

Le collectif de la gare d'eau, forte de son expérience de co-construction du projet dans une démarche participative depuis 2017 (diagnostic en marchant à l'invitation de la MEL) souhaite amener plusieurs remarques pouvant contribuer à l'amélioration du projet.

Nous rappelons ici que nous avons été reconnu comme maîtrise d'usage par les institutions publiques (MEL et villes de Lille/Lomme).

Le collectif souhaite souligner que des avancées ont été constatées et permises au regard des échanges qui nous ont été accordés. Sur certains points l'orientation du projet et les impacts des travaux ont été pris en compte. Ainsi, selon l'annexe 5C (plan masse AVP), une réduction de l'emprise de l'extension de la place Méo a pu être consentie.

Également, le projet a réintégré les fonctions actuelles du plan d'eau : habitations (maintien des péniches habitées), animations fluviales (pérennisation d'un ponton ERP), viabilisation de l'accessibilité des petites embarcations pour permettre la mise à l'eau des petits bateaux permettant la poursuite des usages nautiques et d'animation associative.

Cependant le collectif regrette le « saucissonnage » des projets et le manque de cohérence globale, le plan d'eau étant en interaction avec ses 4 berges.

Enfin, nous relevons plusieurs points nécessitant l'attention du commissaire enquêteur nommé pour la présente enquête publique relative à la Demande d'autorisation environnementale selon les dispositions des articles R.181-13 et suivants du code de l'environnement, pour la préfiguration d'un port de plaisance métropolitain sur les communes de Lille et de Lomme.

→ Concernant la procédure

- Le collectif constate une différence dans les contenus mis à disposition du public, entre ceux proposer en version numérique et ceux en version papier consultables en mairie de quartier des Bois Blancs
- Le collectif s'interroge sur l'origine de la demande d'autorisation environnementale mentionnée dans la présente enquête publique, au regard de la décision de la DREAL en 2019 émettant un avis de non soumission à une étude d'impact.

Le collectif constate que l'avis de non soumission de la DREAL datant de 2019, repose sur la présentation d'un dossier initial du porteur de projet (MEL) qui n'est pas porté à connaissance aujourd'hui, ce qui rend difficile pour le public la compréhension de l'enchaînement des décisions.

Le projet aurait-il évolué depuis 2019 ? et des données relatives au projet ont-elles été omises à l'avis de l'autorité compétente en matière d'impact environnemental pour qu'une demande d'autorisation soit aujourd'hui réalisée ? Le collectif constate un manque de pièces dans le présent dossier pour émettre un avis éclairé.

- Compte-tenu de la situation sanitaire actuelle et le confinement déclaré en date du 30 octobre jusqu'au 1^{er} décembre, compte-tenu des limitations de déplacement imposées par ce confinement et de l'inégalité d'accessibilité au numérique comme solution alternative à la consultation, d'une différence dans les contenus mis à disposition du public entre ceux proposés en version numérique et ceux en version papier, nous avons demandé un report du calendrier de l'enquête publique pour permettre une mobilisation des habitants à la hauteur des enjeux liés à ce projet.

Le collectif constate : un manque de pièces permettant de formuler un avis éclairé et demande un report d'enquête en raison des conditions sanitaires

→ Concernant l'impact des travaux

- Impact faune /flore

En préalable, le collectif, s'étonne fortement de l'affirmation de la page 43, du dossier de demande : *« Il apparaît globalement que les enjeux écologiques se concentrent sur des milieux propices à l'accueil de la faune et de la flore qui sont absents des emprises strictes du projet (bassin, jetée, place Méo et rue du Quai de l'Ouest). A l'échelle locale, les enjeux se situent sur la Pointe des Bois Blancs et la presqu'île Boschetti. »*

Zone de reproduction :

Les prospections menées par Auddicé Environnement ont permis de lever les incertitudes sur d'éventuelles frayères ou de zones de reproduction de la faune piscicole. Cependant, l'observation régulière et quotidienne des habitants des bateaux logement, des associations environnementales et des pêcheurs constatent la présence de frayère sur la face Nord Est de la presqu'île Boschetti mais également aux abords de la place Méo.

L'Autorité Environnementale n'a donc pas pu donner un avis sur l'impact environnemental sur ces zones les frayères si ces dernières n'ont pas été reconnues au départ.

