



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de
l'Environnement,
de l'Aménagement et du
Logement

Lille, le

08 DEC. 2015

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : Avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de réalisation de la voie verte (eurovéloroute n° 4) entre Dunkerque et Bray Dunes

Réf : 2015-0451

La réalisation de la section 9 de l'eurovéloroute entre Dunkerque et Bray-Dunes est soumise à étude d'impact au titre de la rubrique 6d (création de route d'une longueur égale ou supérieur à 3 km) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

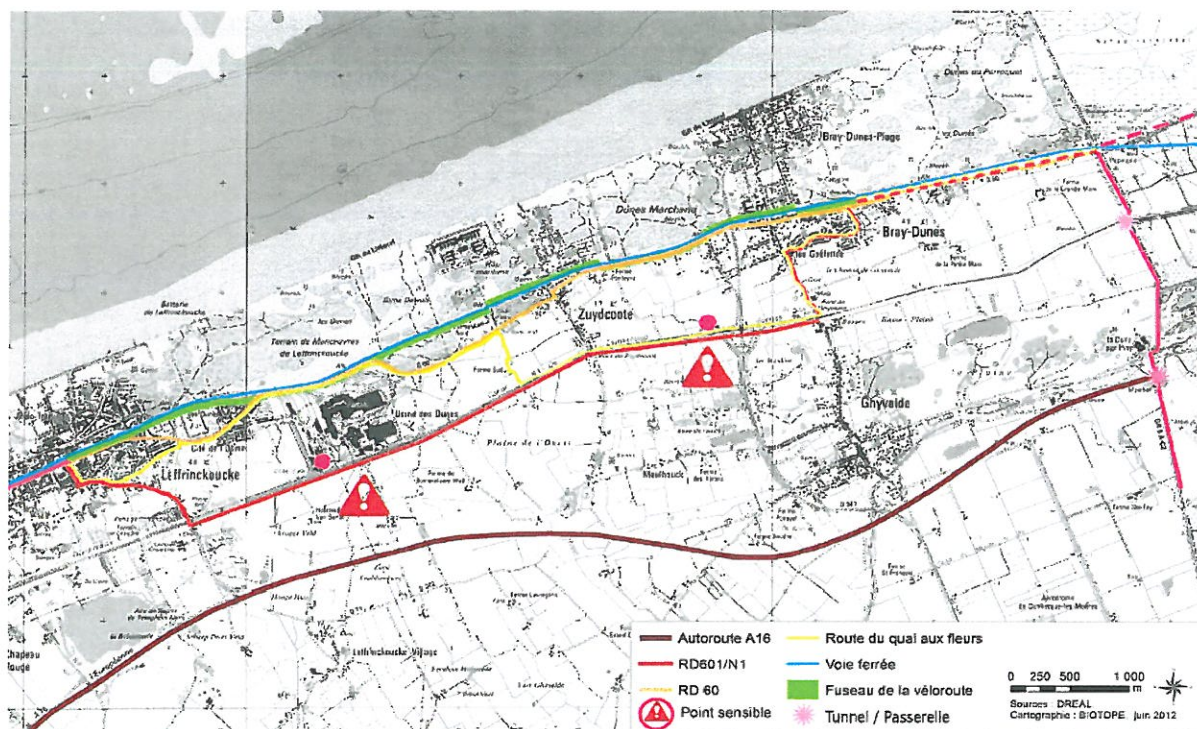
En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur le dossier réceptionné le 9 octobre dont l'étude d'impact dans sa version de juin 2015.

1. Présentation du projet

Le projet porte sur la réalisation de la section 9 de l'eurovéloroute n°4, longue de 4000 km qui reliera Kiev à Roscoff. Cet itinéraire est inscrit au schéma national et européen des itinéraires cyclables. Cette vélo-route est découpée en 10 sections, et parcourt 53 km sur le territoire de la communauté urbaine de Dunkerque. Le projet présenté porte sur la section 9 de cet itinéraire. D'une longueur d'environ 7 km, elle relie Rosendaël à Bray-Dunes et longe principalement une voie ferrée non exploitée qui borde des massifs dunaires.

