

REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DU NORD METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE COMMUNES DE LOOS et HAUBOURDIN

PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER OLIVEAUX DECLARATION D'INTERET GENERAL

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Références de l'enquête publique	Décision du Président du Tribunal Administratif de Lille : N° E22000036 / 59 du 9 mars 2022 Arrêté du Président de la Métropole Européenne de Lille du 10 mars 2022
Objet de l'enquête	Projet de renouvellement urbain du quartier « Les Oliveaux » à Loos (59)
Date et siège de l'enquête	Du 29 mars 2022 au 3 mai 2022 Siège de la Métropole Européenne de Lille 2, boulevard des Cités Unies, 59000 LILLE
Commissaire Enquêteur:	André BERNARD

SOMMAIRE

1	Présentation sommaire du projet et cadre général de l'enquête.....	3
1.1	Objet de l'enquête et présentation du projet	3
1.2	Cadre juridique.....	4
2	Organisation et déroulement de l'enquête	4
3	Conclusions partielles.....	5
3.1	Analyse du dossier et déroulement de l'enquête	6
3.1.1	Les pièces du dossier.....	6
3.1.2	Sur le déroulement de la procédure	7
3.2	L'ampleur et la consistance du programme (logements et commerces)	8
3.3	Les objectifs de peuplement, les relogements, les impacts sociaux	10
3.4	Le raccordement à la LINO et son impact sur les flux routiers.....	12
3.5	Les impacts en matière de bruit et d'émission de gaz	15
3.6	Aire d'alimentation des captages, PER, gestion des eaux pluviales	16
3.7	Les lacunes et insuffisances de l'étude d'impact et du dossier	19
3.8	L'espace naturel relais situé à l'ouest du quartier.....	21
3.9	La concertation.....	22
3.10	La prise en compte des chiroptères	23
3.11	La prise en compte du Hérisson d'Europe	23
3.12	Les flux de matériaux.....	24
3.13	La gestion des déchets de chantier.....	24
3.14	Les scénarios énergétiques	25
3.15	Autres points développés par le collectif « Un autre Loos ensemble »	25
3.15.1	Sur le projet.....	25
3.15.2	Sur sa mise en œuvre	26
3.16	Synthèse sur les conclusions partielles.....	27
4	Conclusion générale	30
4.1	Sur le caractère d'intérêt général du projet.....	30
4.2	Sur le dossier dans son ensemble.....	32
5	Avis du commissaire enquêteur	33

1 Présentation sommaire du projet et cadre général de l'enquête

1.1 Objet de l'enquête et présentation du projet

La présente enquête publique concerne le projet de renouvellement urbain du quartier « Les Oliveaux » à Loos (59). Il s'agit d'une enquête préalable à la « déclaration de projet » par laquelle le conseil de la Métropole Européenne de Lille, responsable du projet, doit conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, se prononcer sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement projetée.

Le projet a fait l'objet d'une première enquête publique du 6 avril au 7 mai 2021, à l'issue de laquelle le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti d'une réserve et de quatre recommandations. La réserve concernait la modélisation du trafic ; elle demandait de décrire précisément le schéma viaire intégré dans le modèle en situation future avec le projet au sein du quartier, d'indiquer les hypothèses introduites en termes de capacité des voies et de représenter les trafics calculés sur les différentes voies prises en compte au sein du quartier. Elle demandait aussi que ces informations complémentaires soient portées à la connaissance du public.

Pour lever cette réserve, la MEL a fait réaliser une étude de trafic complémentaire et afin d'en porter les résultats à la connaissance du public, elle a décidé d'organiser la présente enquête publique dont le dossier se compose de celui de l'enquête de 2021 et de pièces complémentaires, parmi lesquelles l'étude de trafic complémentaire.

La MEL avait d'abord envisagé d'ouvrir une enquête complémentaire au sens de l'article L.123-14 §II du code de l'environnement, portant uniquement sur l'étude de trafic complémentaire. Toutefois, après nomination du commissaire enquêteur, elle a constaté que les conditions requises pour procéder à une enquête complémentaire n'étaient pas réunies, dans la mesure où il n'était pas apporté au projet de changement qui en modifie l'économie générale. En admettant qu'une enquête publique était nécessaire pour porter les résultats de l'étude de trafic complémentaire à la connaissance du public, la seule solution était de procéder à une nouvelle enquête portant sur l'ensemble du projet. Tel est l'objet de la présente enquête.

L'opération s'inscrit dans le cadre du « Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain » (NPNRU) qui vise, sur la période 2014-2024 à requalifier durablement les quartiers prioritaires de la politique de la ville en traitant en priorité ceux dont les dysfonctionnements urbains sont les plus importants.

Le quartier des Oliveaux couvre une quarantaine d'hectares et la partie située en géographie prioritaire de la politique de la ville représente environ 27,5 hectares.

L'opération comprend :

- Le réaménagement de 11,4 hectares d'espaces publics,
- La démolition de 424 logements sociaux,
- La construction de 400 nouveaux logements pour environ 27 000 m² de surface de plancher,
- La réhabilitation de 188 logements sociaux et la « résidentialisation » d'environ 960 logements par le traitement des pieds d'immeubles,

- La création de 6 cellules commerciales (superficie totale 830 m²) en remplacement de cellules existantes qui seront détruites,
- et la création d'équipements publics.

On trouvera une présentation plus détaillée au paragraphe 2.4 du rapport d'enquête.

L'opération est étroitement liée au projet de raccordement du quartier à la Liaison intercommunale Nord-Ouest (LINO) secteur sud, projet routier dont l'autorisation environnementale a fait l'objet d'une enquête publique pratiquement concomitante à l'enquête réalisée en 2021 pour le présent projet (décalage d'une semaine) et a été accordée.

1.2 Cadre juridique

La présente enquête publique s'inscrit dans le cadre juridique déterminé par les textes suivants (liste non exhaustive) :

- le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 à L123-18 concernant les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement, et les articles R123-1 à R123-27 ;
- les articles du code de l'environnement concernant l'évaluation environnementale et les études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, notamment L122-1, L122-1-1, R122-1 et suivants ;
- l'article L126-1 du code de l'environnement relatif à la déclaration de projet ;
- les textes concernant la politique de la ville ;
- la décision N° E22000036 / 59 du 9 mars 2022 du Président du Tribunal Administratif de Lille désignant le commissaire enquêteur ;
- l'arrêté du 10 mars 2022 du Président de la Métropole Européenne de Lille prescrivant l'enquête publique et fixant les modalités de son déroulement.

L'articulation des différentes dispositions justifiant la tenue de cette enquête est précisée au paragraphe 1.2 du rapport d'enquête.

2 Organisation et déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a été désigné par décision du Président du Tribunal administratif de Lille en date du 9 mars 2022 sous la référence E22000036 / 59 en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : Projet de renouvellement urbain (NPRU) du quartier « Les Oliveaux ».

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté du 10 mars 2022 du Président de la MEL, du mardi 29 mars 2022 à 9h00 au mardi 3 mai 2022 à 17h00, soit sur 36 jours.

Les permanences tenues par le commissaire enquêteur et la chronologie des phases importantes du déroulement de la procédure d'enquête publique sont indiquées dans le tableau figurant en annexe 13 du rapport d'enquête.

Le siège de l'enquête a été fixé au siège de la MEL à Lille 2, boulevard des Cités Unies.

Le dossier d'enquête était consultable en version papier, aux heures d'ouverture au public au siège de l'enquête et à la Maison du Projet, rue Jean Perrin à Loos (quartier Oliveaux).

Le dossier était également consultable et téléchargeable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet du « registre numérique ». Il convient toutefois de signaler que deux pièces du dossier de l'enquête initiale qui figuraient dans les dossiers sur support papier avaient été omises dans le dossier consultable sur le registre numérique : l'étude d'impact et le rapport de présentation.

Un poste informatique était mis à la disposition du public au siège de la MEL à Lille, pour permettre la consultation du dossier.

Le public pouvait formuler ses observations et propositions par écrit sur les registres mis à sa disposition au siège de la MEL et à la Maison du Projet, par courrier adressé à l'attention du commissaire enquêteur au siège de l'enquête ou par voie électronique, soit sur le registre dématérialisé, soit par courriel.

Conformément à l'arrêté d'organisation, le commissaire enquêteur a tenu trois permanences d'une durée de trois heures (14h à 17h) sur place pour renseigner le public et recevoir ses observations et propositions :

- Deux permanences à la Maison du Projet à Loos, le mardi 29 mars après-midi (l'enquête ayant été ouverte le matin) et le mercredi 13 avril après-midi ;
- Une permanence au siège de la MEL à Lille le mardi 3 mai après-midi (clôture de l'enquête).

Il a également tenu deux permanences téléphoniques de 9h à 12h le mercredi 6 avril et le mercredi 20 avril. Personne n'a utilisé cette possibilité.

Un créneau supplémentaire de présence du commissaire enquêteur à la maison du projet a été ajouté le 3 mai à partir de 10h30 pour un rendez-vous sollicité le 13 avril afin de remettre et de commenter une contribution.

Le déroulement de l'enquête, les observations recueillies ainsi que les actions du commissaire enquêteur tout au long de la procédure sont décrits dans le rapport d'enquête.

3 Conclusions partielles

Dans la mesure où la présente enquête n'est pas une enquête complémentaire (article L123-14-II du code de l'environnement) limitée à l'étude de trafic complémentaire mais une enquête « globale » portant sur le projet dans son ensemble, l'avis du commissaire enquêteur doit porter sur le caractère d'intérêt général du projet. Il s'appuiera pour cela sur l'ensemble des informations disponibles, y compris celles recueillies au cours de la première enquête réalisée en 2021.

Les conclusions prendront donc en compte les éléments suivants :

- l'analyse du dossier soumis à l'enquête et le déroulement de l'enquête,
- l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et la réponse de la MEL,
- l'avis des conseils municipaux de Loos et d'Haubourdin

- la contribution du public lors des deux enquêtes et les réponses de la MEL,
- les réponses de la MEL aux questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur dans les PV de synthèse.

Après l'analyse de la composition du dossier et du déroulement de l'enquête, la présentation des conclusions sera organisée suivant les différents thèmes identifiés dans la contribution du public ou abordés par l'autorité environnementale dans son avis, ou traités par le commissaire enquêteur dans les avis de synthèse. Pour chaque thème seront regroupés tous les avis, contributions, questions et les réponses de la MEL qui s'y rapportent.

3.1 Analyse du dossier et déroulement de l'enquête

3.1.1 Les pièces du dossier

Sur un plan formel, la composition du dossier est conforme à la réglementation car il contient les pièces exigées par les articles L.123-12 et R 123-8 du code de l'environnement et notamment (voir paragraphe 7.4 de mon rapport) : synthèse non technique du projet, rapport de présentation (incluant la liste des textes régissant l'enquête, la façon dont l'enquête s'insère dans la procédure, les décisions susceptibles d'être adoptées à l'issue de l'enquête), l'étude d'impact et son résumé non technique, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse de la MEL, les avis des conseils municipaux de Loos et Haubourdin.

Pour la première enquête, le dossier sous forme dématérialisée accessible sur le site du registre numérique avait la même composition que le dossier papier déposé sur les sites d'enquête. En revanche, pour la présente enquête, j'ai constaté que deux pièces du dossier initial avaient été omises, l'étude d'impact et le rapport de présentation. Je n'avais pas pu procéder à la vérification de ce dossier dématérialisé avant l'ouverture de l'enquête car il n'était accessible que pendant la durée de l'enquête.

Sur le lieu d'enquête ouvert à la maison du projet à Loos, des plans du projet à grande échelle étaient affichés pendant la présente enquête, ce qui répondait à une demande formulée lors de la première enquête mais non prise en compte.

Dans la mesure où le dossier de l'enquête initiale a été intégré sans modification dans le dossier de la présente enquête, les lacunes signalées en 2021 subsistent :

- L'absence d'indication sur le coût du projet,
- L'absence d'argumentaire explicite justifiant l'intérêt général du projet, alors qu'un tel argumentaire devra figurer dans la déclaration de projet sur laquelle doit déboucher la procédure,
- Un manque de précision sur le périmètre et le contenu de l'opération devant faire l'objet de la déclaration de projet : s'agit-il uniquement des aménagements d'espaces publics ou toutes les opérations de démolition, réhabilitation, reconstruction sont-elles également incluses ?