Le collectif demande : une étude poussée sur les frayères de la zone et que le porteur du projet reprenne les recommandations pour déterminer l'organisation des travaux.

Nidification :

Le bureau d'étude Auddicé Environnement ne fait pas d'analyse sur l'impact en périodes de nidification des espèces avifaunes qui fréquentent la zone tout le long de l'année (foulques, cormorans, grèbes huppées, poules d'eau et canards).

Pour certaines espèces, nous observons deux nidifications dans l'année. Ces impacts n'ont donc pas été pris en compte par le porteur du projet pour rechercher des mesures d'évitement et de réduction de ceux-ci (application du principe ERC- Eviter Réduire Compenser). Le phasage des travaux (non explicité) et la date de lancement des travaux auront un impact important sur les naissances de la faune présente sur le plan d'eau.

Le collectif suggère : qu'une étude soit faite sur la nidification et que les travaux soient déterminés par rapport à ces dates.

- impact déplacement des sédiments

Sédiments non écotoxiques :

Le rapport du bureau d'étude BURGEAP de février 2019 (Annexe 3) constate le dépassement du seuil S1 en surface ou en profondeur pour l'ensemble des métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb et zinc) et HAP.

Le bureau d'étude a déterminé qu'en vue de cette contamination, la valorisation des sédiments en épandage agricole, en techniques routières ou en stockage ISDI (déchet inerte) ou ISDND (déchet non dangereux) est impossible.

Une étude de faisabilité pour la remise en suspension des sédiments a été menée afin de valider la solution de régalage de la zone. Cette étude indique que les sédiments sont jugés non écotoxiques vis-à-vis des organismes aquatiques.

Nous nous étonnons fortement de la méthodologie de l'étude qui prend **3 échantillons moyens sur les 30** alors que certains échantillons dépassent le seuil d'acceptation en ISDND, ce qui veut dire que certains échantillons et donc certaines zones du bassin ont des sédiments qui seraient classés dans les déchets dangereux.

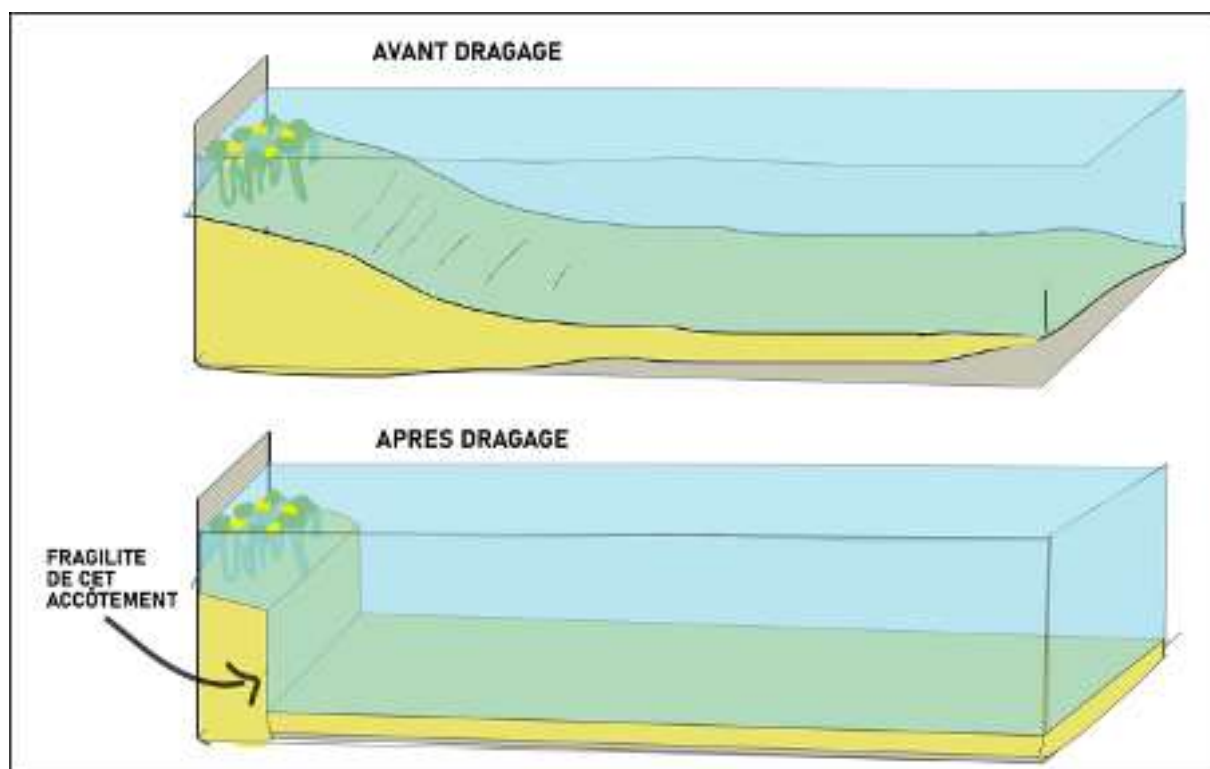
Les travaux vont déplacer 5000 m³ de sédiment : dans ces conditions, comment les polluants ne vont-ils pas se retrouver en suspension dans l'eau et affecter l'ensemble de la faune et la flore de la zone