Pour des raisons de sécurité, la piste sera bordée le long de la voie ferrée par une clôture galvanisée noire de 2 mètres de haut à petites mailles. Dans la partie située en site Natura 2000 et en site classé, la clôture est de type « clôture à moutons » de 1,20 mètres de hauteur, de type cursus à maille progressive.



2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet

L'étude d'impact répond globalement aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle se concentre sur le tronçon Leffrinckoucke - Bray Dunes, plus concerné par les enjeux naturels.

Différents tracés pour la véloroute, tous au plus près des infrastructures linéaires ou chemins existants, sont envisagés, et une analyse comparée des itinéraires est réalisée. Le choix du scénario retenu est basé sur les enjeux de sécurité, de tourisme, de qualité paysagère et de proximité de desserte locale. L'Autorité environnementale note une évolution du projet entre 2007 et 2012 réduisant la surface de milieux dunaires concernés par le fuseau rapproché de 3,5 à 1,6 hectares, avec notamment l'emprunt de voies routières à faible circulation existant en site classé et en limite de site inscrit.

Elle suggère de juxtaposer, par tronçon, le plan masse du projet avec les différents profils en travers projetés, de manière à mieux appréhender les interactions voie ferrée, piste cyclable et espaces naturels, en particulier les différentes vocations des clôtures projetées.

La notion de programme est appréhendée au travers des itinéraires accessibles aux cyclistes. Le projet s'adosse sur des équipements et infrastructures existants en termes de stationnements notamment.

2.1. Déplacements

Le projet est par essence propice aux déplacements par modes doux. La fréquentation attendue est conséquente. Elle est estimée, sur la base de comptages récents sur les pistes cyclables de la zone d'étude et en sus des piétons, à 100 000 à 150 000 vélos chaque année.

La connexion aux itinéraires cyclables existant vers Dunkerque, en milieu plus urbain, est de nature à favoriser un report modal de la voiture vers les modes actifs, et par conséquent propice à la qualité de l'air et à la réduction de gaz à effets de serre.

L'étude d'impact illustre une attention particulière sur la sécurité des futurs usagers, en particulier en prévision d'une éventuelle remise en service de la voie ferrée.

2.2. Biodiversité - Milieux naturels

La vélo-route suit la voie ferrée située en bordure de massifs dunaires. Le projet et cette voie ferrée marquent une limite entre l'arrière-dune et des espaces péri-urbains. Les massifs dunaires forment une mosaïque incluant dunes vives, pannes dunaires, dunes grises, fourrés d'argousiers et dunes boisées. L'historique des sites montre une forte tendance au boisement, difficilement contenu par des opérations de gestion. L'impact direct du projet est lié à la bande de roulement à 2,50 m, accompagnée de 0,50 m de dépendance, et à la largeur de l'emprise du chantier à 7 m. Une clôture sera mise en place pour éviter une dispersion du public non contrôlée vers le massif dunaire depuis la vélo-route.

Le projet concerne la frange majoritairement boisée et arbustive des massifs dunaires. Il concerne toutefois des stations de trois végétaux protégés des secteurs plus ouverts : Botryche lunaire, Rosier pimprenelle et Pigamon des dunes. Les stations les plus proches de l'emprise du chantier seront balisées pour les préserver des atteintes par dépôt de matériel et de matériaux ou par circulation d'engins ou de personnes. Les inventaires de la flore et de la faune, datés de 2007 et ajustés en 2012, semblent un peu anciens au regard de la dynamique de la végétation qui peut être localement forte. Les stations des végétaux protégés ont pu en particulier sensiblement évoluer. Le balisage des stations demandera donc la mise à jour préalable de leur localisation. La surface et la proportion des stations concernées à l'échelle des massifs dunaires ne sont pas clairement explicitées par le dossier. En phase d'exploitation, le suivi des stations devrait permettre d'orienter les opérations de gestion qui s'avéreraient nécessaires en cas de fermeture des végétations. Dans le même esprit, les espèces végétales exotiques envahissantes seront repérées pour prévenir toute dispersion en phase chantier. La protection des stations par des massifs arbustifs ou broussailleux vis-à-vis des promeneurs est proposée. Cette stratégie ne doit pas conduire à accentuer la fermeture des habitats. L'effet du piétinement à l'échelle du massif dunaire doit d'ailleurs être qualifié avec prudence, puisqu'il peut à la fois conduire à des altérations et à une certaine limitation de la fermeture des milieux.