Les précisions apportées par la MEL dans son mémoire en réponse lors de l'enquête initiale ne figurent pas au dossier.

Les différences concernant les données démographiques et le taux de logements sociaux, que la MEL a expliquées dans son mémoire en réponse par le fait que ces données

correspondent à des périmètres différents, constituent toujours des imprécisions car les territoires pour lesquels ces données étaient calculées auraient dû être indiqués. Ces imprécisions me semblent regrettables car ces données ont pu fausser l'appréciation au niveau de l'ANRU de l'ampleur des problèmes que connaît le quartier.

Lors de la première enquête, des observations avaient également été formulées par le public sur le contenu de l'étude d'impact (notamment périmètre trop étroit de l'étude d'impact et non prise en compte de toutes les composantes du projet, absence d'étude de solutions alternatives, de bilan des espaces verts et arbres avant et après le projet) et sur l'absence de pièces que certains contributeurs avaient jugées indispensables (avis de la CLE, dossier loi sur l'eau). Ces observations seront analysées plus loin aux paragraphes 3.7 et 3.8.

3.1.2 Sur le déroulement de la procédure

Dans l'ensemble, la procédure d'enquête rappelée au paragraphe 2 ci-dessus a été conforme à la réglementation et à l'arrêté d'organisation.

Les constats que j'ai effectués sur l'affichage et la publication de l'avis d'enquête n'ont pas révélé de non-conformité à l'arrêté d'organisation. Lors de ma vérification à la borne interactive devant le siège de la MEL le samedi 12 mars, celle-ci ne fonctionnait pas mais cette visite se situait plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et lors de mes vérifications suivantes l'avis était accessible. L'affiche placée à l'antenne de la mairie au quartier Oliveaux n'était plus présente lors de mes passages du 13 avril et du 3 mai ; mais cette affiche n'était pas explicitement mentionnée par l'arrêté.

Je continue à m'interroger sur la pertinence de la solution borne interactive pour l'information du public, car d'une part l'attention du public n'est pas attirée par ce dispositif comme par une affiche papier conforme à l'arrêté du 9 septembre 2021 et d'autre part l'accès au document est aléatoire tant qu'on n'a pas compris qu'il ne faut exercer qu'une pression très brève sur l'écran.

Les modalités de la concertation prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme¹ ont été définies par une délibération du conseil de la métropole du 28 juin 2019 précisant qu'elle se déroulerait « pendant toute la durée d'élaboration du projet ». Le bilan de cette concertation, dressé lors de la délibération du 12 décembre 2019, indique que cette concertation s'est tenue du 9 septembre 2019 au 11 octobre 2019. Or le dossier de concertation qui a été mis à la disposition du public pendant cette période et que la MEL m'a communiqué, contenait en pages 12 à 21 une présentation d'un projet qui est en tous points identique à celle qui figure dans le dossier d'enquête. Il semble donc que cette concertation « réglementaire » n'a pas eu lieu pendant toute la durée d'élaboration du projet mais à l'issue de celle-ci.

Les délibérations susvisées et le rapport de présentation énumèrent par ailleurs les réunions, rencontres, échanges et ateliers qui ont eu lieu pendant la phase d'élaboration. Ce point sera évoqué au paragraphe 3.9 à propos des contributions qui affirment qu'il n'y a pas eu de réelle concertation.

¹ Cet article stipule : « Font l'objet d'une concertation associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : ... 4° Les projets de renouvellement urbain »

3.2 L'ampleur et la consistance du programme (logements et commerces)

Les observations formulées sur ce thème lors de la première enquête (et celles figurant dans le mémoire annexé à la contribution du groupe « Un autre Loos ensemble » dans la présente enquête) portent sur le nombre de démolitions de logements prévues, jugé trop important (424 logements), le nombre de réhabilitations, jugé insuffisant (188) car certains immeubles qui nécessitent une intervention ont été « oubliés », notamment les tours Gounod et Massenet.

Selon ces observations, le quartier n'avait pas besoin d'un projet d'une telle ampleur, disproportionné par rapport aux besoins, aussi coûteux et causant autant d'impacts. Il aurait été plus logique de réhabiliter au lieu de démolir, d'autant que les nouvelles constructions vont augmenter l'emprise au sol et la bétonisation. De plus la diminution de l'offre de logements sociaux sur Loos créera un vrai problème dans la mesure où l'offre est insuffisante sur la métropole. Le coût exorbitant du projet, notamment des démolitions, est à la limite de la soutenabilité financière pour les bailleurs et ne leur permettra pas de réaliser les réhabilitations qui sont pourtant nécessaires.

La surface commerciale qui sera reconstruite (830 m²) est également jugée insuffisante car elle ne permettra pas de créer l'attractivité qui est un objectif du projet.

Dans le PV de synthèse de la première enquête il était demandé à la MEL de préciser les critères qui avaient conduit au choix des immeubles à démolir (notamment la tour Kennedy) et des immeubles à réhabiliter, de préciser comment a été déterminée la surface commerciale à reconstruire, et d'indiquer si un engagement pouvait être envisagé pour un programme complémentaire de réhabilitation des logements, notamment sur le plan énergétique.

La contribution du groupe « un autre Loos ensemble » déposée au cours de la présente enquête signale que le mauvais état d'ores et déjà constaté de certains logements et le fait que les bailleurs ne prévoient pas de travaux sur la majorité des logements existants entraîneront un risque important que les logements anciens soient dégradés lorsque les nouveaux logements seront livrés, ce qui pourra avoir pour conséquence :

- Des logements anciens de moins en moins attractifs avec un risque de paupérisation,
- Un écart de qualité très important préjudiciable à la cohésion sociale sur le quartier.

Dans sa réponse lors de la première enquête, la MEL a indiqué que le projet est certes ambitieux mais qu'il est cohérent avec le cadre de la loi Lamy et les priorités de l'ANRU. Il a pour vocation de concentrer les moyens pour résoudre les dysfonctionnements urbains rencontrés et pour sortir à terme le quartier de la « géographie prioritaire ». Le quartier ayant été retenu comme « quartier d'intérêt national », le projet est à la hauteur de ceux retenus pour de tels quartiers au titre du NPRU, notamment en termes de démolitions (Tourcoing et Mons en Baroeul sont cités à titre de comparaison).

Elle a présenté sommairement la démarche appelée « grille d'analyse urbaine et patrimoniale » (GAUP) visant à établir un diagnostic partagé sur l'ensemble des résidences des quartiers NPRU de la métropole et à hiérarchiser les interventions en fonction notamment de « l'adéquation des natures d'intervention avec les stratégies de projet » et en tenant compte de la « soutenabilité financière des bailleurs ».

Elle a expliqué que la tour Kennedy a été classée en priorité 1 (signifiant démolition, restructuration lourde ou réhabilitation lourde) mais qu'il a été considéré que sa réhabilitation ne pouvait pas être viable financièrement pour le bailleur à long terme à cause du surcoût de gestion de 500 000 euros par an lié au dispositif de sécurité imposé par son statut d'IGH. De plus l'agencement des logements est peu attractif et il est impossible de créer des logements accessibles en fauteuil roulant à cause de l'existence de demi-paliers à chaque étage. Enfin elle pose des « problèmes de salubrité et de sécurité à grande échelle ».

Concernant le choix des immeubles qui seront réhabilités, elle a expliqué qu'il résulte de plusieurs facteurs :

- La grille d'analyse urbaine et patrimoniale,
- Les capacités financières des bailleurs, sachant que Partenord, le plus impacté, a dû faire des choix pour être en mesure d'intervenir sur d'autres sites de rénovation urbaine dans la métropole et le département,
- L'enveloppe allouée par l'ANRU aux réhabilitations,
- Les priorités du projet urbain orientées vers « la centralité » et ses abords,
- L'historique des réhabilitations dans le quartier : les dernières réhabilitations réalisées par le bailleur Partenord ayant concerné les résidences de la rue Vincent Auriol et de la rue Paul Painlevé (Gounod et Massenet notamment), ces résidences sont a priori plus pérennes.

Concernant la possibilité de s'engager sur un éventuel complément au programme de réhabilitation, la MEL a indiqué qu'au-delà du programme arrêté à 188 logements dans le cadre du NPRU, d'autres réhabilitations pourraient être réalisées en droit commun mais qu'aucun engagement formel n'a été pris dans ce sens. Pour les immeubles Gounod et Massenet visés par la recommandation du commissaire enquêteur à la suite de la première enquête, la MEL a indiqué dans le dossier de la présente enquête que Partenord Habitat a répondu qu'il ne solliciterait pas de financement pour des travaux de réhabilitation de ces résidences car il ne les jugeait pas nécessaires et car le programme retenu se situe à l'extrême limite de sa soutenabilité financière. Partenord Habitat indique néanmoins que des travaux de réfection des halls et des parties communes seront réalisés sur les immeubles Gounod et Massenet pour 2023 au plus tard et qu'une intervention en matière de résidentialisation sera également engagée. Dans sa réponse au PV de synthèse de la présente enquête, la MEL précise que de nombreux travaux de gestion courante avec du « sur-entretien » ont été réalisés en 2021 sur le secteur Gounod Massenet.

Concernant les surfaces commerciales, la MEL rappelle que la décision résulte des études qui ont été réalisées, notamment par l'ANCT², sur le potentiel commercial du quartier et que la surface a été calibrée pour ne pas avoir de vacance et ne pas donner une image négative du dynamisme du quartier. De plus il sera possible d'analyser la « mutabilité » de certains RDC pour une deuxième phase à terme.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Les explications données ne permettent pas de connaître le poids qui a été accordé aux différents critères et notamment à « l'adéquation des types d'intervention avec les stratégies de projet³ » pour les démolitions et aux « priorités du projet urbain orientées vers la centralité

² Agence Nationale de Cohésion des Territoires

³ Critère par ailleurs peu explicite !

et ses abords » pour les réhabilitations. Les solutions retenues semblent plutôt en cohérence avec la priorité donnée à la centralité.

De plus la réponse ne contient pas d'élément chiffré de comparaison (avec les autres sites NPRU évoqués) qui permette d'apprécier si le volume du projet est réellement adapté à la taille du quartier et à l'ampleur des problèmes. On peut rappeler également que la population indiquée (7000 habitants) correspond à un territoire plus grand que le quartier INSEE et que le taux de logements sociaux (95%) a été calculé sur un périmètre plus restreint (ce taux n'est que 65% sur le quartier INSEE), et se demander si ces éléments n'ont pas eu une influence sur l'appréciation des besoins par l'ANRU. Autrement dit, l'ampleur du programme est peut-être cohérente avec le classement des Oliveaux en quartier d'intérêt national, mais ce classement est-il cohérent avec le niveau des problèmes et des besoins ?

Par ailleurs, le risque évoqué dans la contribution du groupe « Un autre Loos ensemble » de voir se créer une fracture entre la population des nouveaux bâtiments proches du « pôle de centralité » et les habitants des immeubles existants, relégués aux marges du quartier, n'est peut-être pas à négliger.

Pas d'observation en revanche sur la réponse concernant le dimensionnement des surfaces commerciales, compte tenu de la possibilité de l'adapter ultérieurement en fonction de la demande qui sera constatée.

3.3 Les objectifs de peuplement, les relogements, les impacts sociaux

Sur ce thème, les contributions défavorables au projet lors de la première enquête déploreraient le fait que le projet aura pour conséquence (ou qu'il a pour objectif) de faire partir du quartier (et de la commune de Loos) des personnes qui souhaitent y rester, afin d'accueillir des ménages dont les revenus seront plus élevés. Elles évoquaient l'impossibilité de reloger dans le quartier toutes les personnes habitant les immeubles qui seront démolis et soulignaient l'impact psychologique et le préjudice moral qui en résulteront.

Dans le PV de synthèse de la première enquête était posée la question suivante : « *Le maître d'ouvrage est-il en mesure de confirmer les engagements relatifs au relogement, qui figurent notamment dans certaines contributions de membres du conseil municipal (« les locataires qui souhaitent rester dans le quartier bénéficient d'un relogement dans le quartier des Oliveaux » et « les Loossois qui veulent demeurer Loossois le pourront »).*

La possibilité de tenir cet engagement peut-elle être démontrée par une actualisation de la page 190 de l'étude d'impact ? »

Les contributions reçues lors de la présente enquête soulignent les problèmes constatés dans la mise en œuvre du processus de relogement : difficultés résultant de l'insuffisance de l'offre sur Loos et ses environs, où se concentrent la plupart des demandes, charte insuffisamment appliquée, pression psychologique sur les résidents, menace de résiliation du bail et d'expulsion sans relogement en cas de refus de la 3^{ème} proposition, prise en charge incomplète des déménagements...

