

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 15 NOV. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de contournement du hameau de Cubray à Saint-Amand-les-Eaux

Réf : 2013-1135

Le projet de contournement du hameau de Cubray est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale au titre de la rubrique 6°d (création d'une route inférieure à 3 Km) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a requis la réalisation d'une étude d'impact de ce projet par une décision en date du 17 avril 2013 à la suite de la procédure dite d'examen au cas par cas.

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 la version de juillet 2013 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 16 septembre 2013.

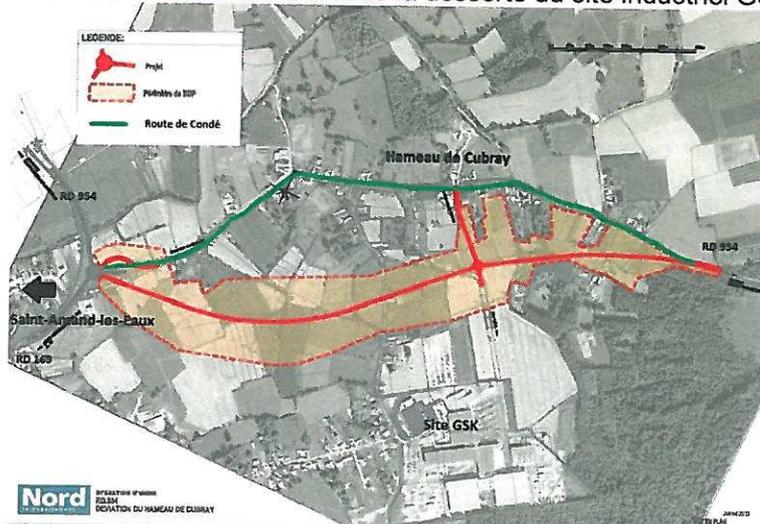
1. Présentation du projet

Le projet, porté par le Conseil général du Nord, consiste en la réalisation d'une voirie routière d'une longueur de 1,6 km au sud du hameau de Cubray sur la commune de Saint-Amand-les-Eaux afin de reporter le trafic actuellement supporté par la route de Condé (RD 954) qui traverse le hameau.

La nouvelle voirie bidirectionnelle reliera la RD 169 à l'ouest et la RD 954 au nord-est en sortie du hameau. Un carrefour giratoire sera créé sur cette voirie pour permettre le raccordement du hameau au Nord et du site industriel GSK au sud.

Le projet intègre des pistes cyclables, des merlons anti-bruit, un système d'assainissement des eaux pluviales, des aménagements paysagers et des mesures de compensation pour la faune et la flore.

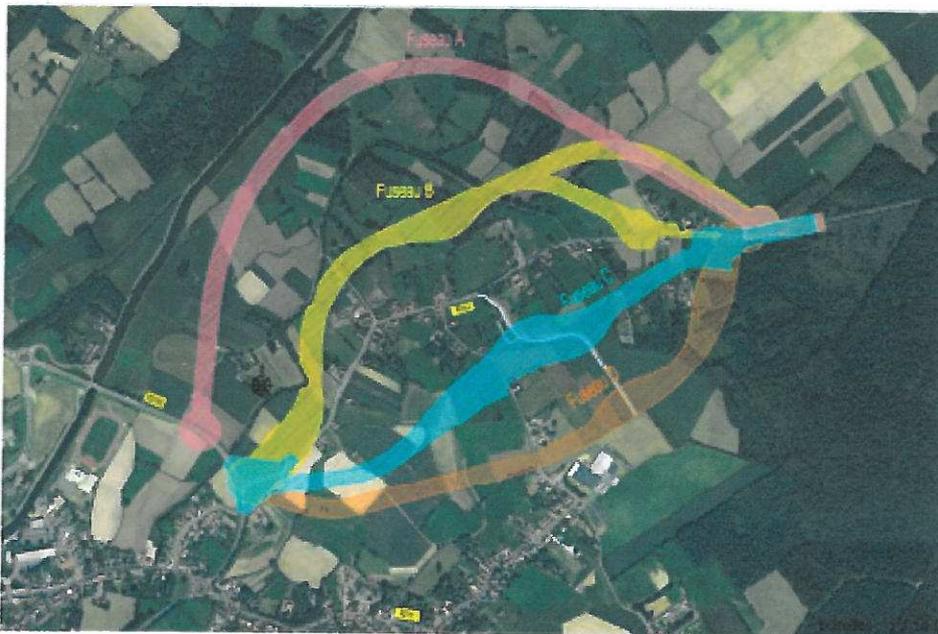
Les objectifs du projet sont la sécurisation de la circulation en traversée du hameau, l'amélioration du cadre de vie des riverains et de la desserte du site industriel GSK.



