

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n°2010-29

***Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet
d'amélioration de la capacité de la gare de Lille-Flandres
dans le Nord-Pas de Calais***

Avis établi lors de la séance du 26 août 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n°Sigmanet : 007348-01

La formation d'Autorité environnementale [1] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 18 août 2010, s'est réunie le 26 août 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres dans le Nord-Pas de Calais.

Etaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Jaillet, Rauzy, MM. Badré, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim ;

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le présent projet.

Était présent à la séance mais n'a pas participé à la présente délibération en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur : M. Vernier

Etaient absents ou excusés : Mme Bersani, MM. Caffet, Rouquès

*
* *

1 Ci-après désignée par AE.

Résumé de l'avis

Le développement du trafic TER prévu par le schéma régional des transports est conforme aux orientations de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle 1 » du 3 août 2009. L'atteinte de cet objectif nécessite préalablement la réalisation de travaux de modernisation des voies ferrées en direction de la gare de Lille Flandres et de travaux dans cette avant-gare pour lever le verrou que constitue aujourd'hui l'exploitation à saturation de cette gare.

Le présent dossier ne porte pas sur l'intégralité du programme de travaux ayant pour finalité le développement du trafic TER, mais exclusivement sur les travaux d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres, qui en est un des éléments. Néanmoins, pour l'exacte information du public, l'AE recommande au maître d'ouvrage de bien situer les travaux objet du présent dossier dans le programme global de développement du trafic TER, d'indiquer si ces travaux relatifs à la gare Lille-Flandres correspondent aux exigences envisagées en 2020, et enfin de préciser l'évolution effective potentielle du trafic à l'horizon 2020, à terminaison de l'intégralité des travaux de ce programme d'ensemble visant à l'accroissement du trafic de trains régionaux.

L'AE recommande également au maître d'ouvrage, conformément aux dispositions des articles R. 571-44 et R.571-45 du code de l'environnement, de préciser dans le dossier d'enquête le niveau acoustique initial, les mesures de suivi du niveau de bruit généré qu'il mettra en œuvre et les dispositions qu'il prendra pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de la gare – tant durant les travaux qu'à la mise en service des ouvrages - n'augmentent pas de plus de 2 DB(A) par rapport au niveau sonore qui aurait résulté à terme de cette infrastructure sans modification.

En outre, l'AE recommande au maître d'ouvrage, conformément aux dispositions de l'article R.122-3, s'agissant des autres effets du projet sur l'environnement ou la santé, de prendre des engagements précis quant aux mesures envisagées, et de fournir l'estimation des dépenses correspondantes.

Enfin, l'AE n'a pas eu connaissance des mesures prises par le maître d'ouvrage au titre de la concertation avec le public, prévue par l'article 6, alinéas 3 et 4 de la Convention d'Aarhus annexée au décret 2002-1187 du 12 septembre 2002, et de l'art 49 alinéa 1 de la Loi 2009-967 du 3 août 2009 dite Grenelle 1.

Avis

Par courrier du 3 juin 2010, le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer a saisi l'AE du projet d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres dans le Nord-Pas de Calais à maîtrise d'ouvrage déléguée SNCF, s'agissant d'un projet dont le coût est supérieur à 23 M€, sur la base d'un dossier d'enquête complété d'une note de présentation de l'opération établie par Réseau Ferré de France les 21 et 25 mai 2010.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du :

- 9 juillet 2010 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Nord-Pas de Calais.
- 25 juin 2010 de la commissaire générale au développement durable.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et de Monsieur Guy MERRHEIM, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

1. Description générale de l'opération

La gare de Lille-Flandres, située à proximité de la gare Lille Europe, est la principale gare de la ville de Lille qui en compte 5. C'est une gare en terminus, avec 17 voies à quai, accueillant les trains TGV, TER ou internationaux SNCB vers la Belgique, en provenance des 7 villes que sont Paris, Hazebrouck, Douai, Don, Valenciennes, Tournai et Mouscron. Le nombre de descentes de voyageurs constaté, en période de pointe du matin, est de 16 494².

Le schéma régional des transports prévoit la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité.

