région Nord – Pas-de-Calais a inscrit au Schéma Régional des Transports, adopté le 22 novembre 2006, la création d'un nouveau système capacitair le long de l'autoroute A1, entre la Métropole Lilloise et le Bassin Minier, afin de faire face au développement de l'Aire Urbaine Centrale et à l'accroissement de ses besoins de mobilité.

En effet, la métropolisation et le fonctionnement de l'aire urbaine centrale rendent nécessaires la maîtrise des flux automobiles de l'A1. Compte tenu du volume de clientèle automobile qu'il faudra capter, cela implique, au-delà de l'amélioration des infrastructures existantes, de créer une nouvelle liaison capacitair rapide entre Lille et le Bassin minier, de type RER¹.

Dans le cadre des études préliminaires relatives à ce projet de lien rapide ferroviaire, un diagnostic est donc mené afin de mettre en évidence les enjeux environnementaux du secteur d'étude selon une approche thématique.

DELIMITATION DE L'AIRE D'ETUDE

Carte « Délimitation de l'aire d'étude » page 7

Le tracé potentiel pressenti se situe dans un corridor suivant un axe Sud-Nord, c'est-à-dire de Hénin-Beaumont vers le centre de Lille. D'une longueur totale d'environ 30 km, il est pressenti le long de la LGV (Ligne à Grand Vitesse) Nord jusque Seclin, puis à proximité de l'aéroport de Lesquin suivant plusieurs variantes pour aboutir à Lille Flandres en souterrain. Au stade actuel des études, 4 arrêts sont envisagés à Carvin, Seclin, Lesquin et au Stade Pierre Mauroy. Depuis le terminus Sud à Hénin-Beaumont, une extension de la liaison ferroviaire devra être rendue possible, notamment pour entrevoir une desserte future des agglomérations d'Arras, Douai et Cambrai.

Compte tenu de ces éléments de définition du projet et des visites de terrain effectuées préalablement au recueil de données, une aire d'étude a été définie :

- l'extrémité Sud de l'aire d'étude correspond au Nord des communes de Corbehem et de Brebières ; elle intègre ainsi la halte ferroviaire de Corbehem située sur la voie ferrée de Paris-Nord à Lille (qui relie notamment Arras et Douai) ;
- en direction du Nord, l'aire d'étude correspond à une zone de 500 m de part et d'autre de la voie ferrée située entre la bifurcation de Corbehem et Quiéry-la-Motte ;
- à l'intersection avec l'autoroute A1, les limites de l'aire d'étude sont situées à 500 m de part et d'autre d'une ligne virtuelle localisée entre l'A1 et la LGV Nord ;
- elle intègre alors à Hénin-Beaumont l'échangeur A1/A21 ainsi que les deux terrils ; dans le secteur Sud-Ouest, elle correspond à une bande de 500 m au Sud de la RN43 compte tenu du projet de la ZAC de Sainte-Henriette ;
- elle englobe à l'Est les zones urbanisées de Dourges et est définie à l'Ouest par la limite communale entre Dourges et Hénin-Beaumont ;
- elle s'étend ensuite sur une bande de 500 m de part et d'autre de la LGV ; l'aire d'étude intègre ainsi l'autoroute A1 ;

¹ RER : Réseau Express Régional

- elle s'élargit à l'Ouest à proximité du franchissement du Canal de la Deûle par la LGV, compte tenu des contraintes et notamment de la zone d'activités récente sur la route d'Oignies (entre Carvin et Oignies). Elle évite l'urbanisation de Courrières puis longe une ancienne voie ferrée entre Courrières et Carvin. Elle est toujours définie à l'Est à 500 m de la LGV ;
- elle intègre une partie du centre de Carvin, compte tenu du projet de gare dans cette commune, et est située à 500 m à l'Est de la LGV. Ainsi, elle englobe également l'échangeur sur l'A1 ;
- au Nord de Carvin, l'aire d'étude correspond à une bande de 500 m de part et d'autre de la LGV ;
- à Seclin, elle suit la RD925a pour intégrer les zones urbanisées à proximité de la voie ferrée et de la gare existante, puis longe la RD549. Elle comprend également l'échangeur sur l'A1 ;
- à l'Est de Seclin, l'aire d'étude concerne tout le secteur compris entre l'A1 et la LGV ;
- l'aire d'étude intègre ensuite le stade de Lille puis se prolonge jusqu'à la gare de Lille Flandres. Elle englobe également un secteur localisé en limite Est de la gare Saint-Sauveur (ancienne gare française de marchandises dont une partie des bâtiments a été reconvertie en espaces de loisirs et d'expositions).