mais également, par le courant, l'ensemble du bras de Canteleu, situé en aval de la gare d'eau et atteindre la zone nautique et sportive de Marx Dormoy ?

Le collectif s'interroge : sur la nécessité d'un régalaage entier de toute la zone mais plutôt d'un prélèvement des sédiments de façon très ponctuelle selon les zones nécessaires.

Si ce régalaage est réellement nécessaire, le collectif demande une étude plus poussée afin de déterminer des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la faune et la flore. Les zones de drainage pourraient être isolées afin que la pollution ne se propage pas. Les zones refuges prévues pour la faune aquatique (bordure ouest du bassin et bras de Canteleu) pourraient être protégées de cette pollution.

Le projet ne prend pas en compte les risques de fragilité des accotements liés au régalaage de la zone du bassin. Ces zones d'implantation des herbiers et frayères risquerait de disparaître.



Le collectif demande : une étude sur la flore aux abords des accotements et que le projet interroge les zones de pentes douces subaquatiques.

→ Concernant l'aménagement

- La jetée :

- **L'assainissement** : Le collectif soulève à nouveau la question du choix du système d'assainissement proposé aux bateaux habitats : le porteur de projet a choisi un système par aspiration qui est connu, selon les retours d'expériences et suivant des études préalables dans d'autres régions, comme non adaptés aux bateaux longs séjours et à plus long terme également aux bateaux de plaisance. Le collectif continue d'insister sur le besoin d'envisager que d'autres solutions techniques, moins complexes et moins coûteuses (classiques ou expérimentales : radeaux végétalisés phyto-épurant) seraient plus pertinentes pour ce site
- **L'organisation et la capacité d'amarrage** : Le projet prévoit « *une montée en charge progressive de l'offre d'amarrage ainsi qu'une offre conséquente d'amarrage sur Lille* ». Le projet ne décrit pas la capacité maximale d'amarrage envisagée et à ne pas dépasser. La jetée ayant été raccourcie pour sa reconstruction, l'alternance entre petits et grands bateaux sur la jetée était un principe acté oralement. « *une montée en charge progressive de l'offre d'amarrage* » inquiète le collectif et pourrait mettre à mal le principe proposé pour la jetée.
- **La confusion de terminologie port plaisance / halte nautique** : il est relevé à plusieurs reprises dans le dossier de l'enquête publique les 2 terminologies qui ne correspondent pas aux mêmes usages et amènent donc de la confusion.

Selon le lexique des Voies Navigables de France :

Une halte nautique est « un équipement d'escale de court séjour aménagé de manière simple et qui ne donne pas lieu à la délivrance de services marchands. Cet espace public peut accueillir un nombre limité de bateaux en transit (3 minimum, 8 maximum). Le stationnement est gratuit et n'est autorisé que pour une durée limitée (inférieure à 48 heures).

Un port de plaisance (parfois confondu avec une marina) est un port situé en bord de mer ou de canaux et rivières réservé aux bateaux de plaisance. Un port de plaisance propose généralement des services : la mise à disposition d'eau potable et d'électricité, une capitainerie chargée de gérer le port qui met à disposition les informations destinées à la navigation, assure l'accueil des bateaux visiteurs et ceux stationnés à l'année.

