



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Lille, le 24 JUIN 2014

**Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale, suite à la consultation relative au projet d'aménagement de la rocade Sud d'Arras (RD 60)**

Ref : 2014-0240

Le projet d'aménagement de la rocade Sud d'Arras est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6° (infrastructures routières) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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

Le présent avis porte sur la version de février 2014 de l'étude d'impact.

Conformément aux dispositions de l'article R122-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'un cadrage préalable.

**1. Présentation du projet**

Le projet de création d'une rocade Sud à Arras, sur un linéaire total de 4,6 kilomètres reliant la RN 25 à la RD 60 au niveau de Beaurains, fait suite à une étude globale de mobilité menée sur l'agglomération arrageoise par le Département du Pas-de-Calais et la Communauté Urbaine d'Arras en 2011-2012. Cette étude a révélé que la réalisation conjointe de plusieurs aménagements routiers, conjuguée à une politique visant le report modal vers les modes de déplacements alternatifs, devrait permettre de répondre aux problèmes de mobilité qui se poseront d'ici 2030 sur l'agglomération arrageoise.

Étudié depuis les années 2000 par le Conseil Général du Pas-de-Calais, le projet de contournement d'Agy avait pour objectif de réduire les nuisances sonores en traversée d'agglomération. Aujourd'hui, il vise à diminuer le trafic de transit en centre-ville d'Agy par la création d'un nouvel axe de circulation hors zone urbanisée.

L'opération, objet du présent avis, consiste en :

- l'aménagement d'une nouvelle voirie (2 × 1 voie) permettant de contourner la ville d'Arras par le Sud en reliant l'actuelle Route Départementale 60 à la Route Nationale 25 ;
- la création de deux giratoires aux intersections de l'actuelle RD 60 et la RD 3 ;
- la connexion avec le giratoire existant sur la RN 25 ;
- la création de 3 ouvrages d'art pour le franchissement : du Crinchon, du chemin rural de Dainville, ainsi que du chemin d'exploitation n°1 ;
- la réalisation d'un merlon anti-bruit au Sud du bourg d'Agy ;
- la création de chemins de rétablissements agricoles et la mise en impasse de chemins agricoles ;
- l'aménagement d'ouvrages hydrauliques (bassins de stockage, noues ...).