L'aire d'étude ainsi définie traverse les communes suivantes :

Département	Communes concernées
Pas-de-Calais (62)	Corbehem, Brebières, Vitry-en-Artois, Quiéry-la-Motte, Noyelles-Godault, Hénin-Beaumont, Dourges, Courrières, Oignies, Carvin, Libercourt
Nord (59)	Esquerchin, Camphin-en-Carembault, Chemy, Phalempin, Seclin, Avelin, Ennevelin, Templemars, Vendeville, Faches-Thumesnil, Ronchin, Fretin, Lesquin, Villeneuve-d'Ascq, Sainghin-en-Mélantois, Lezennes, Lille

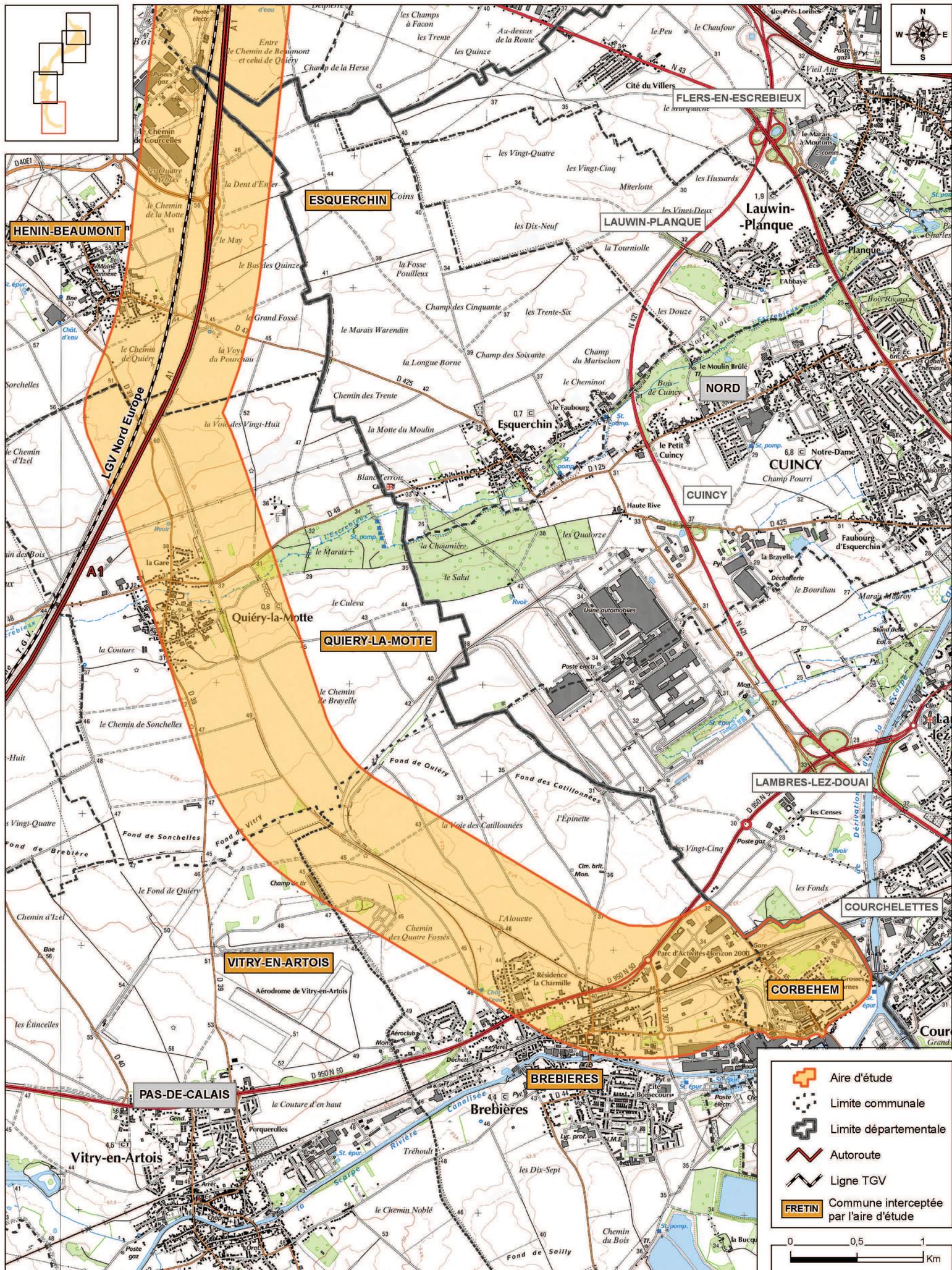
Tableau 1 : Communes concernées par l'aire d'étude