Le collectif partage la vision d'un plan d'eau animé et rappelle dans ce cadre la nécessité de développer la plaisance en court séjour avec de petites embarcations venant et partant dans le cadre du tourisme fluvial et non pour de l'hivernage à l'année.

- **La Place Méo :**

▪ **La confusion à propos du chiffrage de l'extension de la place Méo .** Le projet a fait l'objet d'adaptation par rapport au programme d'opération initial avec notamment une réduction de la surface et modification de la géométrie pour l'extension de la place Méo, ce qui satisfait le collectif représentant la maîtrise d'usage.

La surface d'extension est, à plusieurs reprises dans le document, mentionnée à 1240 m². Or, les différentes hypothèses travaillées en COTECH, conjointement avec la maîtrise d'usage, avaient abouti à la validation d'une extension moindre à 650 m² (Cf AVP du 29/04/2019, confirmé par la présentation en phase PRO du 16 janvier 2020).

Pourtant le dossier principal de l'enquête publique mentionne les 1240 m². Il s'agit sans doute là d'une simple erreur de report de chiffre puisque le plan présenté dans l'Annexe 5c. relate bien une géométrie correspondant à une emprise d'extension moindre. Le collectif soulève une confusion dans les chiffres énoncés.

▪ **L'offre de stationnement automobile :** Le projet prévoit une réduction de 30 à 18 places de stationnement, présentées dans l'Annexe 5c. Des mesures compensatrices ne sont pas mentionnées pour répondre à cette baisse de l'offre de stationnement dans un quartier déjà bien saturé à ce sujet.

▪ **La capitainerie :** Le projet prévoit l'implantation à venir d'une capitainerie sans spécifier quel gestionnaire et pour quelles fonctions.

▪ **Le local poubelles :** le projet présenté ne spécifie pas la réimplantation du local à poubelles dédié à l'usage des bateaux logement.

▪ **La renaturation de la place :** le collectif constate sur plan fourni au sein de cette enquête publique, une suppression des haies sans compensation. Il prévoit une plantation de 10 arbres mais sur une surface d'apparence très minérale.

Le collectif s'inquiète de la place de la renaturation, insuffisant au regard des plans pour créer des ilots de fraîcheur efficace.

→ Concernant le projet dans son environnement

- La nature des franchissements

Le collectif alerte le commissaire enquêteur sur le fait que l'ensemble des projets envisagés et entourant la gare d'eau ne sont pas pensés avec cohérence et en lien avec le projet d'aménagement de la gare d'eau.

En effet, entre la Pointe des Bois Blancs et l'îlot Boschetti (formant l'entrée de la gare d'eau et seul accès depuis le canal à grand gabarit), un franchissement est envisagé.

La MEL et la ville de Lille ont proposé une définition rapide d'un franchissement routier dans le cadre des Rives de la Haute Deûle, un pont routier pouvant fortement impacter la libre circulation des bateaux entre la gare d'eau et le canal à grand gabarit. Ce franchissement est inscrit au PLU2 comme un espace réservé pour infrastructure.

Le collectif suggère fortement que le franchissement ne soit pas une liaison routière et devra pouvoir suivre une logique d'usage double, à savoir le cumul d'une mobilité douce (union terrestre piétonne/cycle) entre la pointe des Bois Blancs et L'îlot Boschetti et la libre circulation fluviale (bateau Gabarit Freycinet avec hauteur à 5,2m). Ceci au service de tous les usages et non en contrainte d'usage qui dénaturerait le site.

→ Concernant la phase transitoire

Le déroulement du chantier comporte 4 phases « qui se dérouleront pour la plupart de manière successive » dont la durée est estimée à 16 mois (partie 2.6 du dossier). Le collectif suggère que le retour des bateaux sur la nouvelle jetée ainsi que la reprogrammation des animations fluviales redémarrent au début de la phase 4, le chantier concernant alors uniquement « l'aménagement de la halte nautique autour de la place Méo, et l'aménagement de surface de la place proprement dit » dont la durée est estimée à 5 mois.

Le collectif suggère que la phase transitoire soit raccourcie pour permettre un retour plus rapide de l'animation sur le plan d'eau