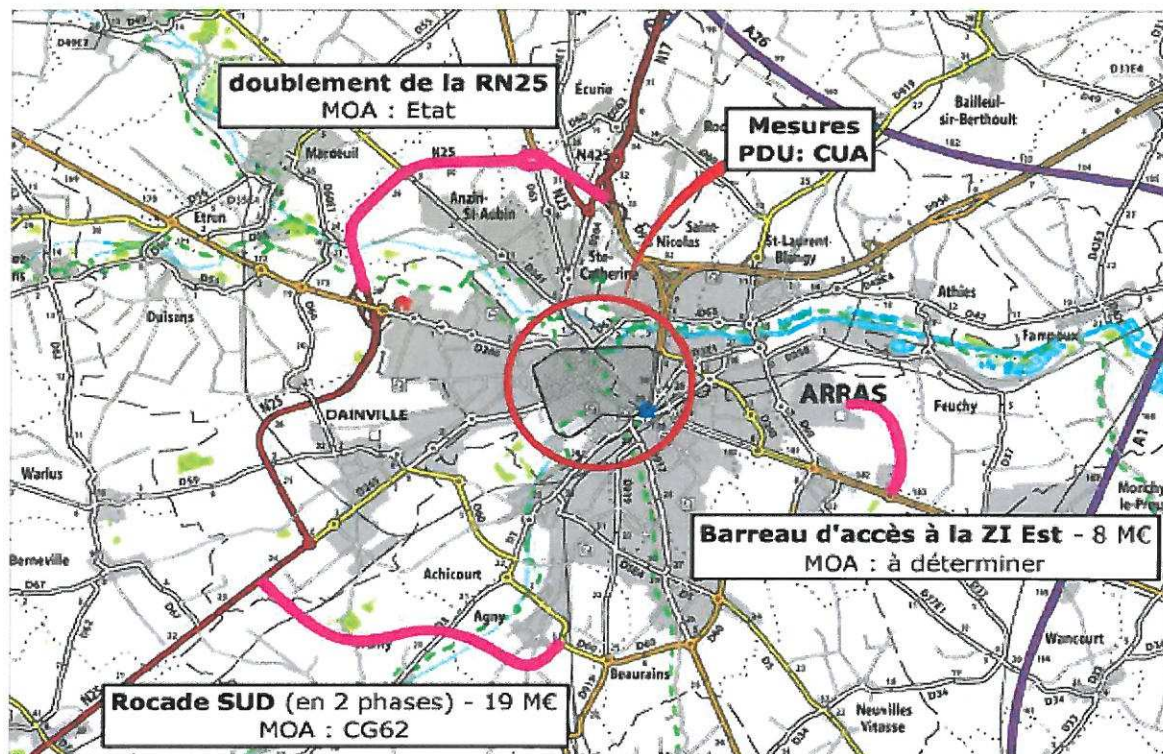


Cette opération s'inscrit dans une perspective plus générale de contournement d'Arras qui prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la rocade ouest (RN25) entre la RD939 et la RN17 ;
- **la création de la rocade sud, objet du présent avis;**
- la création d'un nouvel accès à la Zone Industrielle Est depuis la RD939 (route de Cambrai jusqu'à la rue Camille Guérin) ;

Le tout assorti de la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains en vue du développement des transports alternatifs à la voiture.

Cet ensemble d'opérations ne constitue pas un programme au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.



## 2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact contient un résumé non technique qui présente les enjeux et contraintes de la zone d'étude.

Pour faciliter la prise de connaissance des informations contenues dans l'étude, il conviendrait d'y faire figurer les effets du projet sur l'environnement et les mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ses incidences négatives.

En ce qui concerne le maillage routier global, il aurait été souhaitable que le dossier présente une appréciation plus précise des incidences de l'ensemble des opérations d'aménagement routier, notamment le trafic global estimé à terme sur la rocade Sud.

Par ailleurs, le dossier contient un chapitre (pages 244 et suivantes) consacré à la présentation des 5 variantes étudiées, des raisons et des critères qui ont conduit à retenir le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact.

Selon les éléments du dossier, la variante retenue (2bis) permet de répondre aux objectifs attendus pour ce projet, tout en limitant les impacts en termes de consommation d'espace, d'insécurité routière et de nuisances sonores.

Le dossier présente aussi, pages 471 et suivantes, une analyse et un bilan chiffré des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité à l'horizon 2030.



## Déplacements et trafics

L'état des lieux dressé est complet. Les enjeux routiers sont clairement identifiés et mis en regard avec les objectifs des documents d'urbanisme (SCOT et PLUi à venir).

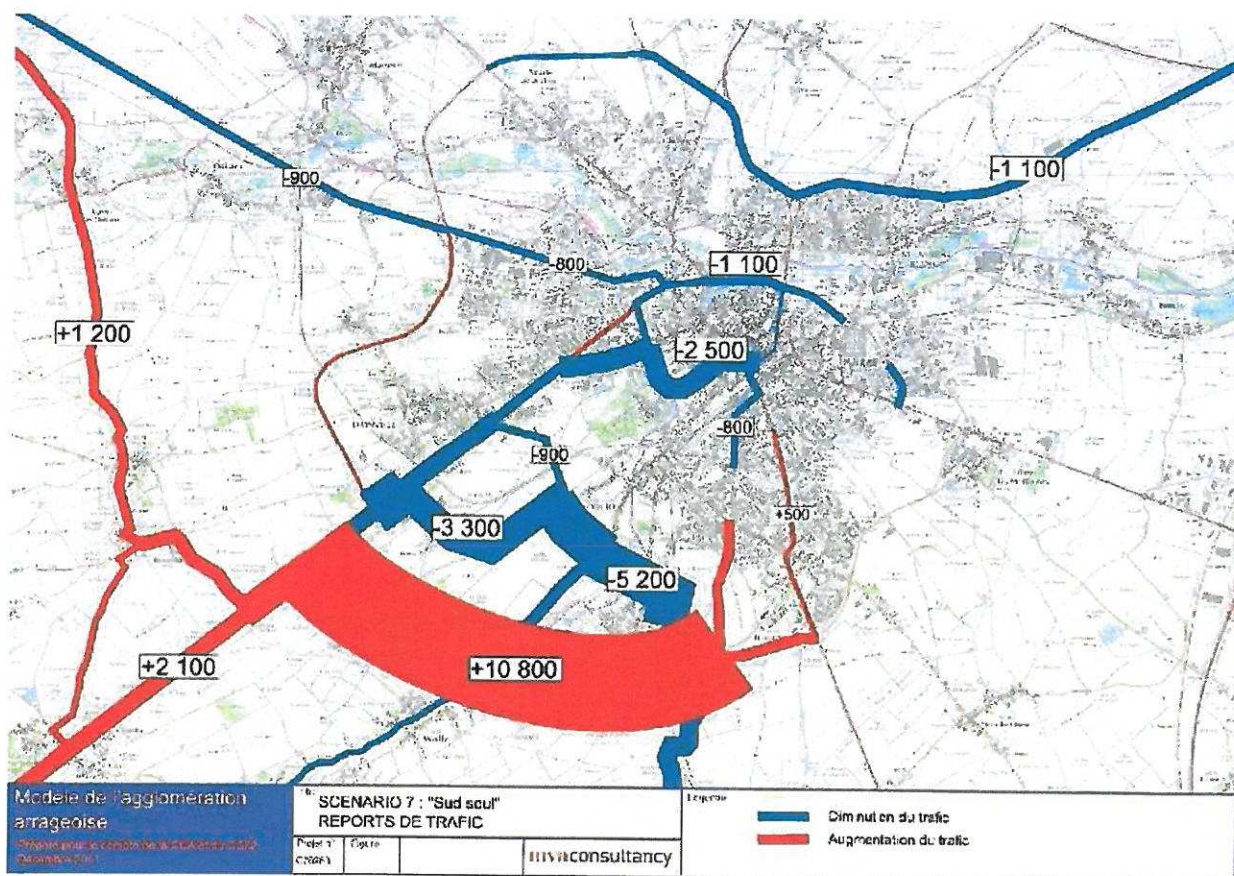
Selon les éléments du dossier, en 2010, les trafics s'élevaient en moyenne à :