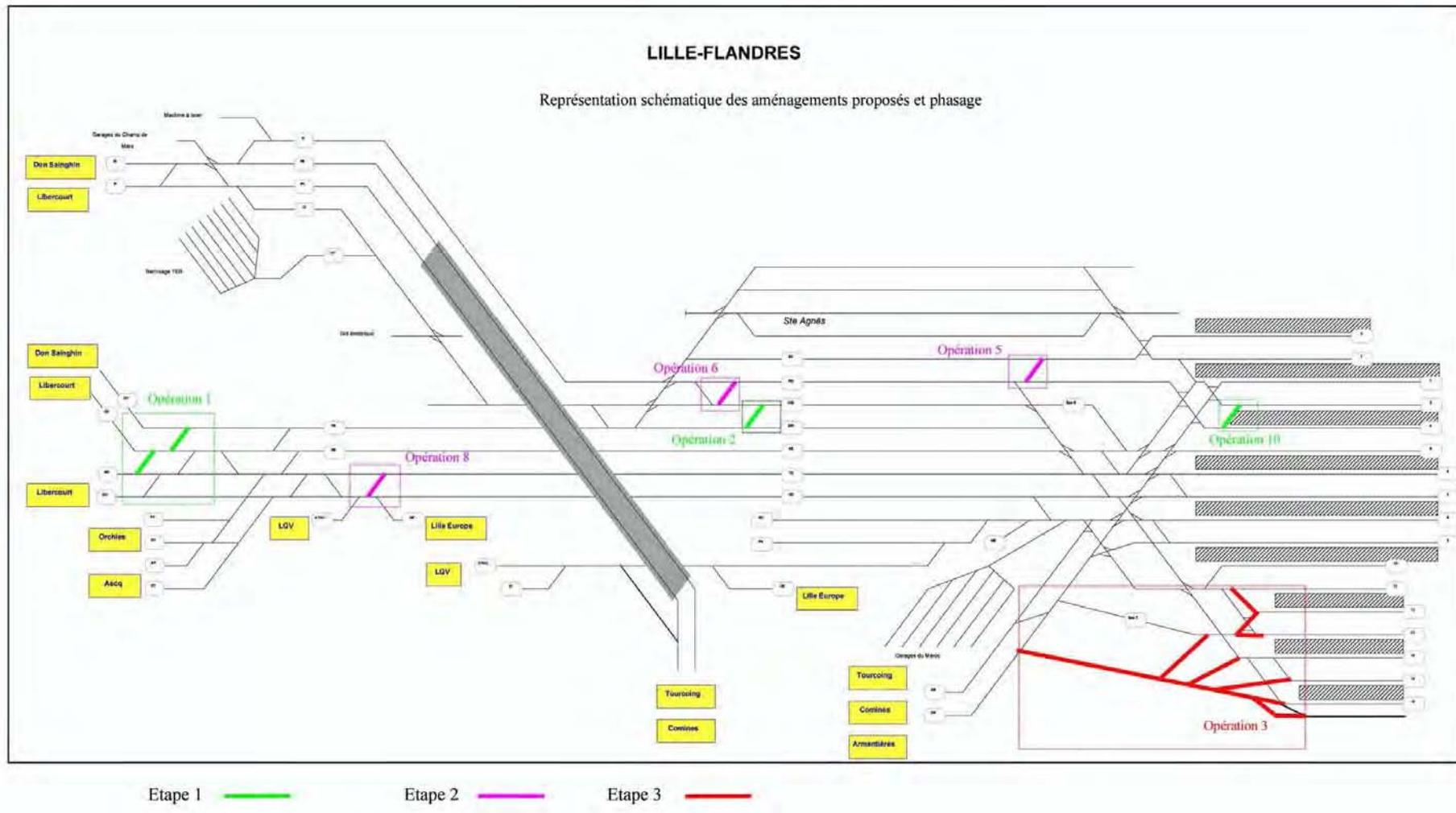
Le projet d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres, inclus dans le contrat de projet Etat-Région 2007/2013, a deux finalités :

1.1. d'une part permettre l'amélioration de la robustesse d'exploitation et de la régularité des trains.

Dès 2005, un diagnostic capacitaire du nœud ferroviaire lillois a souligné que l'exploitation était proche de la saturation, que l'interdépendance des flux de trafic en raison de la densité de ce trafic engendrait une diffusion de toute perturbation de trafic apparue sur une des branches de l'étoile ferroviaire lilloise vers les autres branches (en moyenne une perturbation par mois impacte 50 trains ou plus), que les difficultés étaient donc imputables aux cisaillements des flux de circulation en avant-gare, et justifiaient de s'orienter vers une séparation de ces flux.

Ce programme d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres par une gestion en indépendance des flux est inscrite au contrat de projet 2007-2013 pour un montant de travaux de 60 M€ (la répartition prévisionnelle des financements est de 10 M€ pour l'Etat, 45 M€ pour la Région et 5 M€ pour RFF).

2 étude socio-économique de l'opération gare Lille-Flandres citée page 113/125 de l'étude d'impact. PPM de 6 heures à 9 heures du matin.