Elle figure sur la carte page suivant et en détail en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

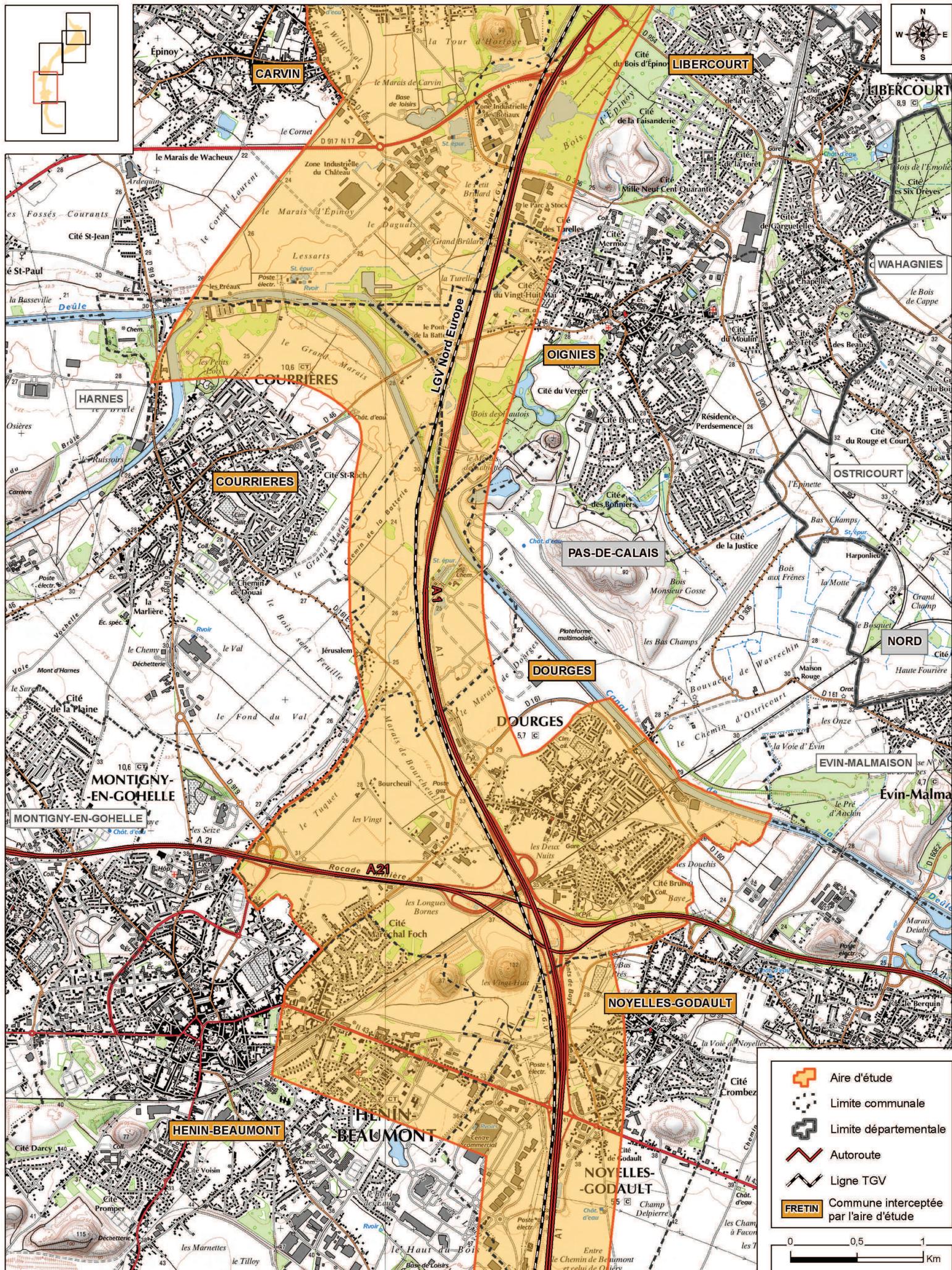
Selon les thématiques étudiées, l'aire d'étude sur laquelle va porter le diagnostic environnemental se définira selon trois niveaux :

- une zone d'étude restreinte définie ci-dessus ;
- une zone d'étude élargie intégrant les terrains voisins de la zone d'étude restreinte, pour l'étude de thèmes comme les protections du patrimoine naturel ;
- une zone d'étude étendue au territoire des communes traversées par l'aire d'étude, ou à des entités géographiques cohérentes avec la thématique étudiée (bassin versant, région, département du Nord et du Pas-de-Calais, ...), pour des thèmes comme l'hydrographie ou encore la climatologie.