- 6 901 véhicules/jour, dont 19,6 % de poids lourds, sur la RN25 ou rocade Ouest d'Arras permettant le contournement d'Arras ;
- 4 377 véhicules/jour, dont 3,5 % de poids lourds, sur la RD3 qui traverse la zone d'étude à l'Est ;
- 8 939 véhicules/jour, dont 7,6% de poids lourds, sur la RD 60 qui traverse la commune d'Agy au Nord de la zone d'étude.

Les principaux objectifs routiers sont décrits. Il s'agit d'améliorer les conditions de circulation Nord-Sud et Est-Ouest, de délester la traversée d'Agy et d'améliorer la desserte de la zone industrielle de Dainville-Achicourt.

Un gain de temps de six minutes pour parcourir les 4,6km est attendu du projet

L'étude de trafic jointe au dossier montre un impact positif à l'horizon 2030, de l'infrastructure sur les trafics de transit dans la commune d'Agy essentiellement, mais aussi dans une moindre mesure dans Arras.



Résultat des simulations de trafic à l'horizon 2030  
Source : étude d'impact, janvier 2014

## **Milieu naturel, paysage, agriculture**

### ***Faune-flore***

Dans l'état initial, la cartographie de la sensibilité écologique des milieux naturels permet d'appréhender la hiérarchisation des enjeux écologiques sur le site.

En ce qui concerne les continuités écologiques, la zone du projet est concernée par un corridor fluvial : le Crinchon. Sa vallée est caractérisée par la présence d'une végétation typique des zones humides.

Dans la mesure où le projet se situe en aval des secteurs concernés et que l'ouvrage d'art créé est suffisamment dimensionné pour ne pas modifier les berges, les incidences du projet sur le Crinchon apparaissent limitées.

Conformément au plan pluriannuel de restauration et d'entretien du cours d'eau, les prescriptions (maintien ou mise en place d'une frange boisée sur les bords du Crinchon) émises par l'ONEMA et reprises dans le dossier (page 155) devront toutefois être respectées.

L'étude d'impact fait état d'un massif boisé au cœur et en périphérie immédiate de la zone d'étude. Les entités boisées présentent un potentiel écologique important en termes d'accueil pour les espèces faunistiques des plaines. Le projet constituera une barrière artificielle plus ou moins perméable selon les espèces. L'argumentaire excluant la mise en place un passage à faune apparaît de fait, peu développé.

De nombreux habitats terrestres seront impactés par le projet : des milieux agricoles, un boisement, une friche prairiale. La déviation coupe le boisement en deux parties et nécessite l'abattage de 0,8 ha d'espaces boisés.