(les opérations n° 4, 7 et 9 ont été abandonnées ainsi que la partie 3-2 de l'opération 3, les parties 3-1 et 3-3 ayant été seules maintenues)

Le programme des travaux, tous situés dans l'avant-gare de Lille Flandres, a été découpé en 3 phases fonctionnelles :

- Etape 1 de traitement du flux de trafic en provenance de Douai ;
- Etape 2 de traitement du flux de Don-Lens et de Valenciennes ;
- Etape 3 de traitement du flux d'Hazebrouck.

Les travaux de l'étape 1 consistent en la mise en place de jeux de communication³, la pose de caténaires et le remaniement des installations existantes.

Les travaux des deux autres étapes sont de nature identique à ceux de l'étape 1, avec en plus quelques travaux spécifiques.

Pour l'étape 2, il s'agit en outre de la pose d'aiguillages.

Pour l'étape 3, la plus importante, les travaux comportent en plus le doublement du sas T nécessitant la pose d'aiguillages et des modifications du plan de la voie, la création d'un nouveau poste de transformation, la construction d'un bâtiment d'environ 75 m² pour l'extension de la salle à relais de l'actuel Poste 1, et la réalisation d'un nouveau parking à l'usage des agents SNCF se substituant au parking actuel situé rue Chaude-Rivière, dont l'assiette est utilisée pour les travaux de l'étape 3⁴.

La réalisation du dédoublement du SAS T et du remisage (Etape 3) est prévue en lieu et place de l'actuel parking. Le nouveau parking se situera en dehors des emprises ferroviaires sur des terrains d'une superficie de 1 615 m² appartenant à la SAEM Euralille, qui devront être acquis par RFF⁵ pour un montant estimé à 1,544 M€ valeur août 2007.

La nature du zonage de ces terrains ne nécessiterait aucune mise en compatibilité des documents d'urbanisme (cf. page 65/125 de l'étude d'impact). Toutefois, **la nature exacte du zonage de ces terrains telle que figurant dans le PLU mériterait d'être mieux précisée** : en effet, si dans la note de présentation complémentaire RFF établie à la demande de la DGITM, il est affirmé que ces terrains sont dans le PLU en zonage réservé pour le ferroviaire, il est indiqué dans l'étude d'impact⁷ que bien que ces travaux ne se situent pas sur une zone ferroviaire, ils sont compatibles avec le règlement de la zone concernée. **Il pourrait même être apprécié de voir figurer au dossier d'enquête une carte comportant les situations précises des diverses opérations envisagées**, et notamment l'emprise du parking futur et des terrains SAEM à acquérir, et les zonages PLU correspondant à ces situations.

L'opération sera soumise à une enquête publique en application du code de l'environnement [⁸]. L'acquisition amiable de ces terrains permettrait de « dégager l'opération des obligations d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique »⁹.

Les travaux seront réalisés par la SNCF en mandat de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

1.2. d'autre part, permettre dès 2012 le développement progressif de l'offre de TER.

Ce programme de travaux a pour objet un gain de régularité mais également un gain de capacité pour le

3 Une communication est constituée de deux aiguillages permettant de passer d'une voie à une autre.

4 page 102/125

5 page 102/125 de l'étude d'impact

6 Il s'agit de délaissés SAEM Euralille et LMCU.

7 page 102/125 de l'étude d'impact

8 Articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement.

9 Note de présentation complémentaire RFF établie à la demande de la DGITM.

trafic ferroviaire. Ainsi la mise en œuvre des dessertes cadencées prévisionnelles 2012 sera possible dès la fin des travaux de la phase 1.

Les travaux des 3 phases doivent respectivement permettre la circulation de trains supplémentaires sur 3 lignes distinctes :

1. Lille-Douai-Arras ;
2. Lille-Don-Lens/Béthune ;
3. Lille-Hazebrouck-Calais/Dunkerque.

De façon plus globale, les travaux d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres doivent conduire à « disposer d'une marge de réserve suffisante pour permettre des croissances vraisemblables du trafic¹⁰ », et permettre « **d'accueillir plus de trains en gare (augmentation de la capacité de la gare évaluée par l'étude de capacité spécifique à + 30 %).**¹¹ »

Ceci pour répondre à l'attente de la région Nord-Pas de Calais, autorité organisatrice des transports, qui a prévu dans le Schéma régional des transports, le doublement du nombre de voyageurs d'ici à 2020, en réalisant des améliorations de la desserte TER sur plusieurs axes¹².