Dans son mémoire en réponse de la première enquête, la MEL a rappelé les dispositifs mis en place pour accompagner les ménages relogés (charte métropolitaine, convention d'application loossoise, groupes de travail relogement loossois et métropolitain, cellule « inter

bailleurs » sur Loos, groupe de travail SSI⁴, réunions de présentation du processus de relogement, entretiens...) et les contraintes réglementaires qui régissent l'attribution des logements. Elle indiquait que des enquêtes de satisfaction doivent avoir lieu six mois après le relogement des familles.

Dans le mémoire en réponse de la présente enquête, la MEL fait un nouveau rappel des dispositifs d'accompagnement, fournit un exemple de support pour les réunions de présentation, expose le plan stratégique de relogement (PSR) qui comprend un planning de l'ensemble des démolitions et réhabilitations pour tous les sites NPRU de l'agglomération avec le calendrier prévisionnel des relogements. Elle explique que ce planning tient compte des dates limites fixées par l'ANRU et contractualisées dans la convention métropolitaine de renouvellement urbain ; il est actualisé tous les ans en fonction de l'avancement des relogements mais les dates de fin du processus de relogement ne sont pas modifiées afin de respecter les engagements contractuels avec l'ANRU.

S'agissant des enquêtes de satisfaction qui devaient avoir lieu six mois après le relogement des familles, il est indiqué que le marché avec le prestataire retenu a été notifié en avril 2022 et que les entretiens vont démarrer cet été aux Oliveaux. La grille d'entretien est jointe.

Concernant la qualité des relogements et en guise de réponse aux critiques formulées, la MEL détaille l'action des chargés de relogement et rappelle les contraintes réglementaires d'attribution des logements locatifs sociaux et les engagements incombant aux ménages à reloger pour le bon déroulement du processus. Elle fait état de l'envoi de « sommations interpellatives » auprès de locataires n'ayant pas répondu aux sollicitations de rencontres et de la mise en place de séances de médiation par la commune de Loos.

A propos des déménagements, elle indique que les marchés prévoient une prestation clés en main avec une aide pour les locataires ayant des difficultés identifiées (prestation adaptée après évaluation du besoin « *dans la mesure des prestations proposées en lien avec le bailleur* »).

Un état des relogements a été fourni au 18 mai 2021 (72 relogements effectués sur les tours Vigny et Kennedy) et au 26 avril 2022 (134 effectués et 57 restant à effectuer sur les mêmes tours). Le rythme moyen que traduisent ces chiffres montre qu'une accélération est nécessaire pour respecter l'objectif fixé.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

La MEL n'a pas confirmé les affirmations formulées sur le registre de la première enquête par deux membres du conseil municipal, selon lesquelles tous les locataires souhaitant demeurer sur le quartier le pourront.

Les réponses décrivent en détail le cheminement théorique du processus mais n'apportent pas la garantie que dans certains cas les pratiques décrites par les contributeurs ne peuvent pas avoir lieu, d'autant que l'impossibilité de décaler la date limite fixée pourrait accentuer la tendance à augmenter la pression sur les résidents à reloger.

Les indications données sur les conditions de prise en charge des déménagements ne semblent pas suffisamment précises (« prestation adaptée... dans la mesure des prestations proposées en lien avec le bailleur » ?).

La mise en place d'une instance neutre (de suivi et de médiation ?) à laquelle les résidents pourraient s'adresser pourrait être envisagée.

⁴ Suivi social individualisé

3.4 Le raccordement à la LINO et son impact sur les flux routiers

La MRAe recommandait :

- De préciser les schémas de modélisation du trafic,
- De confirmer la prise en compte du barreau dans le modèle,
- De mesurer le cas échéant l'impact de ce barreau sur la répartition des flux routiers.

Les contributions du public reçues lors de la première enquête affirmaient que le raccordement à la LINO va créer un axe de transit qui supportera une circulation importante entraînant de fortes nuisances (bruit, pollution, insécurité routière) pour le quartier des Oliveaux, les quartiers du Vieux Faubourg de Béthune à Lille et d'Ennequin à Loos. Elles indiquaient que la modélisation du trafic n'a pas pris en compte le prolongement de la rue Auriol et pensent que le raccordement à la LINO ne contribuera pas à améliorer les liens du quartier avec le centre de Loos mais plutôt à l'en détacher, puisqu'il l'ouvrira vers Haubourdin et les autoroutes.

Dans leurs contributions déposées lors de la présente enquête, le groupe « Un autre Loos ensemble » et le collectif inter-associatif soulignent les insuffisances de l'étude de trafic complémentaire. Ils considèrent que l'étude ne prend en compte que la circulation qui provient du CHR, qui n'impactera que peu le quartier des Oliveaux, mais ne prend pas en compte l'augmentation de circulation :

- « Traversante » en provenance de Lille, importante surtout le soir,
- Interne à Loos en provenance des quartiers d'Ennequin, République, Oliveaux,
- Entrante sur la ville en provenance des autoroutes.

L'itinéraire de sortie par la LINO via le barreau sera en effet attractif car il offrira une liaison rapide vers ou depuis les autoroutes sans la contrainte du passage à niveau.

L'étude ne prend pas non plus en compte la mise en service du tramway qui prévoit la suppression d'une voie routière sur la rue du Maréchal Foch dans le sens Haubourdin vers Lille, ce qui va renforcer l'attrait de l'itinéraire par le barreau.

Elle ne prend pas non plus en compte l'impact de l'important programme de construction prévu sur le site Verlinde ni l'effet des dispositifs d'assistance au trafic de type WAZE qui peuvent conduire à faire du futur trajet par les Oliveaux un circuit « malin » tant pour rejoindre Lille que l'A25.

Dans le PV de synthèse de la présente enquête j'ai demandé que la MEL traite deux thèmes annoncés dans la synthèse non technique du projet mais absents du rapport d'étude : la « remise en perspective des modélisations de trafic réalisées dans le cadre de la LINO et dans le cadre du projet de renouvellement urbain », et surtout explique la méthodologie employée pour les modélisations. Des éléments de réponse m'avaient été fournis lors d'une réunion organisée le 4 mai par la MEL avec le bureau qui a réalisé l'étude complémentaire mais j'ai demandé que ces éléments me soient confirmés ou qu'ils soient éventuellement amendés, complétés et précisés.

Réponses de la MEL

Dans sa réponse à la MRAe, elle confirmait les résultats de l'étude d'impact et concluait qu'il n'y avait pas lieu de modifier cette dernière.

Dans la réponse au PV de synthèse de la première enquête, elle indiquait que le modèle ne permet de calculer que le trafic total traversant le quartier mais pas sa répartition entre les différentes rues. Elle précisait que la mise en service du barreau n'augmenterait pas le trafic dans la partie est du quartier et ajoutait que la modélisation permet de « confirmer que le nouveau barreau ne générera pas de transit dans le quartier ». Concernant la prise en compte du barreau dans l'enquête de 2021 sur la LINO et dans l'enquête sur le projet NPRU, elle indiquait : « Dans l'enquête publique de la LINO, le barreau de raccordement fait l'objet d'une amorce puisque le profil de la voirie reste à définir précisément » et « Seule la jonction du barreau au quartier Oliveaux (en zone urbaine) est incluse dans le périmètre de l'enquête publique du NPNRU et dans la déclaration de projet ».

Dans sa réponse au PV de synthèse de la présente enquête la MEL apporte enfin une réponse à la question posée depuis l'avis de la MRAe sur l'étude d'impact, à savoir préciser les schémas de modélisation du réseau. Elle confirme que le réseau viaire testé par le modèle en situation future (LINO + projet Oliveaux + raccordement) ne comporte à l'intérieur du quartier qu'une seule liaison vers le barreau ; cette liaison va de la rue Guy Mocquet au barreau par la rue Paul Painlevé et l'avenue de Flandre. En revanche l'itinéraire que constitueront la rue Auriol et son prolongement n'est pas pris en compte dans le modèle (voir annexe 6E du rapport d'enquête).

La MEL justifie cette configuration en affirmant que « le codage » de cette deuxième connexion entre le barreau et la rue Guy Mocquet n'aurait aucune influence sur la valeur du trafic de transit estimée au sein du quartier car la liaison prise en compte ne supportera qu'un trafic faible au regard de sa capacité. Elle indique aussi que « le réseau viaire hyperlocal, tel le système de desserte interne du quartier des Oliveaux apparaît sous le seuil d'interprétation du modèle ».

Elle confirme que les « volumes de trafic attendus avec réalisation de la LINO Sud » qui sont donnés dans le rapport de l'étude de trafic complémentaire ont été calculés en ajoutant aux trafics issus de la campagne de comptage faite en septembre 2021 les évolutions de trafic déterminées par le modèle entre la « situation de référence » et le scénario 11 (trafic de référence 2020 avec LINO et Oliveaux), ces évolutions étant réparties entre les axes Auriol et Painlevé proportionnellement aux trafics constatés sur ces axes lors des comptages. Cette méthode a permis de corriger la situation de référence donnée par le modèle et a conduit à des trafics en situation projetée supérieurs à ceux donnés par le modèle et figurant dans l'étude d'impact.

En réponse à la demande d'explication concernant l'incohérence constatée entre les variations de trafic attendues représentées sur le rapport et celles figurant dans l'étude d'impact (page 153) sur le barreau à l'heure de pointe du soir dans le sens est vers ouest (64 uvp dans l'EI, 170 uvp dans l'étude complémentaire), la MEL justifie cet écart en expliquant qu'il s'agit d'une correction des résultats du modèle qui a été effectuée car « *au regard de notre pratique du territoire, cette valeur nous est apparue sous-estimée, sachant que les usagers en sortie des quartiers à destination de l'ouest de la métropole gagneront ponctuellement à emprunter la LINO via la traversée des Oliveaux, pour s'affranchir de la contrainte des passages à niveaux.* »

Enfin à la critique faite par certains contributeurs sur l'absence de prise en compte des effets du projet de tramway (qui devrait conduire à la suppression d'un sens de circulation sur l'artère majeure que constitue la rue du Maréchal Foch), et des effets du projet d'aménagement de la friche Verlinde située à proximité des Oliveaux, il est répondu que *« lorsque ces projets seront matures et feront l'objet d'études d'impact, ils devront tenir compte des effets cumulés avec les autres projets connus, et donc le projet de renouvellement urbain des Oliveaux, ainsi que la LINO »*.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Je constate que malgré les demandes formulées par la MRAe, le PV de synthèse de la première enquête et la réserve qui concluait cette enquête, la MEL n'avait fourni aucun schéma de la modélisation du trafic au sein du quartier, y compris dans l'étude complémentaire. Elle a persisté à affirmer que le caractère « macro » du modèle était incompatible avec la prise en compte des « petites rues du quartier » et que la prise en compte d'une « liaison théorique » traversant le quartier suffisait pour évaluer le trafic de transit que le prolongement de la rue Auriol et le raccordement à la LINO allaient attirer dans le quartier.

La réponse au PV de synthèse de la présente enquête justifiant la prise en compte d'une seule connexion entre le barreau et la rue Guy Mocquet appelle les observations suivantes.

En premier lieu, ce n'est pas une deuxième liaison entre la rue Guy Mocquet et le barreau qu'il est demandé de prendre en compte mais une liaison entre le carrefour République / Brossolette et le barreau via la partie ouest de la rue Brossolette, la rue Auriol et son prolongement. En effet, dans le modèle, l'itinéraire venant de l'est par la rue Mirabeau s'arrête à la rue de la République et les usagers qui souhaiteraient se diriger vers le futur barreau devraient tourner à gauche sur le boulevard de la République puis emprunter la rue Guy Mocquet jusqu'au carrefour avec la rue Painlevé. L'itinéraire direct dont la prise en compte est demandée serait nettement plus intéressant et devrait a priori attirer des flux supplémentaires, alors qu'une deuxième liaison rue Guy Mocquet / barreau telle qu'évoquée par la MEL ne modifierait en effet vraisemblablement pas les conclusions des simulations effectuées jusqu'à présent (voir schéma en annexe 6E du rapport).