L'Autorité environnementale recommande la mise en œuvre d'une compensation adaptée à la fois quantitativement et qualitativement de la destruction de cette surface boisée, dans la suite de la démarche engagée.

Compte tenu des espèces présentes sur la zone, l'impact sera important en phase travaux et moindre en phase d'exploitation. Un suivi écologique sera assuré pendant la phase travaux. Ce suivi écologique mérite d'être étendu à la phase d'exploitation afin de vérifier la mise en œuvre et le bon fonctionnement des mesures proposées.

Le projet ne remet pas en cause l'état de conservation des espèces et habitats des trois sites Natura 2000 situés à proximité du projet.

### ***Paysage***

L'entrée Sud d'Arras est marquée par la citadelle, dont les douves sont alimentées par le Crinchon. D'un point de vue général, la rocade sud se positionne dans un paysage de grande culture, au relief marqué par ce cours d'eau. Le point haut est couvert d'un bois qui sera traversé par l'infrastructure au lieu-dit Le Belloy.

Au droit de cette infrastructure, une modification profonde de la topographie locale sera induite par le projet qui n'épouse pas le terrain naturel. Il est majoritairement en déblais, sauf au droit de 3 ouvrages sur : le chemin d'exploitation n° 1 à Dainville, le Crinchon et la D3, et le chemin vicinal n° 12 des Kreuzettes. L'infrastructure croise les nombreuses autres voies en déblais.

Le dossier confirme l'impact paysager en indiquant page 134 qu'«il aura un impact fort sur la topographie, un effet négatif direct et permanent». L'analyse aurait dû inclure une étude des covisibilités avec la citadelle patrimoine mondial de l'UNESCO, surtout au droit de l'ouvrage d'art du Crinchon.

Le travail d'accompagnement paysager de l'ouvrage ne suffira pas à compenser l'impact sur le paysage et l'effet de barrière visuelle qu'il provoquera avec les remblais issus des déblais excédentaires (dont les merlons).



## **Agriculture**

La réalisation du projet implique l'acquisition de 24 ha de terres agricoles cultivées sur les 542 ha exploités au sein de la zone d'étude. Le projet intercepte 64 parcelles exploitées par 20 agriculteurs.

Selon l'analyse des variantes, le tracé retenu constitue la solution la moins consommatrice d'espace. L'étude d'impact précise que les principaux chemins agricoles, qui traversent la zone d'étude du Nord-Est Sud-Ouest, seront impactés par le projet, ce qui aura pour conséquence la modification des accès aux parcelles et l'allongement des temps de trajet pour les rejoindre.

Les mesures pour éviter et réduire ces effets sont présentées page 431. Il est précisé que la perte de surfaces cultivées fera l'objet de compensations financières. Les éléments du dossier indiquent qu'une enquête parcellaire débutera en 2015 afin de réorganiser le territoire agricole. Étant donné les surfaces agricoles et le nombre d'exploitations impactées, les mesures destinées à l'exploitation agricole, dont les aménagements fonciers, auraient pu être anticipées et figurer dans l'étude d'impact.

## **Eau**

Le projet est concerné par la masse d'eau souterraine « craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée », référencée au SDAGE Artois-Picardie. Les objectifs d'atteinte du bon état au sens de la Directive Cadre sur l'Eau sont affichés. Les données concernant l'état actuel de la masse d'eau sont toutefois absentes. La nappe est affichée comme moyennement vulnérable voire fortement à très fortement vulnérable dans la vallée du Crinchon.

Deux captages d'eau potable sont recensés à Agny en limite extérieure de la zone d'étude. La commune d'Agny est inscrite dans le périmètre d'une aire d'alimentation en eau potable.

Le contexte hydrographique est présenté. La collecte des eaux pluviales sera organisée en 4 bassins versants.

Deux solutions sont envisagées pour le traitement des eaux pluviales. Dans la première, les eaux pluviales collectées dans le bassin 1 seront évacuées vers les fossés de la RN25. Les eaux collectées dans les bassins 2 et 4 seront infiltrées et celles du bassin 3 seront tamponnées et rejetées dans le Crinchon. Afin de réduire l'impact sur les eaux souterraines et superficielles, les ouvrages de collecte et de tamponnement seront étanches. Un bassin de confinement, qui sera nécessairement équipé d'une vanne de fermeture, sera également créé au niveau des bassins 2 et 4. Dans la seconde solution, des noues d'infiltrations seront mises en place sur des portions définies afin de collecter et de traiter les eaux pluviales.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre une solution permettant de contenir une éventuelle pollution accidentelle dans des bassins de confinement.