Les travaux d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres, même s'ils se trouvent présentés de façon indépendante dans le présent dossier, font indéniablement partie d'un programme de travaux ferroviaires plus global, portant simultanément sur la capacité de la gare et sur la modernisation des voies ferrées d'accès à cette gare. Ces deux types de travaux concourent de façon indissociée à la même finalité de facilitation de l'accroissement du trafic TER. Les impacts permanents dans la gare de Lille Flandres en regard de la situation initiale actuelle résulteront des impacts conjugués générés par les travaux de capacité propres à la gare et des travaux réalisés en amont de la gare sur les voies ferrées débouchant dans la gare. **Pour l'information des usagers et des riverains, il paraîtrait utile de présenter la globalité des projets de travaux envisagés en fonction de cette finalité, et d'évoquer les contraintes éventuelles qu'elles peuvent induire temporairement pour les voyageurs.**

La note de synthèse complétant le dossier d'enquête apporte au demeurant d'utiles précisions sur la capacité potentielle maximale d'accueil de trains dans la gare de Lille Flandres. Dans l'attente de la mise en service des travaux de modernisation sur les voies ferrées accédant à la gare de Lille Flandres, l'utilisation effective de cette capacité potentielle maximale reste limitée à 31 aller/retour de trains par heure. L'utilisation effective totale de la capacité créée nécessite en effet d'une part la réalisation des 3 phases de travaux objet du présent dossier, mais également la réalisation de travaux complémentaires cette fois sur les axes Lille-Lens, Lille-Valenciennes-Maubeuge, et St Pol-Béthune. Les études relatives à ces travaux sont d'ores et déjà inscrites dans le contrat de projet 2007/2013, ce qui devrait à terme permettre de mobiliser le surplus de capacité de 5 aller/retour de trains par heure.

10 page 78/125 de l'étude d'impact : « Le trafic en gare de Lille-Flandres est prévu à la hausse au-delà de cette date : ces aménagements doivent donc permettre de dégager une marge suffisante de capacité pour pouvoir traiter les évolutions ultérieures à cette échéance. »

11 page 79/125 de l'étude d'impact.

12 page 72/125 de l'étude d'impact.

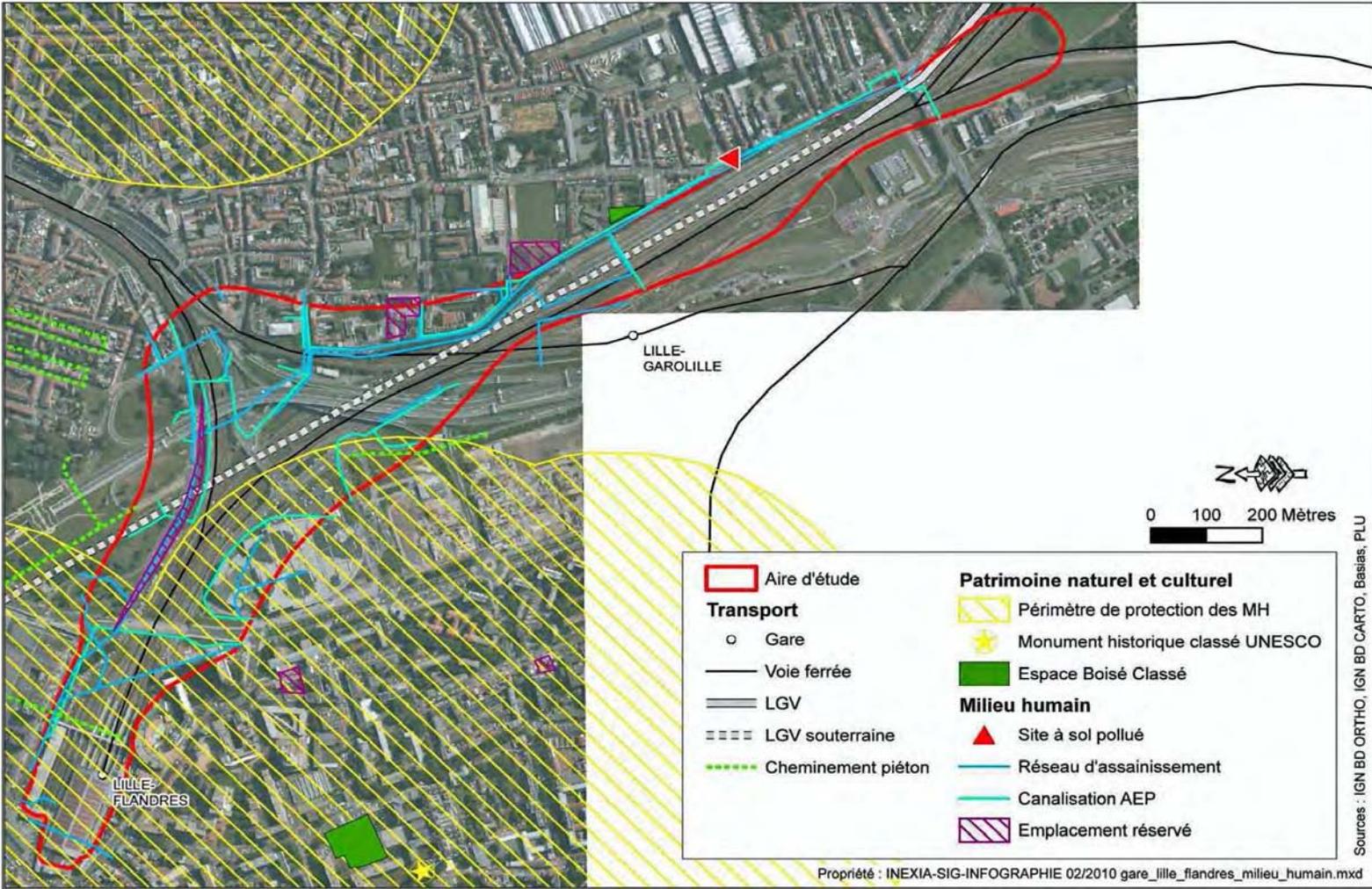
Nombre d'A/R théoriques de trains TER par heure à Lille Flandres en situation projet				
	Situation de référence cadencée	Étape 1	Étape 2	Étape 3
Groupe de Don	5	5	7	7
Groupe de Douai	7	8	8	8
Groupe de Valenciennes +Tournai	8	9	9	9
Groupe de Hazebrouck +Courtrai	8	8	8	12
TOTAL	28	30	32	36