En deuxième lieu, sur la question du « réseau viaire hyperlocal », il n'a jamais été recommandé de « coder » tout le système de desserte interne du quartier mais uniquement l'axe constitué par la rue Auriol et son prolongement, qui semble difficilement pouvoir être qualifié d'hyperlocal si on considère notamment que le dossier évoque clairement la création d'une nouvelle entrée de ville ouvrant sur cet axe, que l'étude complémentaire fait état de « sa fonction de structuration locale du quartier » et que ses caractéristiques et fonctions ne semblent pas moindres que celles des rues Mirabeau et Derouillers prises en compte dans le modèle.

La prise en compte dans le modèle de la liaison rue Brossolette / rue Auriol (prolongée) nécessitera effectivement une modification des points d'injection de la demande générée par le quartier Oliveaux mais l'argument consistant à refuser cette modification pour « ne pas fausser artificiellement la distribution entre les scénarios » ne semble pas recevable dans le cadre d'une simulation ayant justement pour objet d'apprécier au mieux l'impact du barreau et du prolongement de la rue Auriol sur les flux dans le quartier Oliveaux. C'est plutôt le

maintien des points d'injection sur la rue de la République et sur la rue Guy Mocquet qui semble fausser cette simulation.

S'agissant de la justification de l'écart entre les résultats de l'étude d'impact et ceux de l'étude complémentaire pour les trafics sur le barreau par une correction effectuée « à dire d'expert », on pourrait se demander si le même raisonnement n'aurait pas pu conduire à réévaluer d'autres résultats du modèle, notamment à l'heure de pointe du matin dans l'autre sens. La crédibilité des résultats semble donc plutôt affectée, contrairement à ce qui est affirmé.

Les arguments invoqués pour la non prise en compte des impacts du projet de tramway et de l'aménagement du site Verlinde sont peut-être conformes à la réglementation, puisque ces projets ne sont pas approuvés (cf. R122-5 II) mais comme ils auront vraisemblablement une incidence significative sur le transit dans le quartier, il est regrettable qu'une première approche de la question n'ait pas été effectuée.

On peut noter également que l'étude complémentaire fait l'hypothèse que « la demande de trafic sera stable à l'échelle du périmètre d'analyse » alors que les simulations produites dans l'étude d'impact à l'horizon mise en service + 20 ans supposaient une augmentation de 5%.

3.5 Les impacts en matière de bruit et d'émission de gaz

La MRAe recommandait d'actualiser l'analyse des impacts sur le bruit et de compléter l'étude sur les impacts en matière d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, en tenant compte des précisions apportées sur l'étude de trafic et selon les choix énergétiques qui seront faits dans le secteur résidentiel... et de compléter le cas échéant les mesures correctives. Ces impacts sont aussi évoqués dans plusieurs contributions du public.

La MEL a présenté un bilan des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en phase exploitation dans trois situations : état 2019, état de référence 2045, état projet 2045. En revanche elle considère qu'il n'y a pas lieu d'actualiser l'analyse des impacts sur le bruit car l'étude acoustique a pris en compte les trafics dus au futur barreau de liaison avec la LINO.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

On note que la MEL qualifie de faible l'incidence sur les émissions de polluants alors que l'augmentation calculée est de 25% (de la valeur initiale).

On relève également des affirmations contradictoires sur le trafic de transit dans le quartier. Le mémoire en réponse de l'enquête de 2021 indique que « le nouveau barreau ne générera pas de transit dans le quartier », alors que dans la réponse à la MRAe et dans l'étude de trafic complémentaire on voit que le projet induira bien un trafic de transit.

Par ailleurs, l'étude de trafic complémentaire considère que « la demande de trafic automobile est stable à l'échelle du périmètre d'analyse » alors que dans l'étude d'impact figure un scénario à horizon de mise en service + 20 ans, dans lequel on suppose que l'ensemble des trafics augmente de 5% (EI page 255).

L'étude de trafic complémentaire admet néanmoins qu'une « augmentation locale de trafic est attendue au sein du quartier » mais n'aborde pas la question de l'impact de cette augmentation sur le bruit et les émissions de gaz, et la question de son évolution par rapport aux résultats présentés dans l'étude d'impact. Or, si on calcule les trafics journaliers correspondant aux trafics aux heures de pointe indiqués dans l'étude complémentaire en appliquant la formule donnée page 155 de l'étude d'impact on constate des augmentations

significatives par rapport aux trafics journaliers représentés sur la page 155 pour l'horizon de mise en service :

- + 51% sur le barreau : 1 887 v/j au lieu de 1 250 v/j dans l'EI
- + 108% sur la partie Est de la rue Auriol : 4 972 v/j au lieu de 2 390 v/j dans l'EI
- + 75% sur l'avenue de Flandre : 3 621 v/j au lieu de 2 070 v/j dans l'EI

Ces augmentations significatives auraient manifestement justifié une actualisation de l'analyse des impacts, comme le préconisait la MRAe.

De plus il a été indiqué précédemment que l'introduction dans le modèle de la liaison par la rue Auriol et son prolongement conduirait à un trafic de transit vraisemblablement supérieur à celui calculé à ce jour, contrairement à ce qu'affirme la MEL.

3.6 Aire d'alimentation des captages, PER, gestion des eaux pluviales

La MRAe recommandait de détailler les mesures prévues en matière de gestion des eaux pluviales pour éviter toute pollution de la ressource en eau et de démontrer l'absence d'incidence sur cette ressource.

Les contributions reçues sur ces thèmes lors de la première enquête évoquaient principalement l'impact sur la nappe des nouvelles constructions prévues au sud de la rue Vincent Auriol. Elles rappelaient que cette partie du quartier est située en zone AAC2 (aire d'alimentation des captages, classée en vulnérabilité forte) dans laquelle s'appliquent des contraintes reprises dans le règlement du PLU. Elles évoquaient également les règles édictées par le PER (plan d'exposition aux risques d'effondrements de terrain dus à des cavités souterraines).

Les principaux éléments développés sont les suivants.

Les dispositions règlementaires du SAGE Marque-Deûle et du PLU2 métropolitain qui s'appliquent en zone AAC visent à éviter toute atteinte quantitative (recharge) ou qualitative à la nappe de la craie. Ainsi les fondations des constructions ou installations ne doivent pas constituer des barrières hydrauliques susceptibles de perturber la recharge de la nappe car une dégradation de la recharge pourrait entraîner une baisse de son niveau et la disparition de la zone humide près du captage d'Emmerin, avec comme conséquence des risques d'abaissement de la qualité ou de la quantité de l'alimentation en eau potable du secteur. De plus, Loos fait partie des communes « gardiennes de l'eau » et doit à ce titre prendre en compte l'impératif de protection absolue de la réserve d'eau potable, ce qui lui interdit d'envisager dans la zone AAC de nouvelles constructions dont les fondations impacteraient la nappe.

Or le sud du quartier est également concerné par le plan de prévention des risques d'effondrement (PER) liés à la présence d'anciennes carrières souterraines (catiches). Ce PER impose que toute construction ait des fondations profondes pour atténuer le risque d'effondrement. La combinaison des deux contraintes implique qu'il n'est pas possible de construire dans cette zone sans perturber la recharge de la nappe.

La phase travaux aura aussi un impact important par les prélèvements effectués sur la nappe.

La contribution déposée lors de la présente enquête par le collectif inter-associatif exprime à nouveau un avis défavorable basé sur le fait que l'impact de la construction de nouveaux bâtiments et de la route d'accès à la LINO sera préjudiciable à la qualité de la nappe.

Les arguments développés à l'appui de cet avis défavorable sont les suivants.

Le niveau de vulnérabilité de la nappe dans le site est de la carrière tel qu'il est retenu dans le SCOT et le PLU2 de la MEL (vulnérabilité forte, secteur AAC2) n'est pas suffisant. C'est le même que celui attribué aux champs qui surplombent la nappe plus à l'est, alors que l'excavation du site sur une épaisseur d'environ 20 m, soit pratiquement jusqu'au niveau de la nappe, a considérablement réduit la protection que lui assurait la tranche supérieure de la roche non saturée.

Le collectif considère que la détermination de la vulnérabilité de la nappe n'a pas respecté le guide méthodologique publié par le BRGM et l'ONEMA en 2014, qui exige notamment que la vulnérabilité soit définie à une échelle fine (celle des unités fonctionnelles du territoire au sens hydrologique) alors qu'elle a été déterminée avec des niveaux moyens à l'échelle communale à partir de cartes établies par le BRGM en 2007. Selon le collectif, ce classement est entaché d'une erreur manifeste qui n'a pas été relevée par l'hydrogéologue et la MRAe dans les avis qu'ils ont émis au titre de la LINO.

Concernant la future voie d'accès à la LINO et la construction de bâtiments dans le cadre du projet de renouvellement urbain, le collectif analyse les conséquences de la présence d'un trou d'eau dans le site Ouest de la carrière. Ce trou, qui résulte d'une ancienne excavation partiellement comblée, a une surface d'environ 0,5 hectare et une profondeur vraisemblablement suffisante (entre 20 et 30 m ?) pour qu'il soit en contact avec la nappe. Si c'est bien la nappe qui alimente ce trou d'eau, ce qui, selon le collectif, est hautement probable, cet espace devrait se voir attribuer un niveau de vulnérabilité supérieur et être classé en zone de vulnérabilité très forte ou totale (AAC1). Dans ce site et ses périmètres immédiat et rapproché, le règlement du PLU2 pourrait alors remettre en question le projet d'accès à la LINO, distant de moins de 200 m, ainsi que les projets de construction dans la partie des Oliveaux actuellement classée AAC2.

Le collectif considère comme primordial qu'une étude de vulnérabilité respectant le guide édicté par le BRGM et l'ONEMA soit conduite à l'échelle de la carrière, préalablement à la poursuite de tout projet sur le périmètre de la carrière et les espaces attenants.

Concernant la gestion des eaux pluviales, la recommandation suivante accompagnait l'avis favorable du commissaire enquêteur concluant la première enquête : « envisager la création d'un réseau séparatif d'eaux pluviales sur l'ensemble du quartier ».

Réponses de la MEL

Dans ses réponses à la MRAe, au PV de synthèse et aux recommandations du commissaire enquêteur, la MEL a rappelé les principes de gestion des eaux pluviales dans le projet :

- Assainissement de type séparatif (réseaux eaux pluviales et eaux usées séparés),
- Les eaux pluviales de ruissellement liées à l'imperméabilisation des sols seront collectées, stockées et infiltrées sur site au plus près de leur point de chute sans rejet direct dans les réseaux unitaires existants,
- Ouvrages pluviaux dimensionnés pour gérer a minima une pluie d'orage de période de retour 100 ans.

Toutefois la gestion des eaux pluviales ne sera modifiée que dans « les lieux où une réhabilitation conséquente (démolition – reconstruction) sera réalisée ». De plus, l'infiltration étant interdite dans les zones classées « bleues » dans le PER, ce qui est le cas dans la

moitié sud du quartier, les eaux pluviales de ce secteur seront soit tamponnées et rejetées à débit limité vers le réseau unitaire, soit envoyées vers des surfaces d'infiltration en partie nord du quartier, sous réserve que les conditions géotechniques (perméabilité du sol) et financières le permettent. Enfin la qualité des eaux à infiltrer devra être compatible avec les contraintes inhérentes à l'aire d'alimentation des champs captants. Les dispositions techniques retenues ne pourront être précisées qu'au vu des résultats des études géotechniques prévues au cours de l'année 2022. La solution retenue fera l'objet d'un dossier de demande d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau ; ce dossier sera présenté par l'aménageur en phase d'avant-projet.

Concernant le respect des dispositions du PER pour la construction des futurs bâtiments, elle indique que ceux qui sont prévus en zone AAC2 n'auront pas de niveau en sous-sol. Ils seront au maximum des R+3 et pourront être construits sur des fondations superficielles d'environ un mètre de profondeur qui ne descendront pas jusqu'au niveau de la nappe et n'auront donc pas d'incidence sur son écoulement et sa recharge. Pour les R+4, les fondations profondes seront constituées de pieux suffisamment espacés pour ne pas créer une barrière hydraulique. Des études géotechniques seront réalisées pour apprécier les risques liés aux catiches. En cas de carrières avérées, des solutions techniques pourront être mises en œuvre pour respecter à la fois les contraintes de la zone AAC2 et du PER.

