



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT

Division Aménagement  
des Territoires

Lille, le 12 DEC. 2012

### Avis de l'autorité environnementale

**Objet : avis de l'Autorité environnementale relatif au projet d'extension de la ligne A du TCSP (phase 2) de l'agglomération du Douaisis**

Réf : 2012-10-16-214 (DAT12-1073)

Le projet d'extension de la ligne A du Transport en Commun en Site Propre (phase 2) de l'agglomération du Douaisis est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 8 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (transport guidé de personnes) après décision de l'Autorité environnementale en date du 6 septembre 2012.

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

L'avis porte sur l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 16 octobre 2012.

#### **1. Présentation du projet**

Le projet concerne le prolongement de la ligne A du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) de l'agglomération de Douai :

- entre les communes de Guesnain (station Bougival) et d'Aniche (lycée professionnel Pierre-Joseph Laurent) sur 8,7 km,
- et à l'intérieur de la commune de Douai, entre le lycée Edmond Labbé et l'avenue De Lattre de Tassigny, sur 850m.

L'extension se fera principalement sur des voiries existantes et en particulier le long de la RD 645. Le réaménagement et la réfection de l'ensemble des voiries ont pour objectifs la cohabitation sécurisée de l'ensemble des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun).

Il est envisagé la réalisation de 15 stations (dont une déjà réalisée à Masny) permettant la desserte des pôles scolaires, d'habitats et d'emplois de l'agglomération.

#### **2. Qualité de l'étude d'impact**

Le dossier d'étude d'impact répond globalement, sur la forme et sur le fond, aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet, ainsi qu'aux enjeux du territoire.

## 2.1. Déplacements

La RD 645 est prévue réaménagée de sorte à permettre le partage de la voirie entre le THNS et les autres usagers, tout en établissant une continuité des cheminements doux. Pour assurer la sécurité et permettre la cohabitation de l'ensemble des usagers, l'extension de la ligne A du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) de Douai s'accompagnera d'une réorganisation de la circulation dans l'aire d'influence du projet : plusieurs voies adjacentes seront notamment mises à sens unique voire en impasse.

Les incidences prévisionnelles de ces mesures d'accompagnement en termes de trafics et de nuisances ou d'avantages en résultant auraient pu être précisées.

L'étude d'impact fait référence à une action connexe de réorganisation du réseau de transport urbain . Une présentation plus détaillée des interactions entre le projet d'extension de la ligne A du THNS et cette action aurait permis d'en appréhender les impacts globaux.

## 2.2. Biodiversité

Du fait de la nature du projet principalement en lieu et place de la RD645, les potentiels en termes de biodiversité se concentrent sur le territoire de la commune d'Aniche, où est prévue la réutilisation d'une friche ferroviaire.

Un état initial de l'environnement a néanmoins été réalisé dans l'aire d'influence du projet, soit dans un espace de 500 mètres de part et d'autre du projet. Les inventaires ont été conduits entre avril et juin, dans une période adaptée aux habitats considérés.

Aux environs du projet mais à l'extérieur de l'aire d'influence, sont signalées des ZNIEFF (bois de la Garenne, mont d'Erchin et bois de Lewarde, ancienne carrière d'Emerchicourt), un Espace Naturel Sensible départemental (Cavalier d'Azincourt) et deux sites Natura 2000 (ZPS Vallée de la Scarpe et de l'Escaut, Pelouse métallicole de la plaine de la Scarpe).

S'agissant de la flore, il n'a pas été noté, dans l'aire d'influence du projet, d'espèce végétale patrimoniale ou protégée. Les inventaires floristiques ont été conduits à des dates propices (19 avril et 4 juin). Des alignements d'arbres sont aussi signalés (tilleuls, bouleaux).