L'AE recommande que cette présentation, qui permet de mieux apprécier tant l'utilité des travaux pour les usagers de la voie ferrée que leur impact réel global pour l'environnement des riverains de la gare, soit incluse dans le dossier soumis à l'enquête publique. Ce tableau ne concerne que le trafic horaire au cours d'une heure de pointe. Il lui sera ajouté le niveau de trafic pour les six heures de pointe du matin et du soir, soit au terme de l'étape 3 et des travaux sur voies, un trafic de 216 aller/retour de trains TER contre 168 trains TER actuellement avant les travaux. La hausse quotidienne du nombre de trains potentiels pendant les seules heures de pointe est de 48 trains TER. En outre, les informations tant pour la période jour que nuit, sur le nombre de trains quotidiens actuels et le nombre de trains quotidiens maximum pouvant être accueillis à terme dans la gare seraient également bienvenues.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Description de l'état initial

Carte des enjeux environnementaux



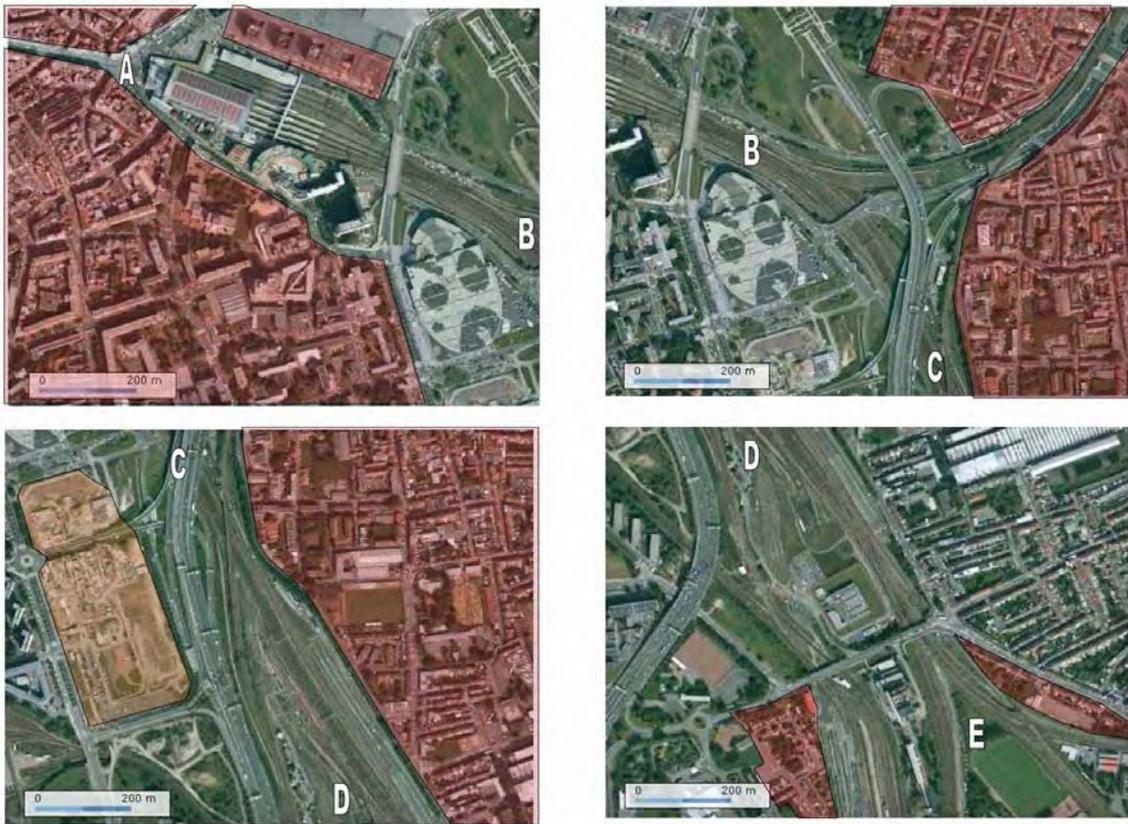
La description de l'état initial est en relation avec l'importance des aménagements projetés. Elle mériterait d'être complétée sur les points suivants :