Pour ce qui concerne la demande formulée lors de la présente enquête de procéder à une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe dans le secteur des carrières, la MEL indique que les niveaux de vulnérabilité ont été déterminés selon « des approches, une échelle de travail et des critères de classement qui sont **sensiblement les mêmes** » que ceux du guide méthodologique BRGM-ONEMA. La délimitation des secteurs AAC a été effectuée par le BRGM en liaison avec la DREAL et a été approuvée par le préfet en septembre 2013. « La méthode d'élaboration étant **conforme aux attendus**, il n'est pas convenu de revoir la caractérisation des niveaux de vulnérabilité au sein de l'AAC... Il n'existe pas d'élément permettant de contester un classement en zone de vulnérabilité forte de la nappe au droit des Oliveaux ». Par ailleurs le projet de renouvellement urbain se situe sur un site déjà urbanisé et il est prévu de construire sur l'existant. Enfin le tracé du barreau de raccordement se situe en dehors de la zone AAC.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

L'argumentation relative au fait qu'une partie des bâtiments à construire pourra reposer sur des fondations superficielles, qui sont acceptables en cas d'absence de catiches, et au fait qu'en cas de fondations profondes, la réalisation de pieux permettra d'éviter la création d'une barrière hydraulique perturbant de façon significative l'écoulement et la recharge de la nappe, me paraît recevable.

Concernant les mesures prévues pour la gestion des eaux pluviales, quelques précisions ont été apportées par la réponse à la recommandation du commissaire enquêteur mais il apparaît que ces mesures ne sont pas définies de façon détaillée à ce jour. Ainsi la MEL ne précise pas les secteurs où un réseau séparatif sera construit ni à quel endroit pourra être réalisée l'infiltration des eaux pluviales, ni si ces dispositions feront l'objet d'une autorisation et donc d'une enquête publique.

Dans la mesure où la gestion des eaux de ruissellement des chaussées du barreau de raccordement à la LINO n'était pas incluse dans le dossier d'enquête concernant la LINO (puisque le profil en travers de ce barreau n'était pas encore défini) et vu que ce barreau

constitue une composante indissociable fonctionnellement de l'opération de renouvellement urbain, on peut recommander que le dossier Loi sur l'eau à venir traite les deux composantes du projet (conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement).

S'agissant de la demande du collectif inter-associatif, la réponse de la MEL ne me semble pas entièrement convaincante. En toute rigueur, ce n'est pas parce que la méthode utilisée est « **sensiblement la même** » que la nouvelle méthode préconisée par le guide BRGM-ONEMA de 2014 que les conclusions seraient forcément les mêmes. L'approbation de la délimitation par le préfet en 2013 ne peut pas a priori garantir sa conformité à un guide qui n'était pas encore paru. On ne voit pas ce que signifie la conformité de la méthode « aux attendus ». Un doute subsiste donc à mon avis sur l'opportunité de procéder à une nouvelle évaluation de la vulnérabilité compte tenu des éléments invoqués par les associations, à savoir le moindre niveau de protection de la nappe dans la zone des carrières et la préconisation d'évaluer la vulnérabilité à une échelle plus fine. Dans ces conditions, l'importance accordée à la protection de la nappe notamment par les documents d'urbanisme me semble justifier qu'une expertise indépendante soit faite afin d'apprécier, au vu des arguments exposés par les associations, l'opportunité de procéder à une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe.

3.7 Les lacunes et insuffisances de l'étude d'impact et du dossier

Ce thème avait été développé lors de la première enquête notamment dans les contributions des associations.

En plus des points abordés dans les paragraphes précédents, on peut citer les arguments suivants :

- Pas d'étude de l'impact du barreau de raccordement à la LINO,
- Pas d'inventaire des arbres et de bilan des replantations
- Absence d'étude de scénarios alternatifs : réhabilitation plutôt que démolition, sites de construction hors AAC2, transports en commun et modes doux au lieu de la LINO et du barreau de raccordement,

On rappellera également les points du dossier sur lesquels des précisions ont dû être demandées dans le PV de synthèse de la première enquête :

- Le périmètre de l'opération sur lequel portera la déclaration de projet,
- La formalisation des motifs et considérations qui justifient l'intérêt général de l'opération,
- le coût de l'opération, non indiqué dans le dossier,
- les incohérences des données concernant la population du quartier (7 000 habitants soit le tiers de la population communale... ou 5 149 selon l'INSEE soit moins du quart ?) et le parc de logements (95% de logements sociaux dans le quartier, comme indiqué dans le résumé non technique... ou 65% comme on peut le calculer à partir des données de l'étude d'impact ?)

Dans le mémoire en réponse de la première enquête, la MEL a fourni les indications suivantes concernant l'inventaire du patrimoine arboré et la bétonisation.

Le projet n'augmente pas l'emprise au sol et la bétonisation ; il a été pensé pour construire des cœurs d'îlots ; le mail paysager permettra d'offrir des espaces publics avec de réels usages qui font défaut actuellement dans le quartier.

L'emprise au sol des bâtiments qui seront reconstruits en zone AAC2 sera inférieure à l'emprise au sol des bâtiments démolis dans cette zone (4819 m² au lieu de 4911 m²).

La surface actuelle d'espaces verts au sein du périmètre d'étude est de 12 054m² (hors emprise du stade qui n'est pas considéré comme un espace vert mais un équipement). La surface d'espaces verts dans le projet à terme est d'environ 16 840m².

Le nombre d'arbres dans le périmètre du projet est actuellement de 560. Le nombre d'arbres abattus sera réduit au minimum. Par ailleurs, il est prévu la plantation d'environ 395 arbres supplémentaires, ce qui indique une augmentation du patrimoine arboré de plus de 50% sur le quartier. De plus, un jeune arbre absorbe plus de CO² qu'un ancien pour se développer. Ainsi, il se dégagera moins de gaz à effet de serre avec les nouvelles plantations.

De par sa composition, le projet de renouvellement urbain des Oliveaux prévoit une trame paysagère intensifiée, avec des usages.

L'impact du barreau de raccordement n'est pas étudié dans le dossier puisque celui-ci ne porte que sur sa « jonction » en zone urbaine de Loos.

Aucune réponse n'est apportée au sujet de l'absence de scénarios alternatifs.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Concernant la bétonisation, on peut noter que le calcul de l'emprise au sol des bâtiments n'est fait que pour le secteur AAC2 et ne tient pas compte des nouveaux bâtiments prévus au nord de la rue Vincent Auriol, de la cité des enfants, du secteur Salengro dont les surfaces sont à première vue au moins aussi importantes.

La prise en compte des espaces verts dans le calcul ne me semble pas devoir être déterminée par un critère « administratif » (qui a conduit à exclure le terrain de sports) mais par un critère écologique : la pelouse (ou l'herbe même non entretenue) du terrain de sport ne rend-elle pas des services écologiques supérieurs aux surfaces bétonnées ?

Par ailleurs, le nombre d'arbres abattus n'est pas précisé et même s'il est « réduit au minimum » on peut craindre qu'il ne soit pas négligeable ; il suffit pour s'en convaincre de parcourir les différents secteurs du quartier. Enfin, si un jeune arbre absorbe plus de CO² qu'un ancien (à vérifier), il ne doit pas contribuer autant à la limitation des îlots de chaleur urbain, thème considéré comme un enjeu dans l'étude d'impact.

Sur ces différents points, les réponses ne paraissent pas satisfaisantes.

Concernant l'absence de scénarios alternatifs, je rappelle que l'article R122-5 du code de l'environnement stipule que l'étude d'impact comporte « 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

L'étude d'impact comporte un chapitre « Description des solutions de substitution examinées et justification du projet » qui traite de l'évolution du programme de logements neufs et de parkings pour tenir compte des champs captants et de la connexion au barreau de raccordement à la LINO.

Concernant la connexion au barreau, la justification donnée dans l'étude d'impact pour l'élimination des solutions alternatives et notamment de celle décrite dans la contribution intitulée « La démolition de la tour Kennedy n'est pas inévitable » (justification : éviter le passage en zone AAC2) ne me paraît pas entièrement convaincante car on aurait pu emprunter le prolongement prévu de la rue de la Paix jusqu'à la rue René Coty, puis celle-ci jusqu'à l'Avenue de Flandre et remonter cette dernière vers le nord jusqu'à l'amorce du barreau telle que prévue.

En revanche il n'est nullement fait mention de solutions alternatives concernant le programme de démolitions et de réhabilitations alors que je constate dans les documents qui m'ont été communiqués que de telles variantes ont été envisagées (voir § 3.2).

Le dossier me semble donc potentiellement irrégulier sur ce point.

Par ailleurs le fait que le périmètre de l'étude d'impact n'englobe pas le barreau de raccordement à la LINO alors que celui-ci semble constituer une composante indissociable du projet de renouvellement urbain me semble susceptible de constituer une non-conformité avec les dispositions du dernier alinéa de l'article L122-1 III du code de l'environnement (voir paragraphe 3.8 ci-dessous)

3.8 L'espace naturel relais situé à l'ouest du quartier

La MRAe formule les recommandations suivantes :

- Garantir que les travaux n'impacteront pas cet espace naturel relais
- Etudier dans le cadre des logiques de continuités écologiques et de trame noire, la création de corridors permettant le déplacement des espèces dans le cadre des aménagements paysagers du projet, au travers d'un plan d'aménagement spécifique,
- Etudier la continuité entre ces trames et celles prévues dans le cadre du projet de LINO secteur sud qui passera à proximité du quartier.

Cette recommandation est à rapprocher des contributions déposées lors de l'enquête initiale par les associations EcoLoos, FNE HdF et par le collectif inter-associatif EDA, Entrelianes, Nord Nature Environnement et Santes Nature qui considèrent notamment que l'étude d'impact aurait dû porter également sur le tronçon de raccordement à la LINO, sur la faune et la flore au-delà du périmètre du projet et sur les espaces naturels de la métropole sud (carrière, plateau de Fléquières, futur parc d'Haubourdin, continuités écologiques) ou qu'une étude d'impact globale unique devrait être effectuée sur l'ensemble des trois opérations LINO, Oliveaux et aménagement du futur espace naturel de la carrière.

La MEL a répondu que le projet de renouvellement urbain n'aura pas d'impact sur l'espace naturel relais grâce au maintien de la bande arborée située en limite ouest et aux mesures de réduction retenues (période des travaux...).

Elle énumère les actions prévues dans le cadre du projet de la LINO, notamment le profil en travers comportant diverses plantations et ayant pour objectif de créer une coulée verte qui deviendrait un corridor écologique.

Elle indique enfin qu'une étude pré-opérationnelle va être lancée par la MEL sur le réaménagement de la carrière en faisant le lien avec les aménagements prévus dans le cadre de la LINO et du renouvellement urbain du quartier Oliveaux, de façon à assurer la continuité des trames des différents projets.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

L'espace naturel relais semble inclure les terrains agricoles situés au nord de la carrière, dans lesquels passera le barreau de liaison avec la LINO. Comme les dispositions prises concernant ce barreau ne sont pas définies (mémoire en réponse de 2021, paragraphe 5.11 page 38 : « *le profil de la voirie reste à définir précisément* ») il semble prématuré d'affirmer qu'il n'y aura pas d'impact sur cet espace. Toutefois comme l'opération faisant l'objet de la déclaration de projet ne contient que l'amorce du barreau en zone urbaine (mémoire en

réponse de 2021, même page) et non l'ensemble du barreau, l'opération elle-même n'aura pas d'impact direct sur cet espace... sous réserve de l'interprétation de la notion de « projet » évoquée ci-dessous.

Au sujet des demandes des associations concernant le champ de l'étude d'impact, on peut se demander en effet si la notion de « projet » au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement ne devrait pas conduire à regrouper dans le cas présent les différentes composantes que constituent la LINO, le barreau de raccordement, le prolongement de la rue Auriol... ainsi que, peut-être, le renouvellement urbain et l'aménagement du futur espace naturel de la carrière. En cas de réponse positive, une étude d'impact globale serait bien exigée par le dernier alinéa de l'article L122-1 III⁵.