Les effets potentiels sur les amphibiens et l'avifaune sont liés à des débroussaillages ponctuels et sont considérés comme non significatifs par le dossier, dès lors que les travaux sont réalisés en dehors des périodes de reproduction de ces espèces entre la fin de l'hiver (amphibien) et la période printanière et estivale (avifaune). La présence d'amphibiens en phase terrestre au niveau de l'emprise des travaux est possible de façon dispersée du fait de l'éloignement relatif des sites de reproduction et de l'étendue de l'habitat terrestre favorable.

A des fins compensatoires d'une possible augmentation de la fréquentation des espaces naturels, la Communauté Urbaine de Dunkerque a acquis l'espace dunaire de la Licorne (7,15 ha) en vue de sa gestion conservatoire. Cette mesure est intéressante, puisqu'elle bénéficie aux cortèges végétaux et animaux concernés par le projet de vélo-route d'une part, et parce qu'elle assure la protection d'un massif dunaire susceptible de pression foncière en limite d'urbanisation. Le massif de la Licorne comprend une série d'habitats représentative de la dynamique dunaire, depuis la dune vive, face au front de mer, jusqu'à une dépression et des fourrés arrière-dunaires. La gestion devra conserver cette mosaïque d'habitats. Le classement du Plan Local d'Urbanisme communautaire intègre cette vocation de conservation de la biodiversité. Le site serait rétrocédé au Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres. La gestion serait confiée au service des espaces naturels sensibles du département du Nord. Les modalités de protection restent à confirmer selon ces orientations. Il conviendra de bien analyser l'intérêt des habitats existants avant de définir les orientations de restauration.

Natura 2000

L'étude d'impact inclut l'étude d'incidences Natura 2000. Les sites Natura 2000 sont correctement identifiés. Des études de terrains sont réalisées dans un fuseau d'étude élargi (bande de 50 m de part et d'autre de la future piste cyclable).

Cependant, les cartographies des habitats et des espèces d'intérêt communautaire présentes sont à actualiser par rapport au DOCOB du site Natura 2000 FR 3100474 « Dunes de la plaine maritime flamande » approuvé le 23 décembre 2013. En particulier, il convient de considérer l'habitat 2190 « Dépressions humides intradunales », identifié par le DOCOB dans ce fuseau d'étude élargi.

Le dossier évoque également un déplacement du vertigo angustior à des fins de sauvetage. Le protocole reste toutefois indéfini. Le devenir des populations reste davantage induit par celui de leurs habitats qu'il convient de caractériser et de préserver. Le dossier devrait donc établir une stratégie de conservation en ce sens. Les mesures compensatoires proposées pour le vertigo doivent être mieux explicitées. Il manque les éléments qui en prouvent l'efficacité. Il faudrait déterminer les zones d'habitats favorables qui recevront ces populations déplacées, ou alors réfléchir à une mesure compensatoire plus pertinente, comme la restauration d'habitats favorables pour cette espèce.

Une clôture sous forme de grillage à mailles progressives est prévue à ce niveau pour permettre le passage de la faune de petite taille. L'Autorité environnementale recommande que les mailles permettent le passage des lapins, animal indispensable pour maintenir les milieux dunaires ouverts.

Sites et paysages

Le tronçon n°3 traverse un site classé au titre de la loi du 2 mai 1930, identifié selon l'article R.146-1 du code de l'urbanisme, comme espace remarquable du littoral. Dans ce secteur,

- les revêtements devront se conformer aux prescriptions de l'article R.146-2 du code de l'urbanisme. Aussi, le choix d'un revêtement alternatif, type sablé stabilisé ou grave calcaire compactée, est à privilégier pour le passage au cœur du site classé, entre la fin de l'usine Ascométal et la route d'accès à l'hôpital maritime;
- une demande d'autorisation spéciale sera déposée ; cette procédure sera l'occasion de mettre au point les interventions sur la végétation, l'apparence du mobilier et des clôtures.