2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier contient une réflexion sur les principales solutions de substitution (variantes) examinées, une analyse des enjeux et une présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet.

Les variantes étudiées



Les fuseaux « A » et « B » contournent le hameau de Cubray par le nord, et les fuseaux « C » et « D » par le sud. Ces déviations permettent de reporter une grande partie du trafic routier vers la nouvelle voirie et de sécuriser la traversée du hameau de Cubray.

Le tracé « A » permet d'éloigner de Cubray la nouvelle voirie. Cependant, il traverse le Site d'Intérêt Communautaire (SIC) Natura 2000 des « Forêts de Raismes / St-Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe », de nombreuses zones humides et le cours d'eau de la Traitoire. Il nécessite l'acquisition de nombreuses terres agricoles, et le défrichage de bosquets et bois. Ce fuseau crée un contournement important et coûteux, qui ne serait pas utilisé par les poids lourds en direction et en provenance du site GSK dans la mesure où il allonge le trajet menant à l'entreprise.

Le tracé « B » ne franchit pas le cours d'eau de la Traitoire, mais quelques zones humides sont impactées. Ce fuseau est le seul qui ne traverse aucun site Natura 2000.

Le tracé « C » longe Cubray par le sud et traverse la Zone de Protection Spéciale Natura 2000 des « Vallées de la Scarpe et de l'Escaut ». Ce fuseau entraîne un déboisement en zone Natura 2000, le franchissement d'un cours d'eau et la destruction de zones humides et d'un étang.

Le tracé « D » permet de reporter le trafic au sud de Cubray. Ce fuseau traverse la zone Natura 2000 des « Vallées de la Scarpe et de l'Escaut », entraîne un déboisement important de cette zone, le franchissement d'un cours d'eau et la traversée de zones humides.

Par ailleurs, la mise aux normes de la voie existante (largeur de voirie, accotements et assainissement) a été envisagée. Cette option moins coûteuse n'impacte pas les zones humides et le milieu naturel mais ne permet pas de sécuriser la traversée du hameau et la déviation du trafic de poids lourds.

Le fuseau « C » a été retenu après analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Il aurait été utile de préciser, pour chacune des variantes, le nombre d'habitations et la population concernés par les nuisances sonores et vibratoires. Compte tenu de la sensibilité écologique du territoire, l'analyse comparative des effets sur les milieux naturels aurait dû être développée.

2.1. Milieu naturel et biodiversité

La commune de Saint-Amand-les-Eaux se situe sur le territoire du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut.

L'aire d'étude du projet est couverte par les Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I « Massif forestier de Saint-Amand et ses lisières » et II « Plaine alluviale de la Scarpe entre Flines-lez-Râches et de la confluence avec l'Escaut », et par la zone Natura 2000 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut ». Elle se situe dans un secteur à forte potentialité écologique et est identifiée en tant que « cœur de nature » dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

L'état initial du site a été dressé sur la base d'une expertise faune-flore réalisée entre mars et août 2011. La zone n'a pas été prospectée dans son intégralité.

En ce qui concerne **la flore**, une grande palette d'habitats ont été recensés (milieux aquatiques, prairiaux, herbacés et arbustifs, haies et boisements) ainsi que des milieux plus anthropiques (cultures et chemins).

Deux espèces protégées ont été observées : le Jonc à fleurs obtuses et le Silaüs des prés, présents en bordure de plan d'eau. Le tracé n'impacte pas directement leurs stations. Néanmoins, des impacts indirects dus à la modification des conditions hydrauliques locales (destruction d'un étang) sont possibles. Il importe donc d'assurer un suivi du fonctionnement hydraulique des plans d'eau maintenus pour prévoir des mesures de compensation si nécessaire.

Trois espèces de plantes exotiques envahissantes ont été recensées. Des mesures seront prévues en phase de chantier pour éviter leur propagation.

En ce qui concerne **la faune**, l'étude recense de nombreux taxons tels que les mollusques, insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres et chauves-souris.