3.9 La concertation

Les contributions qui abordaient ce thème lors de la première enquête affirmaient qu'il n'y a pas eu de réelle concertation. On peut y relever les déclarations suivantes :

- Pour les habitants du quartier, il n'y a pas eu de vraie concertation, mais beaucoup de réunions d'information donnant les décisions prises par les politiques et les bureaux d'études et qui deviennent... la solution imposée ...
- Les réunions n'avaient rien à voir avec de la concertation...
- Les réunions publiques n'ont pas attiré les foules car les habitants ont ressenti que leurs avis ne seraient pas pris en considération, ayant constaté que ces réunions n'étaient qu'une présentation de travaux déjà entérinés ;
- Un manque cruel de concertation et de co-construction ; les exigences de concertation ou de coproduction avec les habitants, imposées par l'ANRU, n'ont pas été respectées.

Dans le PV de synthèse de la première enquête la question suivante avait été posée :
« Quelles réunions de concertation ont fait l'objet de comptes rendus formalisés ? Ces comptes rendus sont-ils consultables ? »

Dans ses réponses, la MEL a affirmé que le projet a été construit en collaboration avec les habitants/associations/commerçants etc. du quartier, que de nombreuses réunions et ateliers ont été mis en œuvre par la ville de Loos et la MEL. Des instances de gouvernance partenariales (comités techniques et comités de pilotage) ont été mises en place pour valider chaque étape du projet : 3 réunions de ces comités pour l'étude de cadrage stratégique, 6 réunions pour l'étude urbaine, 3 réunions pour la phase « urbaniste en chef ». Elle a indiqué aussi que de 2015 à 2021 il y a eu 6 réunions publiques, des réunions avec les comités de quartier, des « diagnostics en marchant », une dizaine de rencontres avec les adhérents de mosaïque, dans les écoles, avec les collégiens, la création d'un conseil citoyen (qui s'est essoufflé mais que la ville essaie de remobiliser), des actions menées avec l'association

⁵ Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

Etabli. La liste des réunions et ateliers ayant fait l'objet de compte rendus a été fournie avec les compte rendus (11 documents).

Par ailleurs, il a été tiré le bilan de la concertation réglementaire tenue en 2019.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Sur ce thème on constate dans les contributions du public des affirmations tout-à-fait contradictoires entre celles reprises ci-dessus et celles faites par les intervenants favorables au projet.

Objectivement, on constate que la concertation « réglementaire » prévue par L103-2 du code de l'urbanisme n'a pas eu lieu « pendant toute la durée de l'élaboration d'élaboration du projet » (voir §3.1.2) mais sur le projet tel qu'il a été présenté à l'enquête.

En revanche de nombreuses réunions d'information, échange, concertation ont eu lieu comme en témoignent les compte rendus (une douzaine) qui ont été communiqués. Il n'est pas possible d'apprécier si cela compense l'irrégularité potentielle sur la forme, visée précédemment.

3.10 La prise en compte des chiroptères

Dans son avis, la MRAe recommandait de compléter l'étude des gîtes connus ou potentiels de chiroptères, de vérifier leur absence dans les caves qui vont être remblayées et de compléter et détailler les mesures d'évitement et de réduction qui seront prises.

La MEL a indiqué que le remblaiement des caves n'était pas décidé à ce jour et que le passage d'un écologue serait commandé avant leur comblement afin de vérifier l'absence de gîte ou de préconiser des études complémentaires et des mesures de précaution à mettre en œuvre.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction, elle indique notamment que la quasi-totalité des espaces semi-naturels et les zones de chasse des chauves-souris seront évitées, qu'une mesure de réduction de la pollution lumineuse est prévue et que des haies seront replantées pour renforcer les habitats de chasse et de déplacement des chiroptères.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Sur la question des caves, la réponse me semble incomplète et imprécise. S'il y en a dans les bâtiments qui seront démolis (les réponses faites sur le thème de la zone AAC2 montrent qu'il y a des sous-sols au moins dans la tour Kennedy et les surfaces commerciales), il n'y a pas lieu de différer ces investigations et il conviendrait d'indiquer les mesures susceptibles d'être prises pour ne pas porter atteinte à ces espèces protégées, et de prévoir les procédures pour obtenir les autorisations nécessaires.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction, en l'absence de plan détaillé du projet il n'est pas possible d'apprécier si les dispositions annoncées sont effectivement prévues. Il conviendra que l'engagement soit repris dans la déclaration de projet.

3.11 La prise en compte du Hérisson d'Europe

La MRAe recommandait d'étudier la création d'une trame verte pour éviter l'isolement des spécimens de Hérisson d'Europe et pour assurer le maintien de l'espèce sur le long terme.

La MEL indique que la trame verte actuelle sera impactée mais que les aménagements projetés permettront de retrouver des espaces verts favorables à la faune avec notamment

une végétation stratifiée favorable au maintien du Hérisson. D'autres aménagements seront réalisés : gîtes servant de zone refuge pour l'hibernation, clôtures adaptées, passages à faune sous les voiries, trottoirs aménagés en pente douce (rue V. Auriol) pour ne pas rompre la continuité de la trame verte.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Il ne me semble pas évident que les mesures proposées (étude d'impact – EI - pages 246 et 247) soient très adaptées : les passages à faune (drainants) représentés page 247 sont préconisés par le Setra (Cerema) pour des routes interurbaines longées par des fossés ; sera-t-il possible de les adapter et de les rendre efficaces pour une voie comme la rue Vincent Auriol ? Cela me semble peu probable. De plus, le secteur à Hérisson d'Europe identifié (EI page 136) sera en partie détruit par les constructions nouvelles au nord de la rue Vincent Auriol prolongée. En résumé : mesure séduisante en théorie mais dont la faisabilité et l'efficacité restent à démontrer.

3.12 Les flux de matériaux

La MRAe recommandait de préciser les flux liés à l'évacuation des matériaux de démolition et à l'amenée des nouveaux matériaux lors de la phase travaux, les conséquences sur les territoires environnants et les mesures prévues pour éviter ou réduire les impacts. Ce thème était présent dans quelques contributions du public lors de l'enquête initiale.

La MEL fournit une estimation du nombre de mouvements de camions, soit un flux moyen sur 12 années de 7,5 camions par jour avec des variations pouvant aller de 2 ou 3 à une vingtaine (en comptant les deux sens). Elle indique que la répartition de ce trafic sur les quatre accès ayant des caractéristiques compatibles devrait limiter les impacts sur les riverains et que des dispositions seront incluses dans les marchés pour demander que des plans de circulation soient établis par les entreprises.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

La mesure consistant à demander que les entreprises établissent des plans de circulation pour le transport des matériaux ne semble pas suffisante. Il me paraît souhaitable que les maîtres d'ouvrage définissent dans les cahiers des charges les contraintes précises à respecter et si possible les lieux de dépôt des matériaux et les itinéraires autorisés pour leur évacuation et leur amenée.

3.13 La gestion des déchets de chantier

La MRAe recommandait :

- *De préciser les modalités à prévoir pour la déconstruction des bâtiments, le tri des déchets et leur valorisation dans le cadre d'une économie circulaire,*
- *De produire un engagement formel sur la mise en place d'une plateforme mutualisée pour le recyclage des matériaux de démolition dans le cadre des différentes opérations de rénovation urbaine de la MEL.*

Ce thème a fait l'objet d'une recommandation dans l'avis du commissaire enquêteur à l'issue de la première enquête.

Dans le dossier de la présente enquête, la MEL indique en réponse que la mise en œuvre d'une plateforme mutualisée pour le recyclage des matériaux de démolition ne pourra être confirmée ou infirmée qu'à l'issue de l'étude qu'elle a engagée sur la question de l'économie circulaire.

Elle précise les dispositions que les bailleurs sociaux intègrent d'ores et déjà dans leurs marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux en matière d'économie circulaire : critères de choix des offres, mission de diagnostic déchets pour gérer le réemploi et la valorisation...

Elle évoque également le rôle de La Fabrique de l'Emploi dans la récupération de matériaux et dans un projet de test de réemploi de terres au profit d'activités agricoles dans le cadre de l'appel à projets de l'ANRU « quartiers fertiles » visant l'installation d'activités d'agriculture urbaine.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Les recommandations de la MRAe et du commissaire enquêteur de s'engager à mettre en place une plateforme mutualisée de recyclage des matériaux de démolition ne sont pas prises en compte dans l'immédiat, dans l'attente de la fin des études engagées sur cette question. Les précisions attendues par la MRAe ne semblent pas apportées.

La déclaration de projet devrait au minimum faire état d'un objectif de mise en place d'une telle plateforme.

3.14 Les scénarios énergétiques

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'impact des différents scénarios énergétiques et par des orientations sur les mesures à prendre pour concilier au mieux les impacts positifs sur la qualité de l'air et le climat, et les contraintes économiques et techniques. Ce thème a été abordé dans plusieurs contributions du public.

En réponse, la MEL a présenté un tableau comparatif des impacts économiques et environnementaux de six scénarios énergétiques et a conclu que les deux scénarios les plus pertinents étaient un réseau de chaleur de géothermie et un réseau de chaleur biomasse. En raison des contraintes liées aux champs captants, elle conclut que c'est le dernier qui est la solution la plus pertinente. Elle précise que l'installation de panneaux photovoltaïques sur la surface de toiture disponible (12 000 m²) permettrait en plus de compenser 10% des émissions de carbone.

La MEL a précisé que Partenord Habitat, propriétaire du réseau de chaleur existant, a engagé des réflexions avec la ville de Loos et la MEL en vue de raccorder les équipements et les nouvelles constructions sur ce réseau de chaleur.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

Il conviendrait que la déclaration de projet prévoie la poursuite des réflexions en vue de la mise en place de la solution préconisée sur le maximum de bâtiments du quartier.

3.15 Autres points développés par le collectif « Un autre Loos ensemble »

Dans son mémoire déposé lors de la première enquête et annexé à sa nouvelle contribution, le collectif a abordé quelques points non encore évoqués dans les paragraphes précédents.

3.15.1 Sur le projet

Il considère que le projet risque de déstabiliser la ville car il s'agit d'un projet centrifuge qui n'ouvre pas le quartier sur la ville mais sur l'extérieur, il ne prévoit pas de liaison avec le centre-ville autre que le seul accès lisible existant, la rue Auriol.

Aucun équipement à caractère communal n'est prévu sur le quartier si ce n'est la « cité de l'initiative » qui est à caractère social.

Enfin le projet manque de vision d'ensemble : en particulier la relation avec Haubourdin et le projet de tramway ne sont pas pris en compte.

La question de l'insuffisance de l'offre en direction des personnes âgées a été abordée lors des deux enquêtes.

Sur ces points la MEL a fait la réponse suivante.

Le projet s'ouvre à la fois sur la ville de Loos et sur la Métropole, il a été pensé pour « recouturer » le quartier au reste de la ville ; il fait la synthèse de toutes les réflexions menées depuis une dizaine d'années. Le mail programmé Nord/Sud s'ouvre sur le tissu pavillonnaire au Nord ; des liaisons douces vont être mises en place pour fluidifier les cheminements vers la ville et le tissu pavillonnaire (un schéma est présenté).

A propos des équipements et services à la population à caractère communal, la MEL rappelle que les structures municipales sont nombreuses sur le quartier (offre petite enfance, assistantes maternelles) et que d'autres structures existent à proximité. Le projet est très ambitieux en matière d'équipements publics et de services à la population, avec une volonté forte de remettre à niveau les équipements existants du quartier, d'en créer de nouveaux (cité des enfants reconstruite, cuisine centrale, maison des initiatives, classes d'orchestre à l'école) et de retrouver de la convivialité (halle de marché, épicerie solidaire dans l'église).

Les études sur le devenir du site des carrières ainsi que les études d'opportunité du projet de tramway intégreront les projets LINO et renouvellement urbain.

S'agissant de l'offre de logement en direction des personnes âgées, la MEL renvoie à la réponse fournie lors de la première enquête et rappelle que le bégainage n'est pas dans la géographie prioritaire.

Analyse et avis du commissaire enquêteur

On ne voit pas sur les plans figurant au dossier la traduction concrète et précise de la volonté de fluidifier les liaisons vers la ville, sauf à considérer, comme cela a été indiqué dans une contribution, qu'on pourra emprunter la LINO et son franchissement de la voie ferrée.