Le projet conduit à des coupes d'arbres âgés. Il est précisé qu'un bilan sanitaire des arbres a été mené pour retirer ceux jugés altérés. Les grands arbres, les sujets vieillissants et le bois morts sont cependant d'un grand intérêt pour la faune et le fonctionnement des écosystèmes. Si des plantations d'arbres conséquentes sont prévues, des arbres jeunes ne sauraient être considérés comme équivalents à des sujets mûres ou vieillissant. Le dossier ne précisant pas les raisons autres que les aspects sanitaires pour la justification de ces coupes et les optiques et modalités de gestion adoptées pour les plantations, il ne permet pas de réellement juger de la pertinence des opérations de coupes et de plantations prévues.

La Renouée du Japon et le Buddléia de David sont deux espèces exotiques envahissantes présentes sur le site. Les travaux, par bouturages et mouvements de terres présentent un risque de dissémination de ces espèces dynamiques. Des précautions spécifiques pour réduire ce risque sont prévues au dossier : coupe du Buddléia, arrachage systématique de la Renouée du Japon et incinération des parties retirées. Il conviendra également de nettoyer les engins souillés de terre, pouvant transporter des boutures de Renouées vers d'autres sites, avant leur sortie de la zone de chantier.

Le dossier traite dans un unique chapitre des milieux naturels et des espaces verts. Les mesures compensatoires y sont difficilement identifiables.

En particulier, la liste des espèces projetées reste ouverte et ne semble pas vraiment établie selon les espèces présentes. De plus, les modalités de gestion, qui conditionnent en grande partie l'utilisation des végétations par la faune, ne sont pas détaillées. Une gestion extensive, évitant l'usage d'engrais

et de pesticides et permettant l'expression de végétaux spontanés est attendue.

Au droit de la friche ferroviaire située à Aniche, les prospections révèlent des espèces protégées et patrimoniales.

Parmi les insectes, un regard a été porté aux Odonates, Lépidoptères et Rhopalocères ; le Collier de Corail est noté comme espèce patrimoniale. Le dossier aurait pu proposer la mise en place de végétations favorables à l'espèce dans l'aménagement des espaces verts. Aucun Amphibien n'a été inventorié en l'absence de mare. Les reptiles sont représentés par le Lézard des murailles et l'Orvet fragile, espèces protégées. L'aménagement modifie les habitats de ces espèces, aussi artificiel soit-il. Le Lézard des murailles utilise les ballasts de voies ferrées anciennes. Le dossier prévoit la pose de gabions et la réalisation de deux nouvelles voies ferrées (desserte de l'usine Saint Gobain) afin de lui offrir des habitats de substitution. Un suivi écologique en phase chantier et post-chantier est évoqué. Ce dernier apparaît utile pour évaluer l'efficacité sur le long terme de cette mesure.

L'Orvet fragile est davantage lié aux friches et broussailles. L'observation de trois individus laisse présager l'existence d'une petite population sur le site du projet. La création d'habitats de substitution pour l'Orvet fragile mériterait aussi d'être prévue dans les modalités d'aménagement des espaces verts.

Les mesures en faveur de ces espèces identifiées en page 204 constituent des engagements du maître d'ouvrage qui conformément à l'article R.122-14-I du code de l'environnement mériteraient d'apparaître dans la déclaration de projet. Ces mesures de réduction d'impact et compensatoires seront affinées dans le cadre de la procédure de demande de dérogation de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

L'avifaune est représentée par des espèces à large répartition pouvant utiliser des habitats de friches en situation péri-urbaines. 33 espèces ont été notées, ce qui correspond à une diversité modérée, voire assez faible.

Les impacts sur la faune restent aussi modérés en raison du caractère assez fréquent des espèces présentes et de leur distribution assez large. Les modalités d'aménagement et de gestion des espaces verts, naturels ou délaissés conditionneront en grande partie la capacité des espèces à se maintenir sur le site après aménagement.

La question des continuités écologiques n'est pas réellement traitée ; la présence de zones d'intérêt en termes de biodiversité proches de l'aire d'influence du projet aurait justifié une telle approche. La réalisation des voiries et la suppression des voies ferrées au niveau de la friche d'Aniche devraient contribuer à fractionner l'habitat des lézards et d'orvets et risquent d'engendrer un isolement des populations préjudiciables à leur pérennisation.