- **Le paragraphe 4-2 sur le réseau hydrographique est à actualiser** pour tenir compte des dispositions contenues dans le SDAGE adopté en novembre 2009¹³.
- Le paragraphe 7-2-7 sur les risques liés à la pollution des sols ¹⁴ précise qu'**est recensé dans la zone d'étude un site pollué d'une dizaine d'hectares** avec présence d'hydrocarbures et de solvants, qui a déjà causé la pollution de la nappe.
Le maître d'ouvrage néanmoins n'indique pas quelles sont les opérations du projet qui sont prévues au droit de ce site. L'autorité environnementale estime que cette précision est nécessaire pour la bonne information du public, et pour permettre l'appréciation de la pertinence des mesures envisagées par le pétitionnaire mais que l'AE souhaiterait systématiques lors de la réalisation des travaux notamment s'agissant des analyses préalables des déblais avant leur évacuation et également dans l'hypothèse de fondations par ancrage en profondeur au regard des risques potentiels existant. De même, la description des polluants localisés sur ce site mériterait alors d'être réalisée. En outre, **l'AE, sur l'ensemble de ces points, recommande la description précise des engagements fermes du pétitionnaire.**
- En page 59/125 figure une carte du plan local d'urbanisme détaillé au niveau de la zone d'étude. Ce plan ne comporte cependant pas l'emplacement des terrains d'une superficie de 1 615 m² qui seront acquis par RFF auprès de la SAEM Euralille. **Une carte précisant d'une part les situations exactes des diverses opérations de travaux envisagées, et l'emprise du nouveau parking sur des terrains à acquérir auprès de la SAEM, et d'autre part, les zonages PLU correspondants à ces situations pourrait être utile.**
- Le diagnostic paysager gagnerait à être complété afin notamment de **préciser les covisibilités des futurs aménagements avec les monuments historiques** plus particulièrement s'agissant de l'extension de la salle à relais du poste 1.
- Le paragraphe sur l'environnement acoustique se borne à préciser que « *l'ambiance acoustique actuelle n'a pas été étudiée* ». Il est affirmé sans que soit apporté le moindre élément à titre de justification, que le projet d'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres « n'influera pas sur l'ambiance acoustique existante » ¹⁵.

13 page 42/125 de l'étude d'impact.

14 page 57/125 de l'étude d'impact.

15 page 63/125 de l'étude d'impact.



(en rouge, les habitations existantes ; en orange, les projets de bâti).

Compte tenu du fait, que « la zone d'étude est principalement caractérisée par un habitat et une présence de populations concernées par des activités économiques et de loisirs très denses, avec notamment Euralille I et II¹⁶ », l'AE considère hautement nécessaire que le maître d'ouvrage réalise un constat du niveau de bruit diurne et nocturne actuel généré par l'infrastructure ferroviaire au droit des sites d'habitat riverains.

Si l'étude d'impact prévoit que « le contexte humain (zones d'habitat sensibles au bruit) a toutefois été pris en compte pour une évaluation sommaire des impacts acoustiques en phase de chantier¹⁷ », le constat du niveau acoustique initial recommandé par l'AE, ainsi que le suivi périodique de l'environnement acoustique permettra efficacement, s'agissant de la période pluriannuelle de travaux, de mesurer les impacts sonores propres générés par le chantier et de s'assurer de l'adéquation prise en compte du traitement palliatif de ces impacts sonores.

2.2. Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

L'objectif du projet est l'amélioration de la capacité de la gare de Lille Flandres.