S'agissant de l'offre de logement en direction des personnes âgées, les éléments de réponse assez détaillés fournis lors de la première enquête nécessiteraient une analyse fine pour faire l'objet d'un avis de ma part

3.15.2 Sur sa mise en œuvre

Le collectif fait des propositions sur les thèmes suivants pour un pilotage plus transparent et participatif :

- Les modalités de suivi et d'interpellation,
- La transparence dans l'offre de logement,
- Le renforcement de la gestion urbaine de proximité,
- Un projet de développement social spécifique dans le cadre du contrat de ville.

Dans sa contribution au titre de la présente enquête, le collectif fait état de l'absence de réunion d'information de la population sur l'avancement du projet depuis septembre 2020 (sur le calendrier des travaux, sur les opérations d'enlèvement de bardages réalisées sur quatre tours pendant l'hiver et ayant entraîné des problèmes d'humidité).

Sur la question de l'information, la MEL fait état de réunions du conseil municipal de Loos consacrées au projet, de la mission d'information et de concertation qu'elle a confiée à la SPL Euralille, titulaire de la concession d'aménagement du projet, des réunions « de concertations locatives » organisées par les bailleurs en 2021 (dont certaines par visioconférence) ou prévues en 2022, et de diverses actions organisées au titre du contrat de ville (projets « fonds de travaux urbains », « ateliers habitants », interviews par des étudiants journalistes, concours photos, « ballade citoyenne », mise en place d'animations dans des espaces délaissés).

Analyse et avis du commissaire enquêteur

La plupart des réunions et actions évoquées ne semblent pas consacrées à l'information des habitants du quartier sur l'avancement du projet, à l'exception de la mission confiée à la SPL, qui a priori n'a pas encore débuté.

3.16 Synthèse sur les conclusions partielles

Je retiens que la composition du dossier de la présente enquête était conforme à la réglementation mais que dans le dossier numérisé consultable sur le site du registre numérique, deux pièces du dossier de la première enquête étaient absentes, l'étude d'impact et le rapport de présentation.

Le dossier n'indique pas le coût du projet, ne contient pas d'argumentaire explicite justifiant l'intérêt général du projet (analyse avantages / inconvénients) et il m'a semblé présenter un certain flou sur le périmètre de la déclaration de projet (flou dissipé dans le mémoire en réponse, indiquant que la déclaration portera sur l'ensemble du projet mais pas sur le barreau de liaison avec la LINO).

L'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté d'organisation.

La concertation prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme a eu lieu du 9 septembre 2019 au 11 octobre 2019 sur un dossier conforme au dossier présenté en définitive et n'a donc pas eu lieu pendant toute la phase d'élaboration du projet. Toutefois des réunions d'information, échange, concertation s'étaient tenues pendant cette phase depuis plusieurs années (2015 suivant le premier mémoire en réponse). Des appréciations contradictoires sur la qualité et la réalité de cette concertation ont été exprimées dans les contributions, ce qui ne permet pas de se forger une opinion tranchée sur la question.

La recommandation de l'autorité environnementale de préciser le schéma de modélisation du trafic n'a pas été prise en compte dans les pièces ajoutées au premier dossier et censées répondre à la réserve formulée dans l'avis concluant la première enquête.

Ce n'est que dans sa réponse à la question précise formulée dans le PV de synthèse que la MEL a indiqué que la liaison introduite dans le modèle au sein du quartier Oliveaux est un itinéraire unique reliant la rue Guy Mocquet à la rue des Lhostes (LINO) en empruntant le tracé de la rue Painlevé et de l'avenue de Flandre. La rue Pierre Brossolette (pour sa partie située à l'ouest du boulevard de la République), la rue Auriol et son prolongement ne sont pas intégrés dans le modèle.

La MEL justifie cette configuration en affirmant que « *le codage d'une double connexion entre le barreau et la rue Guy Mocquet n'aurait aucune influence sur la valeur du trafic de*

transit estimée au sein du quartier »... car « le codage d'une liaison unique aboutit à des trafics peu importants, sans aucune contrainte de capacité. » On peut admettre en effet que le codage d'une deuxième liaison entre la rue Guy Mocquet et le barreau ne modifierait pas la valeur du trafic de transit puisqu'elle s'adresserait aux mêmes usagers. Mais cette justification n'est pas correcte car la liaison dont la prise en compte est demandée est différente. Elle doit partir du carrefour République / Brossolette et emprunter la partie ouest de la rue Brossolette, la rue Auriol et son prolongement. On voit qu'une telle liaison peut intéresser un flux différent du précédent, notamment les usagers venant du nord-est par la rue Mirabeau et qui dans le modèle actuel doivent, s'ils veulent rejoindre le barreau, tourner à gauche sur la rue de la République puis emprunter la rue Guy Mocquet jusqu'au carrefour avec la rue Painlevé.

L'étude complémentaire a permis, grâce aux comptages effectués en septembre 2021, de mieux appréhender les trafics actuels aux heures de pointe du matin et du soir mais les évolutions de trafic entre la situation actuelle et la situation projetée n'ont pas été recalculées et sont les mêmes que celles données par le modèle, sauf pour le barreau à l'heure de pointe du soir vers la LINO où il a été ajouté 100 véhicules, car « au regard de notre pratique du territoire (la valeur de 70 donnée par le modèle) nous est apparue un peu sous-estimée ».

Par ailleurs la non prise en compte des impacts du projet de tramway et de l'aménagement du site Verlinde ne semble pas irrégulière, ces projets n'étant pas approuvés à ce jour, mais il est regrettable qu'une première approche de la question n'ait pas été effectuée car ces projets auront vraisemblablement une incidence significative sur le transit dans le quartier.

Au vu de ces éléments, l'étude de trafic complémentaire ne me semble pas répondre de façon satisfaisante à la réserve dont l'avis initial était assorti. Le seul moyen de convaincre le public que le prolongement de la rue Auriol et le raccordement à la LINO n'entraîneront pas un flux de transit important est d'introduire cette liaison dans la simulation. De plus il conviendrait que la déclaration de projet contienne l'engagement de mettre en place les dispositifs qui permettront de limiter ces flux s'ils s'avéraient trop élevés.

Il convient de rappeler enfin que le dossier et les contributions de certains élus ont présenté ce raccordement à la LINO comme la création d'une nouvelle entrée de ville devant attirer un flux suffisant pour assurer la viabilité des futures surfaces commerciales et l'animation du quartier, alors qu'en même temps il est fait état des dispositions qui pourront être prises pour limiter ce trafic et assurer la tranquillité du quartier, ce qui semble manquer de cohérence.

Les informations justifiant l'ampleur du programme de démolitions et le choix des bâtiments à démolir sont absentes dans le dossier (sauf l'affirmation des problèmes dont souffre le quartier, pour justifier l'ampleur du projet) et les indications complémentaires qui ont été fournies dans le mémoire en réponse de la première enquête ne permettent pas de comprendre le poids des différents critères dans les choix effectués. La consultation de documents complémentaires (étude stratégique notamment) montre que d'autres scénarios avaient été envisagés mais il n'y est pas fait référence dans le dossier.

Le même constat d'absence de justification peut être fait à propos du choix des bâtiments à réhabiliter, qui a conduit à écarter des immeubles éloignés du futur « pôle de centralité » alors que plusieurs contributions ont souligné leur mauvais état et que l'importance des efforts financiers consentis par le bailleur social propriétaire ne lui permettront pas d'envisager une réhabilitation « de droit commun » à court ou moyen terme, car « le

programme définitivement retenu se situe à l'extrême limite de sa soutenabilité financière ». Dans ces conditions il semble pertinent de ne pas négliger le risque évoqué par le collectif « Un autre Loos ensemble » de voir se dégrader l'état des logements anciens et d'avoir un écart important de qualité avec les logements neufs, ce qui pourrait entraîner des problèmes de paupérisation du parc ancien et de cohésion sociale.

Les dispositions prévues pour assurer les relogements sont conformes aux règles et pratiques habituelles en la matière mais l'application de ces règles conduira à ce que certains ménages soient contraints d'accepter des conditions moins bonnes que celles dont ils bénéficient aujourd'hui (réduction de surface liée à l'évolution de la composition familiale).

Les écarts par rapport à ces dispositions signalés par les contributeurs me semblent justifier une vigilance particulière pour éviter les pressions inacceptables sur les résidents et les difficultés rencontrées du fait de la faiblesse de l'offre disponible pourraient justifier **qu'une prolongation de délai soit sollicitée auprès de l'ANRU.**

La protection de l'aire d'alimentation des champs captants est un enjeu important. La demande formulée par de nombreux intervenants d'exclure toute construction dans la zone AAC2 de vulnérabilité forte ne me paraît pas devoir être prise en compte à ce stade. Les investigations hydrogéologiques qui devront être conduites dans le cadre des études détaillées à venir et le dossier loi sur l'eau à constituer permettront de vérifier si les solutions techniques proposées en fonction des bâtiments (fondations superficielles ou pieux) seront acceptables, y compris en cas de découverte de cavités souterraines.

La demande formulée dans le cadre de la présente enquête par le collectif inter-associatif de procéder à une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe dans les secteurs où l'exploitation de la carrière a réduit l'épaisseur de la couche de terrain qui assurait sa protection me semble mériter une analyse plus approfondie que la réponse de la MEL. **Je recommanderai donc qu'une expertise indépendante soit diligentée afin d'apprécier l'opportunité de procéder à une telle démarche.**

Les réponses aux recommandations de l'autorité environnementale concernant les mesures à prendre pour la protection du Hérisson d'Europe (présent sur le site) et les chiroptères (susceptibles d'être présents, notamment dans des caves dont le remblaiement est envisagé) auraient mérité d'être plus précises et opérationnelles.

S'agissant des dispositions envisagées en matière de gestion des eaux pluviales, on peut admettre que leur définition précise ne pourra intervenir qu'après achèvement des études d'avant-projet. De même, l'état d'avancement des réflexions en matière de gestion des déchets de chantier et de scénarios énergétiques n'a pas permis à la MEL d'apporter des réponses très précises aux recommandations correspondantes de l'autorité environnementale.

Les réponses apportées à propos de l'évolution des surfaces bétonnées (réponses limitées à l'emprise des bâtiments en zone AAC2), des surfaces d'espaces verts (en considérant que le stade n'est pas un espace vert) et du nombre d'arbres (en n'indiquant pas le nombre, même approximatif, des arbres qui seront abattus et en indiquant qu'un arbre jeune absorbe plus de CO² qu'un arbre âgé) ne me paraissent pas très satisfaisantes.

4 Conclusion générale

4.1 Sur le caractère d'intérêt général du projet

Le but de la procédure étant la déclaration de projet par laquelle la collectivité ou l'établissement public responsable doit se prononcer sur l'intérêt général du projet, il appartient au commissaire enquêteur de donner son avis sur cet aspect du projet en procédant, comme l'exige la jurisprudence, à un bilan confrontant l'intérêt général du projet aux atteintes qu'il peut porter aux autres intérêts en présence : autres intérêts publics, environnement, intérêts privés, coût financier. Il s'agit de vérifier si ces atteintes ne sont pas excessives au regard de l'intérêt général que présente le projet.

Pour cela, je procéderai d'abord à une analyse des avantages et inconvénients du projet.

Les avantages ou éléments positifs, avec les nuances nécessaires pour certains points :

- La réalisation d'une certaine mixité sociale, qui est un objectif fixé par la loi pour les programmes de renouvellement urbain. Il me semble toutefois qu'il conviendrait de ne pas négliger le risque évoqué dans la contribution @5 du groupe « Un autre Loos ensemble » de clivage entre les nouveaux habitants et la population actuelle. C'est par ailleurs près de 28% des logements sociaux du quartier qui doivent être démolis (424 sur 1536),
- La réhabilitation de 188 logements,
- La rénovation de l'ensemble des équipements et des commerces,
- La résidentialisation d'environ 960 logements (mais la contribution @5 a émis des doutes sur sa faisabilité pour ce qui concerne les barres... et le concept n'est pas expliqué dans le dossier),
- Une meilleure lisibilité de la trame viaire et de l'organisation urbaine du quartier : un axe nord-sud (mais la rue qui le matérialise ne va pas jusqu'à la limite sud du quartier) et un axe est-ouest par le prolongement de la rue Auriol (mais qui nécessite la destruction de la tour Kennedy, suite à un processus de choix qui n'est pas explicité de façon suffisante et convaincante dans le dossier),
- Le désenclavement, par l'accès à la LINO (mais aucun élément concret précis pour faciliter la liaison avec le centre-ville n'est prévu, si ce n'est de passer par la LINO et son pont sous la voie ferrée, solution plus longue en distance donc moins adaptée pour les modes doux),
- La création d'un réseau d'assainissement séparatif (mais dans un périmètre et selon un schéma restant à préciser).