Le diagnostic faunistique identifie 7 espèces d'amphibiens avec des populations de tailles importantes, 59 espèces d'oiseaux dont 45 protégées et 10 espèces de mammifères terrestres dont le hérisson d'Europe, protégé au niveau national. Par ailleurs, le site est utilisé par plusieurs espèces de chauves-souris pour la chasse, l'espèce la plus remarquable étant le Murin à oreilles échanquées. Les autres taxons étudiés n'ont pas révélé d'espèces patrimoniales ou protégées dans l'aire d'étude.

Les principaux impacts des travaux sont la perte d'habitats pour les espèces animales et végétales, la destruction d'individus et de zones humides, le risque de pollution accidentelle et de dispersion des espèces envahissantes exotiques.

Il est prévu un phasage des travaux dans l'espace et le temps en fonction des cycles biologiques des espèces, le balisage des zones à enjeux forts pour la biodiversité situées à proximité et le suivi par un écologue afin de réduire les impacts du chantier.

Il est prévu le déplacement de la faune protégée, notamment les amphibiens. Cette mesure devra faire l'objet d'une demande de dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Les effets prévisibles en phase d'exploitation sont le dérangement visuel et sonore et le risque de collision avec la faune, la pollution des abords de la voirie, et la fragmentation du milieu impactant la fonctionnalité écologique de la zone.

Pour limiter le risque de collision avec les chiroptères, il est prévu de créer des *hop-over* (tremplins constitués d'arbres) pour les espèces chassant à la cime des arbres. Pour maintenir les continuités hydraulique et écologique, il est aussi prévu l'aménagement de passages mixtes permettant la circulation des eaux de ruissellement et de la petite faune, et de batrachoducs pour le passage des amphibiens. Le choix de la mise en place de corridors pour les seuls amphibiens et chauves-souris n'est pas suffisamment expliqué, d'autant que d'autres espèces, la grande faune notamment, pourraient bénéficier de tels corridors.

Des mesures compensatoires sont prévues pour préserver la diversité faunistique du site. A ce titre, 4 hectares de prairies pâturées seront dédiés à la création de plans d'eau et de mares. Des saules têtards seront plantés et des gîtes à chiroptères seront aménagés.

La création de plans d'eau et de mares sur 4 hectares constitue une mesure favorable au maintien des populations animales, en particulier les amphibiens, mais ne permet pas de compenser complètement la perte de 6,7 hectares de prairies humides.

Natura 2000

Le projet routier traverse la Zone de Protection Spéciale, « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », site Natura 2000 désigné pour sa richesse ornithologique et se trouve à environ 300 mètres du Site d'Importance Communautaire, « Forêt de Raismes/Saint-Amand/Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe » inscrit pour la richesse de ses habitats et de sa flore.

Le dossier contient une étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000, qui conclut à un impact faible sur les communautés d'oiseaux, les espèces protégées et les habitats malgré les déboisements de 1 950 mètres carrés (soumis à autorisation) prévu en zone humide dans le périmètre de la ZPS.

Un reboisement de 6 800 mètres carrés est envisagé à titre compensatoire. Les espèces à planter pourront être définies en concertation avec le Parc Naturel Régional, en excluant le frêne pour limiter la propagation de la chalarose (maladie du frêne par dessèchement des jeunes arbres).

Il est à noter que le reboisement, prévu en zone humide, ne permet pas la pleine expression de la flore herbacée et de la faune caractéristiques des milieux humides, la Gorgebleue à miroir notamment.

L'étude d'incidences mérite d'être approfondie pour les espèces d'intérêt communautaire, en particulier le Martin-pêcheur et la Gorgebleue à miroir. Il importe notamment de vérifier l'absence de terrier de nidification du Martin-pêcheur sur les berges de l'étang qu'il est prévu de combler et de prévoir des mesures compensatoires spécifiques le cas échéant. En effet, le Martin pêcheur fait partie des espèces protégées par l'arrêté du 29 octobre 2009 interdisant « sur tout le territoire métropolitain et en tout temps : la destruction intentionnelle ou l'enlèvement des œufs et des nids... ».

2.2. Eau

Le contexte hydrogéologique du site est présenté dans le dossier. Le projet est concerné par la nappe souterraine de la « craie de la vallée de la Scarpe et de la Sensée » et la nappe des « sables du landénien d'Orchies » dont la vulnérabilité aux pollutions est faible dans le secteur d'étude. Le dossier contient une cartographie des captages d'eau et précise que la zone de travaux se situe hors des périmètres de protection des captages. Une étude piézométrique a déterminé la profondeur de la nappe entre 0 et 4 mètres sur le tracé de la future voirie. Le risque de remontée de nappe est donc fort dans cette zone.