Une étude d'incidence au titre de Natura 2000 est produite : le dossier ne met pas en évidence de lien fonctionnel entre ces sites et la zone d'influence du projet ; il conclut à l'absence d'impact.

### **2.3. Santé et cadre de vie**

Le volet sanitaire de l'étude d'impact est clair et concis. L'état initial a fait l'objet d'un travail fourni et les objectifs sont bien détaillés et expliqués.

Le projet d'extension ne se situe pas à proximité des périmètres de protection des captages d'eaux destinées à la consommation humaine.

S'agissant du bruit, l'étude acoustique met en évidence des points noirs à des niveaux sonores de 72,5 dB de jour et 62,5 dB de nuit. Les niveaux sonores dus au transfert de circulation lié au projet sont correctement modélisés. L'hypothèse d'assimilation du tram à une émission correspondante à deux poids lourds est notamment cohérente.

Les mesures de réduction d'impact sont prévues notamment sur le pignon de l'habitation concernée par des niveaux sonores les plus importants.

Cependant, le prolongement de la RD645 à Aniche (rue Gambetta) au niveau du faisceau ferré

permettant de créer une continuité routière entre les quartiers est et ouest n'a semble-t-il pas été intégré au modèle acoustique.

L'analyse des effets du projet sur le cadre de vie (bruit, sécurité, qualité de l'air, conditions de déplacement) aurait pu utilement être alimentée par des retours d'expérience de l'exploitation de la ligne A existante.

### **3. Prise en compte effective de l'environnement**

#### **3.1. Aménagement du territoire**

Par la réutilisation de la voirie existante (RD 645), le projet est cohérent avec les objectifs des orientations des politiques publiques en matière d'artificialisation des sols.

Inscrit au plan de déplacement urbain (PDU), il propose une alternative à l'utilisation de la voiture particulière. L'évaluation prochaine du PDU devra confirmer ces bénéfices par comparaison avec l'exploitation de la ligne A existante.

L'implantation projetée de certaines stations en site très rural appelle à la maîtrise des règlements d'urbanisme de chaque commune, en évitant un étalement linéaire de l'urbanisation et en recherchant une densification dans les pôles urbains existants.

#### **3.2. Biodiversité**

La réutilisation des infrastructures routières existantes est de nature à éviter les effets du projet sur les espèces et habitats naturels. Au niveau de la friche ferroviaire d'Aniche, le projet impactera modérément des espèces et habitats d'espèces protégées. Des mesures de réduction d'impact et compensatoires sont proposées et seront affinées dans le cadre de la procédure de demande de dérogation de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

#### **3.3. Santé**

Ce projet de développement des transports collectifs devrait permettre une réduction du trafic routier sur la zone urbaine du Douaisis et donc une amélioration de la qualité environnementale et sanitaire (qualité de l'air, contexte sonore) du territoire.

Les éléments du dossier confirment les effets positifs de cet aménagement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Néanmoins, la phase travaux engendrera des désordres et nuisances non négligeables. Les mesures d'accompagnement telles que les campagnes d'information des riverains tout au long de la phase chantier sont prévues par le maître d'ouvrage.

## Conclusion

Le contenu du dossier d'étude d'impact répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le dossier contient un état des lieux de bonne qualité permettant d'identifier les principaux enjeux du territoire. L'analyse des impacts du projet est proportionnée à la nature du projet.

La réalisation de l'extension de la ligne A nécessitera la mise en œuvre de mesures de réduction d'impact et compensatoires pour le Léopard des murailles et l'Orvet qui devront être affinées dans le cadre de la demande de dérogation de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

Des mesures de réduction des impacts acoustiques du projet sont aussi identifiées pour certaines habitations.

L'ensemble de ces mesures ainsi que les mesures de suivi environnemental pourraient utilement être reprises au niveau de la déclaration de projet.

L'objectif de ce projet est cohérent avec les politiques publiques de l'aménagement.

Des mesures permettant de pérenniser les coupures d'urbanisation et les terres agricoles le long de la RD 645 sont à rechercher.

Pour le préfet et par délégation,  
Le directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Pascal', is written over a horizontal line.

Michel Pascal