La mise en œuvre des mesures présentées pages 393 et suivantes permettront de limiter, en phase chantier, les impacts sur la qualité des eaux souterraines et superficielles.

## **Risques**

En ce qui concerne les risques technologiques, le dossier a correctement pris en compte le projet de Plan particulier de prévention des risques technologiques (PPRT) de Primagaz. Le projet de rocade passe dans la future zone R3 du zonage réglementaire, qui autorise les travaux de création d'infrastructures routières.

En ce qui concerne les risques liés à la présence de cavités, l'étude d'impact précise que la consultation des bases de données du BRGM et du rapport « Inventaire des cavités souterraines du Pas-de-Calais » de juin 2000 a permis d'identifier et de localiser les cavités creusées dans la craie. Des données plus récentes et actualisées telles que les données du Service d'inspection des carrières souterraines de 2006 et la base de données cavités du BRGM de 2012 auraient pu être utilisées.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser des études de sol sur toute la longueur du tracé pour une parfaite prise en compte du risque lié à la présence de sapes de guerre non recensées.

Les autres risques (remontée de nappe, débordement de cours d'eau, gonflement et retrait d'argile) sont bien traités dans l'étude d'impact.

## **Santé et cadre de vie**

### **Air**

Une actualisation des données aurait permis de compléter le diagnostic initial. Les effets du projet sur la qualité de l'air, intégrant les prévisions de trafics à long terme, reste à mener.

### **Bruit**

Le dossier précise que le projet aura des effets directs et permanents (élévation du contexte sonore) sur les habitations situées à l'Est du bourg. L'aménagement de deux merlons acoustiques permettra de limiter ces effets. L'ajout d'une frange boisée sera efficace en tant que masque visuel mais n'aura que peu d'effet sur l'ambiance sonore à proximité immédiate des habitations.

## **Conclusion**

Le dossier d'étude d'impact du projet d'aménagement de la rocade Sud d'Arras est globalement conforme aux dispositions de l'article R. 122-5.

Le résumé non technique mérite d'être complété par une synthèse des effets du projet sur l'environnement et les mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ses incidences négatives.

Dans la mesure où le projet s'inscrit dans le cadre d'un aménagement routier plus large, il aurait été souhaitable que le dossier présente une estimation du trafic global à terme et une appréciation plus précise des incidences de l'ensemble des opérations.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement satisfaisante. Toutefois, en ce qui concerne le volet « Risques », l'Autorité environnementale recommande de réaliser des études de sol sur toute la longueur du tracé pour une parfaite prise en compte du risque lié à la présence de sapes de guerre non recensées. Par ailleurs, une actualisation des données aurait permis de compléter le diagnostic et l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air.

Les principaux impacts prévisionnels du projet, qui concernent le milieu naturel, le paysage, le cadre de vie et l'économie agricole, sont bien identifiés.

S'agissant des aspects faunistiques et floristiques, l'Autorité environnementale recommande :

- la mise en œuvre des mesures présentées pour réduire les impacts sur le Crinchon ;
- la compensation adaptée de la destruction des espaces boisés ;
- un suivi écologique des mesures en phase d'exploitation.

En ce qui concerne la gestion de l'eau, l'Autorité environnementale recommande la mise en œuvre d'une solution technique permettant de contenir une éventuelle pollution accidentelle dans des bassins de confinement.

Le projet, qui se positionne dans un espace de grande culture au relief marqué par le Crinchon, aura sur ce paysage un impact marqué et renforcé par l'effet de barrière visuelle des remblais. Il apparaît donc nécessaire que l'accompagnement paysager permette de dessiner une silhouette structurée épousant le plus possible le terrain naturel en entrée Sud d'Arras.

Par ailleurs, étant donné les surfaces agricoles et le nombre d'exploitations impactés, les mesures relevant de la pérennité de l'activité agricole auraient dû être développées dans l'étude au-delà de l'évocation des compensations financières.

Ce projet de création d'une voie de transit, sans objectif de desserte locale, est de nature à diminuer le trafic et améliorer le cadre de vie en centre-ville d'Agny. L'Autorité environnementale recommande que les PLUi et PDU, tout comme le SCOT actuellement, limitent l'étalement urbain qui pourrait être engendré par le projet.

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



Michel Pascal