Les éléments d'appréciation de la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Scarpe-Aval sont succincts. Les zones humides détruites classées à enjeux prioritaires par le SAGE auraient dû être clairement précisées.

Les cours d'eau présents dans la zone d'étude sont évoqués : la Scarpe canalisée, le Décours et la Traitoire. Le maintien en bon état chimique et écologique de la Scarpe est un objectif du SDAGE Artois-Picardie.

Ce volet du projet fera l'objet d'une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Eaux pluviales

Six-sous bassins versants sont identifiés dans le périmètre du projet. Le site présente un léger dénivelé vers la Scarpe.

L'assainissement routier s'effectuera principalement via le ruissellement dans un réseau de fossés enherbés et par décantation dans des bassins de rétention dimensionnés pour une pluie de retour centennale avant un rejet à débit régulé vers le réseau hydrographique, qui devra être limité à 2 l/s/ha. Une vanne installée en sortie de bassin de rétention pourra être fermée en cas de pollution accidentelle afin de limiter la diffusion de cette pollution dans les cours d'eau.

L'infiltration n'étant pas envisageable car la nappe est sub-affleurante sur le site, les modalités de gestion susmentionnées sont cohérentes avec les principes de gestion des eaux pluviales. Il conviendrait toutefois de justifier l'absence de dispositif spécifique pour le traitement des hydrocarbures et des pollutions au zinc et au cuivre dans la mesure où des dépassements de concentration subsisteront, selon les éléments du dossier, après traitement dans les fossés.

Zones humides

Le projet est créé au sein de la vallée Scarpe-Escaut, classée en zone humide prioritaire d'intérêt national. Les éléments du dossier indiquent que le projet impactera 6,7 hectares de zones humides, auxquels s'ajouteront 6 800 mètres carrés dédiés au reboisement au nord du site. Il est précisé qu'un étang sera comblé pour permettre le passage de la nouvelle voirie.

Pour la réalisation du diagnostic initial, seul le réseau hydrographique a été considéré. Dans le dossier, les milieux humides sont déterminés au regard du critère pédologique (étude du sol). Or l'expression de la végétation est aussi un critère décisif pour l'identification des zones humides. Les critères pédologique et floristique auraient donc dû être utilisés pour estimer la surface de ces zones.

Pour compenser la destruction de zones humides et les impacts sur les habitats, il est prévu la création de mares, de plans d'eau, de roselières et de fourrés hygrophiles sur une emprise totale de 4 hectares comprenant des prairies de fauche. Ces mesures sont intéressantes mais pourraient être adaptées le cas échéant après diagnostic complémentaire intégrant les critères de fonctionnalité hydrologique et floristique. En tout état de cause, il conviendrait de compléter l'étude des fonctionnalités hydrauliques (position fonctionnelle et typologie des zones humides, et occupation des sols) de la zone impactée pour évaluer les mesures de compensation.

2.3. Transports, déplacements et cadre de vie

Le trafic sur la route de Condé (RD 954) en traversée du hameau de Cubray a été estimé, par comptage du 8 au 14 septembre 2012, à 9 500 véhicules par jour, dont 5% de poids lourds. L'augmentation annuelle du trafic a été estimée à 0,5% sur la base des données de comptage du Conseil général du Nord sur la période 2004-2012.

L'objectif du projet est de reporter la majorité de ce trafic sur une nouvelle voirie afin de sécuriser la circulation en traversée du hameau et d'améliorer le cadre de vie des riverains et la desserte du site industriel GSK. Il vise à réduire à 400 le nombre de véhicules circulant quotidiennement sur la route de Condé (RD 954) en traversée du hameau et à éviter la circulation des poids lourds sur cette route.

Le projet prévoit la réalisation d'une voirie bidirectionnelle de 1,6 km, qui reliera la RD 169 à l'ouest et la RD 954 au nord-est à la sortie du hameau. Un carrefour giratoire sera créé sur cette voirie pour permettre le raccordement du centre du hameau située au nord et le site industriel GSK au sud.

La nouvelle voie sera munie de pistes cyclables bidirectionnelles ou de bandes cyclables bilatérales selon les tronçons de voirie. Ces pistes prolongeront les chemins cyclables de Bruille-Saint-Amand à l'est du projet.