Le site des Dunes de Flandre est classé sur le critère pittoresque : c'est la valeur de ces paysages dunaires remarquables diversifiés, mais fragiles, qui a présidé au classement du site en 1978. La réalisation d'un ouvrage au niveau du sol, linéaire, de 2,50 mètres de largeur et d'emprises connexes destinées à revenir à l'état naturel, ne semble pas remettre en cause les valeurs paysagères à l'échelle des 927 hectares du site classé. En revanche, la constitution d'une clôture linéaire continue en accompagnement entre la voie ferrée et la vélo-route est susceptible d'avoir un impact visuel fort en limite du site, en particulier dans les paysages naturels. La préconisation pour des raisons de sécurité liées au trafic ferroviaire, à savoir une clôture galvanisée noire de 2 mètres de haut à petites mailles (5 cm x 15 cm), continue sur plus de 1 km, depuis l'entrée de la dune Dewulf jusqu'à l'usine, aura un impact visuel très fort en cloisonnant l'espace dunaire du secteur du Fort et de la cité de l'Usine. En fonction du devenir de la voie ferrée, les clôtures mises en place pour la sécurité pourraient être démontées. En tout état de cause, l'Autorité environnementale recommande d'adapter modèle et couleur de la clôture en fonction de l'intérêt paysager des sites traversés.

2.3. Eau

L'état initial de l'étude d'impact ne présente pas la situation du projet au regard de l'enjeu « zones humides ». L'analyse des impacts du projet sur l'hydrologie précise que le tracé de vélo-route est situé

en zone à dominante humide du SDAGE Artois Picardie mais que les relevés pédologiques et floristiques concluent à l'absence de caractère humide des terrains concernés.

Cependant, l'étude ne situe pas le projet au regard des zones humides remarquables identifiées dans le SAGE Delta de l'Aa, or il s'avère que des zones humides remarquables seraient impactées. L'autorité environnementale s'interroge donc sur la contradiction des informations disponibles sur le caractère avéré des zones humides.

L'étude aurait ainsi mérité d'aborder cet enjeu de manière détaillée dans l'état initial en présentant les reconnaissances effectuées et les résultats, et de coupler ces relevés à la piézométrie locale. La préservation des zones humides étant un enjeu national, l'argumentation sur ce volet mérite d'être complétée, ce qui conditionnera l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser » pour ces milieux.

La réalisation de la vélo-route en béton induit une imperméabilisation et donc une modification des écoulements superficiels au droit du site. L'analyse des impacts indique qu'une gestion des eaux pluviales ruisselant sur la voie est prévue par infiltration. Un dossier loi sur l'eau sera réalisé. Toutefois l'étude d'impact aurait pu intégrer la présentation des principes de gestion (faisabilité de l'infiltration, type d'ouvrages mis en œuvre et caractéristiques principales, mesures d'entretien...).

3. Conclusion

Le projet d'eurovéloroute favorisera l'utilisation d'un mode de transport doux, non polluant et favorable pour la santé et le bien être. Connecté aux itinéraires cyclables urbains de Dunkerque, il sera, en sus de sa vocation de promenade, propice au report modal de la voiture vers les modes actifs.

L'optimisation de l'emprise foncière et sa superposition ou juxtaposition aux aménagements linéaires existants sont de nature à limiter l'artificialisation des sols et la fragmentation des espaces naturels.

En termes d'incidences sur le milieu naturel, l'étude d'impact présente des mesures intéressantes, comme la mesure compensatoire de restauration de la dune de la licorne.

Pour une meilleure prise en compte des enjeux naturels, l'Autorité environnementale recommande :

- d'utiliser les éléments contenus dans le document d'objectifs (DOCOB) du site « Dunes de la plaine maritime flamande » approuvé le 23 décembre 2013, pour déterminer plus précisément les impacts sur Natura 2000 et d'appliquer le principe "éviter, réduire, compenser" en conséquence ;
- de clarifier le volet "zone humide";
- d'adapter le revêtement des pistes et les clôtures, notamment aux attendus des espaces remarquables du littoral et des sites classés au sens de la loi de 1930.