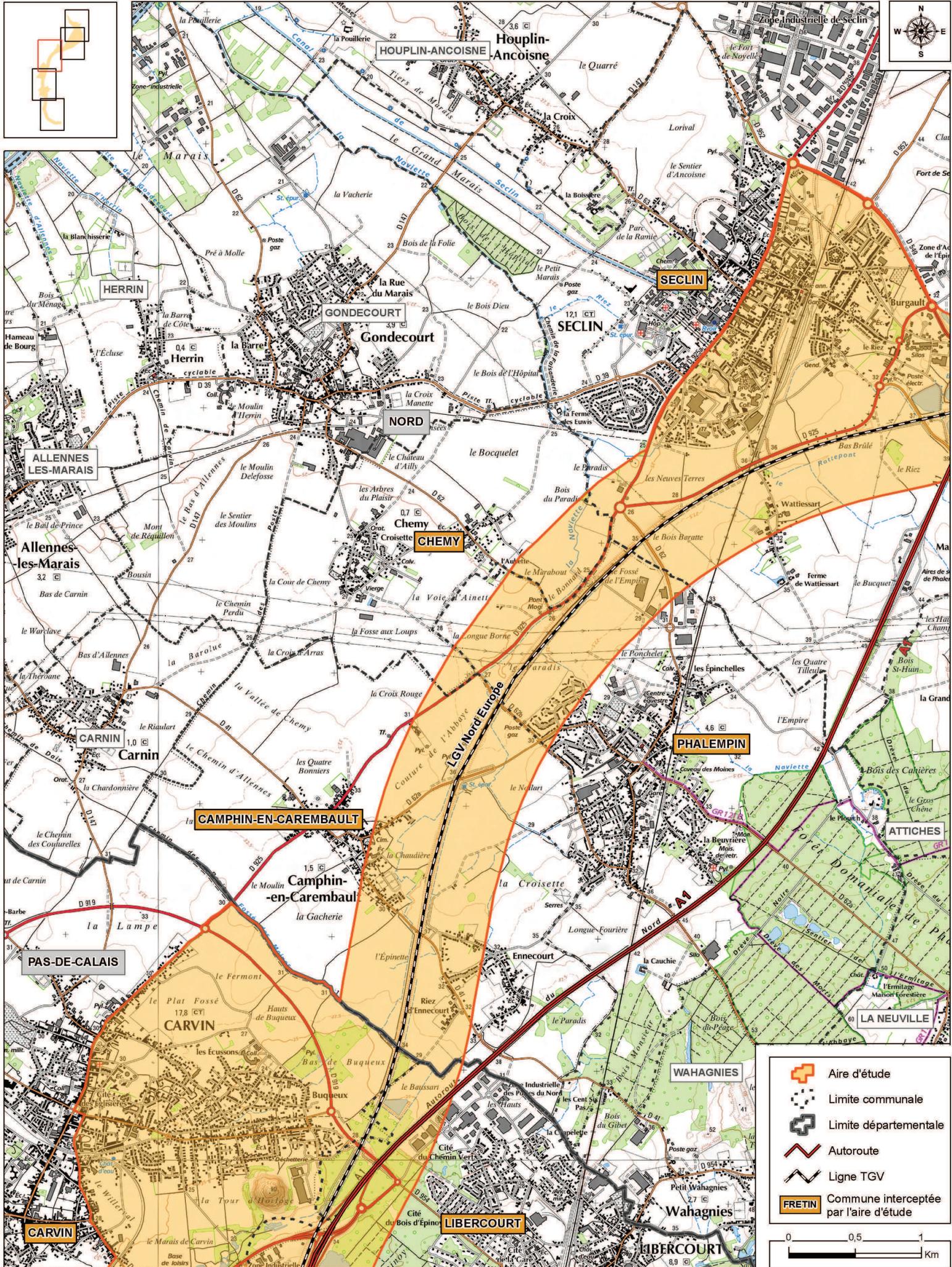
DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 1/5)



DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 2/5)



DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 3/5)



DÉLIMITATION DE L'AIRE D'ÉTUDE (Planche 4/5)