Cet aménagement contribuera à développer l'usage des modes doux et à sécuriser les parcours. Pour autant, il pose la question de la systématisation des pistes cyclables le long des projets routiers. Dans la mesure où la traversée du village sera à terme soulagée de ses poids lourds et d'une partie du trafic de véhicules légers, les cyclistes seront incités à passer par le hameau, plutôt qu'à longer une voie à grande circulation. La réalisation de pistes cyclables sur la nouvelle infrastructure, induisant une consommation d'espace, paraît de ce fait peu utile.

La rue des Aulnois, qui relie actuellement le hameau de Cubray au hameau de la Croisette situé à l'ouest du site GSK, sera mise en impasse au croisement de la nouvelle voirie. La route de Condé en direction de Bruille-Saint-Amand sera fermée en sortie du hameau.

Par ailleurs, la ligne de bus 133 qui relie Condé-sur-Escaut à la gare de Saint-Amand, située à 2 km du hameau, compte aujourd'hui trois arrêts à Cubray (*Judo club, Cubray et Rosières*). La desserte du hameau par cette ligne sera modifiée par la fermeture de la route de Condé, qui entraînera la suppression de l'arrêt *Rosières*. Il serait nécessaire de connaître les effets de cette suppression pour les usagers. Il serait en effet regrettable que l'amélioration de l'offre routière se traduise par une dégradation de l'offre des transports en commun.

Bruit

Le dossier présente les résultats de mesures effectuées pour évaluer les nuisances sonores subies aujourd'hui par les riverains de la route de Condé dans le hameau du Cubray.

Il ressort de l'étude que plusieurs maisons sont exposées à des émissions supérieures à 60 dB voire 76 dB durant la journée, ce qui correspond à une ambiance sonore élevée. Une modélisation du contexte sonore à l'horizon 2038, qui prend en compte l'augmentation annuelle du trafic routier, montre un impact de la future voirie sur les maisons situées à proximité.

La localisation de la nouvelle route permettra de diminuer l'exposition au bruit des habitations bordant la route de Condé dans le hameau. Afin de limiter les nuisances générées par le trafic sur la nouvelle route, des merlons et murs anti-bruit d'une hauteur de deux mètres seront créés aux abords des habitations concernées.

Ces mesures apparaissent adaptées aux situations analysées. Il serait pertinent de prévoir un suivi pour les adapter si nécessaire. Les modalités d'intégration paysagère des murs anti-bruit auraient pu être décrites.

Air

L'étude ne prévoit pas de trafic supplémentaire spécifiquement lié à la création de la voirie.

L'étude indique qu'une limitation de la vitesse à 70 km/h permettra de réduire les émissions polluantes. Il conviendrait de confirmer que cette limitation de vitesse sera applicable sur la totalité de la nouvelle voie. Néanmoins, le contournement est de nature à réduire les émissions de polluants du fait de la fluidification du trafic.

2.4. Occupation du sol

Le projet de contournement du hameau de Cubray est inscrit dans le plan local d'urbanisme (PLU) communal en tant que tracé routier d'intention.

L'emprise foncière nécessaire à sa réalisation porte sur 6,7 hectares consacrés à la création de la route et à 4 hectares pour la mise en œuvre de mesures compensatoires, constitués de cours d'eau, mares, étangs et espaces boisés et agricoles. Cette emprise se situe sur des zones agricoles et naturelles du PLU, n'ayant pas vocation à être urbanisées.

Conclusion

L'étude d'impact du projet de contournement de Cubray sur la commune de Saint-Amand-les-Eaux est globalement conforme aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le dossier présente les variantes examinées et les motifs qui ont conduit au choix de l'une d'entre elles et permet d'appréhender les enjeux majeurs qui concernent la préservation du milieu naturel, l'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie dans le hameau.

S'agissant de la biodiversité, des mesures intéressantes sont prévues pour permettre de compenser la perte d'habitats.

L'Autorité environnementale recommande de développer les mesures permettant le maintien des continuités écologiques pour l'ensemble de la faune.

S'agissant des zones humides, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des fonctionnalités hydrauliques de la zone impactée et d'envisager en conséquence les mesures compensatoires adéquates.

L'Autorité environnementale recommande aussi de justifier la compatibilité du reboisement avec le maintien du caractère humide de la zone ou d'envisager la recherche d'un autre site afin de préserver la flore herbacée caractéristique des zones humides.

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



Michel Pascal