Pour répondre à cet objectif, dix opérations ont été envisagées. Trois d'entre elles (opérations 4,7 et 9) et

16 page 53/125 de l'étude d'impact.

17 A noter que de façon erronée cette évaluation acoustique sommaire est dite figurer au chapitre 6 de l'étude d'impact, alors qu'elle se trouve au chapitre 4 paragraphe 3.3 de cette étude.

une fraction de l'opération 3 (opération 3-2) ont été finalement abandonnées en raison soit de leur infaisabilité technique soit de leur intérêt limité. **L'AE regrette toutefois qu'aucune de ces variantes n'ait été réellement développée dans ce dossier.**

L'étude d'impact fournit au public une information claire et suffisamment détaillée de l'historique du projet et des raisons du choix du parti retenu. Cependant, le tableau figurant sous le paragraphe « desserte prévue en 2012 »¹⁸ fait état en matière de trafic d'une situation dite cible concernant pourtant l'année 2012, année de mise en service des travaux concernant exclusivement l'étape 1. Pour une information plus complète du public, **il est recommandé au maître d'ouvrage de lui substituer le tableau inséré dans la note complémentaire transmise à l'appui de l'étude d'impact, comme précisé dans le paragraphe 1-3 ci-dessus.**

Enfin, une attention sera apportée à la correcte numérotation des divers paragraphes de l'étude d'impact.

2.3. Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Globalement, l'étude d'impact décrit et évalue de manière appropriée la plupart des impacts temporaires du projet, à l'exception de ceux concernant le bruit. Les développements sur les impacts permanents sont nettement moins consistants. Différents compléments mériteraient d'être apportés sur les questions suivantes :

2.3.1 Bruit

a) impacts temporaires

La durée du chantier est évaluée à 3 ans. Les travaux auront lieu durant plusieurs mois essentiellement de nuit, période pendant laquelle le bruit est d'autant plus perceptible que l'ambiance sonore générale est modeste. Les travaux seront effectués 5 nuits par semaine durant 188 semaines, et pour certains d'entre eux au voisinage proche d'habitations situées à une distance estimée à environ 50 m¹⁹.

Le dossier comporte une « évaluation de l'impact *probable* des travaux sur le contexte humain » en page 107/125 de l'étude d'impact. Et alors même qu'en conclusion le maître d'ouvrage se préoccupe des possibles interruptions de travaux induites par des plaintes de riverains à raison du niveau de bruit, cette évaluation, faite en termes très généraux, ne comporte pas le moindre essai de quantification des bruits potentiels générés par ces travaux de nuit.

L'AE recommande que l'étude d'impact prévoie un suivi périodique régulier des niveaux de bruit générés lors des 3 étapes du chantier, et comporte des engagements fermes et précis du maître d'ouvrage, notamment sur les conditions et critères de nuisances à partir desquels le relogement temporaire des riverains sera pris en charge (nuits d'hôtels, ...).

b) impacts permanents

L'étude d'impact comporte en page 108/125 une comparaison des trafics actuels et futurs. Le trafic prévisionnel est dit être limité au cours des seules périodes de pointe à 18 trains supplémentaires par jour²⁰, qui « *semblent négligeables* au vu des 168 trains circulant déjà aujourd'hui ». Le tableau des trafics

18 page 77/125 de l'étude d'impact.

19 page 107/125 de l'étude d'impact.

20 soit une augmentation du trafic en heure de pointe de 10,71 %.

potentiels à l'issue de chaque phase de travaux et après réalisation des programmes de modernisation des voies ferrées, figurant au contrat de plan et d'ores et déjà en cours d'étude, montre que le nombre supplémentaire de trains potentiels est de 8 par heure et donc de 48 sur les seules 6 heures de pointe du matin et du soir. Ces 48 trains supplémentaires exclusivement en période quotidienne de pointe représentent 28,57 % de hausse du trafic ferroviaire.

Pour la correcte information du public, l'AE recommande, comme indiqué précédemment dès le paragraphe 1-3, l'insertion du tableau figurant dans la note complémentaire sur les capacités disponibles pour le trafic.

Le dossier d'étude d'impact considère qu'« *une étude acoustique spécifique, évaluant les impacts acoustiques permanents du projet, ne semble pas utile.* » Contrairement à ce qu'avance ainsi l'étude d'impact, l'AE considère que ce niveau d'augmentation du trafic justifie qu'une étude du niveau acoustique avant travaux soit réalisée.

L'AE recommande également de compléter la présente étude d'impact pour qu'elle présente les niveaux sonores à long terme, après mise en service de l'intégralité des travaux dans l'avant-gare et sur les voies ferrées ayant pour objet de parvenir à un doublement du nombre de voyageurs d'ici à 2020.