Des avantages possibles mais à préciser ou à confirmer :

- Le réseau de chauffage urbain,
- Les différents éléments du « mail programmé », que les plans à petite échelle du dossier et l'absence de description précise ne permettent pas de bien appréhender (avec apparemment la perspective de remplacer des espaces verts par des surfaces minérales),

- L'augmentation (affirmée mais non démontrée) des surfaces d'espaces verts et du nombre d'arbres (non démontrée) et la mise en réseau des espaces verts (à préciser),

Des impacts incertains (pouvant être positifs ou négatifs) de certains éléments du projet :

- L'impact social (et sur la santé) pour les personnes qui devront déménager,
- Les conséquences du trafic de transit (à mon avis non évalué de façon satisfaisante à ce stade) lié au raccordement à la LINO,
- Les futurs commerces : quelle viabilité financière ? répondront-ils à toutes les attentes de la population du quartier, notamment les personnes captives ?

Des impacts négatifs probables ou sûrs :

- Probable absence de réhabilitation à court ou moyen terme de certains bâtiments qui apparemment le nécessiteraient (confirmée pour Gounod et Massenet),
- Impact du trafic sur le bruit et sur les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants (émissions dont l'augmentation reste apparemment évaluée à 25% mais devrait être actualisée pour prendre en compte les nouvelles et futures simulations du trafic de transit dans le quartier après raccordement à la LINO),
- Pour les personnes contraintes de déménager contre leur gré.

Des risques d'impacts négatifs à prendre en compte :

- Impact potentiel sur des espèces protégées (chiroptères, Hérisson d'Europe) pour lesquelles les mesures proposées sont imprécises et d'une efficacité non démontrée,
- Impact éventuel sur la nappe dont dépend 40% de l'alimentation en eau potable de l'agglomération lilloise,
- Eventuel clivage ou conflit de territoire entre population nouvelle et population ancienne (selon contribution @5),
- Risques de sécurité qui pourraient être accrus par l'ouverture du quartier sur le réseau autoroutier (contribution @5).

Dans l'analyse précédente ont été prises en compte les atteintes aux autres intérêts publics (sécurité, santé, alimentation en eau), les atteintes aux intérêts privés (relogement) et à l'environnement.

Concernant le coût financier du projet, de 160 M€ HT selon le mémoire en réponse⁶, il ne m'est pas possible d'apprécier s'il est adapté aux enjeux, faute d'éléments de comparaison avec d'autres sites et de répartition entre les différents financeurs. Il ne m'est pas possible non plus d'apprécier si la charge qu'il représentera sur le budget de la ville de Loos sera soutenable, par référence à l'inquiétude exprimée par la contribution @5.

Au total et dans la mesure aussi où le projet a été identifié comme quartier prioritaire d'intérêt national de la géographie de la politique de la ville, je considère que l'intérêt général attaché au projet (et concrétisé par l'ensemble des impacts positifs énumérés ci-

⁶ Mais de 179,9 M€ HT selon le site internet de la commune et les panneaux exposés à la maison du projet et ce montant ne comprend apparemment pas le coût des nouveaux logements.

dessus) l'emporte sur les différentes atteintes qu'il peut porter aux autres intérêts examinés, y compris son coût financier.

4.2 Sur le dossier dans son ensemble

Dans la mesure où à l'issue de l'analyse bilancielle à laquelle j'ai procédé, ma conclusion est que le projet présente un caractère d'intérêt général indépendamment des insuffisances voire des irrégularités potentielles du dossier et de la procédure, je considère qu'il y a lieu de répondre par un avis favorable à la déclaration de projet qui est envisagée. (Question qui m'est posée.)

Néanmoins, je considère que l'étude de trafic complémentaire n'a pas répondu de façon satisfaisante à la réserve dont était assorti l'avis favorable émis à l'issue de la première enquête, puisque la simulation ne prend toujours pas en compte la rue Auriol et son prolongement et que la raison donnée pour justifier cette carence ne me paraît pas pertinente. J'émettrai en conséquence une réserve sur ce point en demandant qu'une nouvelle simulation soit effectuée, que les impacts des trafics ainsi calculés fassent l'objet d'une nouvelle évaluation (conformément à la recommandation de la MRAe sur l'étude d'impact initiale) et que les résultats en soient tenus à la disposition du public.

Les observations émises sur l'ampleur du programme, jugée démesurée en termes de démolitions, le fait que ce programme se situe à « l'extrême limite de la soutenabilité financière » pour le bailleur principal, ce qui rendra apparemment impossible à moyen terme toute réhabilitation de droit commun pour les immeubles qui le nécessiteraient⁷ et pourra avoir des conséquences en termes de paupérisation et de cohésion sociale, l'importance de la réduction du parc social que le projet représente et les difficultés qui en résultent pour le relogement me conduisent à m'interroger sur la pertinence de l'ampleur du programme.

L'absence dans le dossier d'examen de véritables solutions alternatives, l'absence d'éléments justifiant les choix qui ont été faits, le manque de précision des réponses qui m'ont été apportées à ce sujet ne me permettent pas de m'assurer que le projet présenté répond de façon optimale aux enjeux du quartier et notamment de juger si l'ampleur du programme est adaptée. Je considère en conséquence que l'ANRU devrait être saisie afin qu'elle confirme son accord sur la convention relative au renouvellement urbain du quartier, après avoir pris connaissance des observations formulées, en particulier de la contribution du collectif « Un autre Loos ensemble » qui constitue une bonne synthèse des contributions sur ce thème. Ce point fera l'objet d'une recommandation.

Je formulerai également des recommandations relatives aux points suivants :

- Faire procéder à une expertise indépendante pour apprécier l'opportunité de réaliser une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe dans le secteur des carrières en appliquant la méthodologie BRGM – ONEMA publiée en 2014,
- Améliorer l'information des habitants du quartier sur l'avancement de la mise en œuvre du projet,

⁷ Comme l'indique la synthèse non technique de la présente enquête

- Effectuer un suivi plus précis de l'action des bailleurs en matière de relogement afin de s'assurer du respect de la charte et envisager la mise en place d'une instance de médiation à laquelle les résidents pourraient s'adresser,
- Si les difficultés pour effectuer le relogement perdurent, solliciter de l'ANRU une prolongation de délai justifiée par l'ampleur du programme de démolitions et l'insuffisance du parc social sur la métropole,
- Faire figurer dans la déclaration de projet les engagements en matière de protection des chiroptères et du Hérisson d'Europe,
- Mentionner dans la déclaration de projet l'intention de mettre en place une plateforme mutualisée de recyclage des matériaux de démolition et de raccorder les équipements et les nouvelles constructions au réseau de chaleur.

Je précise enfin qu'il ne m'appartient pas de me prononcer sur les conséquences éventuelles en termes de légalité des constats effectués sur les conditions de la concertation, sur le périmètre de l'enquête en relation avec la notion de projet, sur l'absence d'examen de solutions alternatives et de justification de certains choix.

5 Avis du commissaire enquêteur

Après étude attentive des pièces du dossier et des documents complémentaires fournis par la MEL, après avoir effectué plusieurs visites de l'ensemble du quartier, après analyse de l'avis et des recommandations de l'Autorité Environnementale, analyse des observations formulées par les communes de Loos et Haubourdin et le public, et examen des réponses apportées par la MEL,

Après avoir procédé à une analyse bilancielle du projet et pris note des lacunes et irrégularités potentielles du dossier et de la procédure,

Vu :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-18 concernant les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement, et les articles R 123-1 à R 123-27,
- les articles du code de l'environnement concernant l'évaluation environnementale et les études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, notamment L122-1, L122-1-1, R122-1 et suivants ;
- l'article L126-1 du code de l'environnement relatif à la déclaration de projet ;
- la décision N° E22000036 / 59 du 9 mars 2022 du Président du Tribunal Administratif de Lille désignant le commissaire enquêteur;
- l'arrêté du 10 mars 2022 du Président de la Métropole Européenne de Lille prescrivant l'enquête publique et fixant les modalités de son déroulement.
- Le dossier soumis à l'enquête,
- L'avis de l'autorité environnementale et la réponse de la MEL,
- Les avis des communes de Loos et Haubourdin,
- Le déroulement de la présente enquête sur la période du 29 mars au 3 mai 2022,

- Les observations formulées par le public au cours de la présente enquête et lors de la première enquête tenue du 6 avril au 7 mai 2021, et les réponses apportées par la MEL à ces observations et aux questions que j'ai posées dans mon procès-verbal de synthèse,

Attendu que :

- Le dossier soumis à la consultation publique contient l'ensemble des pièces requises par la réglementation,
- L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté du 10 mars 2022 du Président Métropole Européenne de Lille la prescrivant,
- Le public a été informé de la tenue de l'enquête et a pu prendre connaissance du dossier et formuler ses observations et propositions dans des conditions satisfaisantes,
- La contribution publique a été relativement limitée pour la présente enquête mais j'ai pu m'appuyer sur la contribution importante recueillie lors de la première enquête,

Considérant :

- Qu'au terme de l'analyse bilancielle à laquelle j'ai procédé, j'ai conclu que les avantages du projet étaient supérieurs aux atteintes qu'il est susceptible de porter aux autres intérêts publics, aux intérêts privés et à l'environnement, et qu'aucun élément ne me permettait de conclure que son coût financier serait déraisonnable,
- Que les lacunes et irrégularités potentielles du dossier et de la procédure ne me semblent pas de nature à remettre en question l'intérêt général du projet,
- Qu'il y a lieu de répondre par un avis favorable à la question qui m'est posée à propos de l'intérêt général du projet,

Conformément aux conclusions développées au chapitre 4 ci-dessus,

J'estime que le projet de renouvellement urbain du quartier Oliveaux à Loos présente un caractère d'intérêt général,

En conséquence, j'émet un

AVIS FAVORABLE

A ce que le projet de renouvellement urbain du quartier « Les OLIVEAUX » à LOOS fasse l'objet d'une déclaration de projet affirmant son caractère d'intérêt général dans le cadre de l'article L126-1 du code de l'environnement.

Cet avis favorable est assorti d'une *réserve* et de huit recommandations

Réserve :

- La MEL devra effectuer une nouvelle simulation de l'impact du projet (prolongement de la rue Auriol et raccordement à la LINO) sur le trafic au sein du quartier en

ajoutant dans le modèle, en plus de la liaison entre la rue Guy Mocquet et le barreau via la rue Paul Painlevé et l'avenue de Flandre, une liaison partant du boulevard de la République et empruntant la rue Pierre Brossolette, la rue Auriol et son prolongement. Les aménagements éventuellement nécessaires pour limiter le trafic de transit ainsi calculé seront intégrés au projet.

Recommandations :

- Actualiser l'évaluation des impacts des trafics de transit calculés,
- Saisir l'ANRU afin qu'elle confirme son accord sur la convention relative au renouvellement urbain du quartier, s'agissant notamment de l'ampleur du programme, après avoir pris connaissance des observations formulées, en particulier de la contribution globale du collectif « Un autre Loos ensemble »,
- Faire procéder à une expertise indépendante pour apprécier l'opportunité de réaliser une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe dans le secteur des carrières, en appliquant la méthodologie BRGM – ONEMA publiée en 2014,
- Améliorer l'information des habitants du quartier sur l'avancement de la mise en œuvre du projet,
- Effectuer un suivi plus précis de l'action des bailleurs en matière de relogement afin de s'assurer du respect de la charte et envisager la mise en place d'une instance de médiation à laquelle les résidents pourraient s'adresser,
- Si les difficultés pour effectuer le relogement perdurent, solliciter de l'ANRU une prolongation de délai justifiée par l'ampleur du programme de démolitions et l'insuffisance du parc social sur la métropole,
- Faire figurer dans la déclaration de projet les engagements en matière de protection des chiroptères et du Hérisson d'Europe,
- Mentionner dans la déclaration de projet l'intention de mettre en place une plateforme mutualisée de recyclage des matériaux de démolition ainsi que l'intention de raccorder les équipements et les nouvelles constructions au réseau de chaleur.

Arras, le 1^{er} juin 2022

Le commissaire enquêteur



André Bernard