L'AE recommande par ailleurs que la présente étude d'impact comporte un engagement du maître d'ouvrage de réaliser un suivi régulier après chaque mise en service des diverses phases de travaux, tant dans l'avant-gare que sur les voies ferrées débouchant dans la gare.

En effet, selon les dispositions des articles R. 571-44 et R. 571-45 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage d'une modification d'une infrastructure de transport est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées lorsque la contribution sonore résultant à terme de cette modification est supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure sans cette modification.

Rien dans l'étude d'impact ne justifie que cette hausse sera à long terme inférieure au seuil de 2 dB(A), circonstance qui seule autoriserait le maître d'ouvrage à se dispenser de prendre des mesures de protections acoustiques en faveur des riverains. La détermination de ce dépassement du seuil limite de 2 dB (A) ne devrait pas soulever trop de difficultés puisque la gare est décrite aujourd'hui comme étant à saturation. Par suite, toute augmentation de trafic à l'avenir, et le niveau de bruit associé, pourraient être considérés comme résultant des travaux qui seront réalisés.

2.3.2 Autres impacts

- a. **Impacts temporaires**
 - La loi sur l'eau

Le dossier d'enquête²¹ précise que « le projet en phase d'avant-projet n'entre pas dans le champ de la nomenclature 'loi sur l'eau'. Ces éléments seront toutefois revérifiés en phase projet ». **L'AE estime pour sa part que compte tenu de la dimension du projet, il conviendrait que le maître d'ouvrage précise dans le présent dossier la situation effective de ce projet au regard de la loi sur l'eau.**

- La dispersion de matériaux pollués

Le dossier d'enquête mériterait d'être plus précis.

21 page 97/125 de l'étude d'impact.

b. ***Impacts permanents : impacts sur le paysage urbain***

L'étude d'impact est laconique dans sa description de l'extension de la salle à relais du poste 1, limitée à la seule superficie au sol dite *d'environ* 80 m². Pour une bonne information du public, **l'AE recommande de compléter l'étude d'impact par une description architecturale de cet ouvrage, et y compris du parking pour les agents SNCF.**

2.3.3 Conclusion générale : La nature des mesures prises vis-à-vis des conséquences dommageables du projet sur l'environnement

L'étude d'impact se borne de nombreuses fois à énoncer des mesures hypothétiques et ne définit pas les coûts des dites mesures. Il en est ainsi des risques de dispersion de matériaux pollués²², de la diffusion de la pollution des sols vers les nappes, du traitement des eaux de chantier²³, du dossier « bruit de chantier »²⁴, des bâchages anti-poussières.

L'AE considère que dans l'étude d'impact des mesures sont exposées de manière très générale et parfois énoncées de façon éventuelle. **L'étude d'impact mériterait donc d'être complétée afin de mentionner conformément à l'article R122-3 les mesures qui seront réellement mises en œuvre, et qui constituent des engagements du maître d'ouvrage et de préciser le coût de ces mesures envisagées.**

2.4. Volet « santé » de l'étude d'impact

Le volet « santé » de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations, sous réserve de ce qui est recommandé au § 2-3 concernant plus particulièrement les nuisances sonores, tant pendant le chantier, qu'à long terme.

2.5. Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Ce chapitre s'appuie sur une analyse socio-économique datant d'août 2007.

Le bilan socio-économique par acteurs n'est pas quantifié. S'agissant des tiers au projet, il n'est fait aucune mention du bruit généré par le niveau de trafic ferroviaire empruntant l'infrastructure rénovée. **Le dossier gagnerait à être complété sur ce point, a minima à ce stade par une analyse qualitative.**

2.6. Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

Le chapitre « consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet » se borne à reprendre des données générales de l'ADEME sur l'efficacité énergétique des divers modes de transport de voyageurs. **Il mériterait d'être approfondi avec quelques éléments d'analyse en rapport direct avec l'opération d'amélioration de la capacité de la gare Lille Flandre.**

22 page 95/125 de l'étude d'impact.

23 page 96/125 de l'étude d'impact.

24 page 100/125 de l'étude d'impact.

2.7. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Cette analyse très succincte, qui fait état des difficultés rencontrées dans l'évaluation des effets du projet sur la santé, appelle peu d'informations sur les réflexions et analyses menées pour apprécier les incidences du projet.

2.8. Résumé non technique

Le résumé non technique peut être considéré comme accessible à un public non averti mais gagnerait en qualité s'il était un peu plus pédagogique et simplifié. **L'AE recommande d'adapter son contenu pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact. D'autre part, un résumé des méthodes utilisées devra être inséré.**

*
* *