



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS
PICARDIE

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

18 MARS 2016

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création de lignes de bus au sein des communautés d'agglomération de Lens/Liévin et d'Hénin/Carvin.
Réf : 2016-024

Le projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service dans les communautés d'agglomération de Lens/Liévin et Hénin/Carvin est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6d [création de plus de 3 kilomètres de routes] 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, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de décembre 2015 de l'étude d'impact, éclairée par les autres dossiers composant la demande de déclaration publique et complétée, par la note du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle du 4 mars 2016, en ce qui concerne l'impact potentiel du projet sur l'ouverture à l'urbanisation.

1. Présentation du projet

Le projet concerne la création de quatre lignes de bus (lignes 1, 3, 5 et 7), sur voies banalisées ou en site propre, appelées "Bulles" (Fig. 1). Ces lignes traversent 21 communes au sein des communautés d'agglomération de Lens/Liévin et d'Hénin/Carvin. Leurs tracés s'inscrivent dans un milieu essentiellement urbain interceptant néanmoins des espaces naturels et agricoles. Les lignes se caractérisent comme suit :

- la Bulle 1 (24 km), structurant le territoire, forme une dorsale Est-Ouest reliant Noyelles-Godault à Liévin en passant par Hénin-Beaumont et la gare de Lens ;
- la Bulle 3 (14 km), reliant le centre commercial Lens 2 à Avion, a un rôle de rabattement vers la gare de Lens ;
- la Bulle 5 (22 km) relie la gare de Lens à la gare de Libercourt. Elle joue un rôle de rabattement vers chacun de ces deux pôles et est définie comme un axe complémentaire ;
- la Bulle 7 (13 km), reliant la gare de Libercourt à la gare d'Hénin-Beaumont, est définie également comme un axe complémentaire.

Avec une part modale des transports en commun actuellement faible de 3,2 %, l'objectif est d'améliorer la qualité de l'offre et leur performance pour répondre aux besoins de déplacements et rendre plus attractif leur usage. Pour permettre une augmentation du niveau de service, la création de voies en site propre mono ou bi-directionnelles, l'adaptation de giratoires et la mise en place de systèmes de priorisation par feux de circulation sont prévues.

Outre l'aménagement de voiries et des systèmes de gestion des eaux pluviales associés, ce projet s'accompagne de la création de 114 stations, de deux d'ouvrages d'art, et d'un parking relais. Une piste cyclable sera créée le long du tracé de la Bulle 1 et partiellement le long des trois autres lignes.

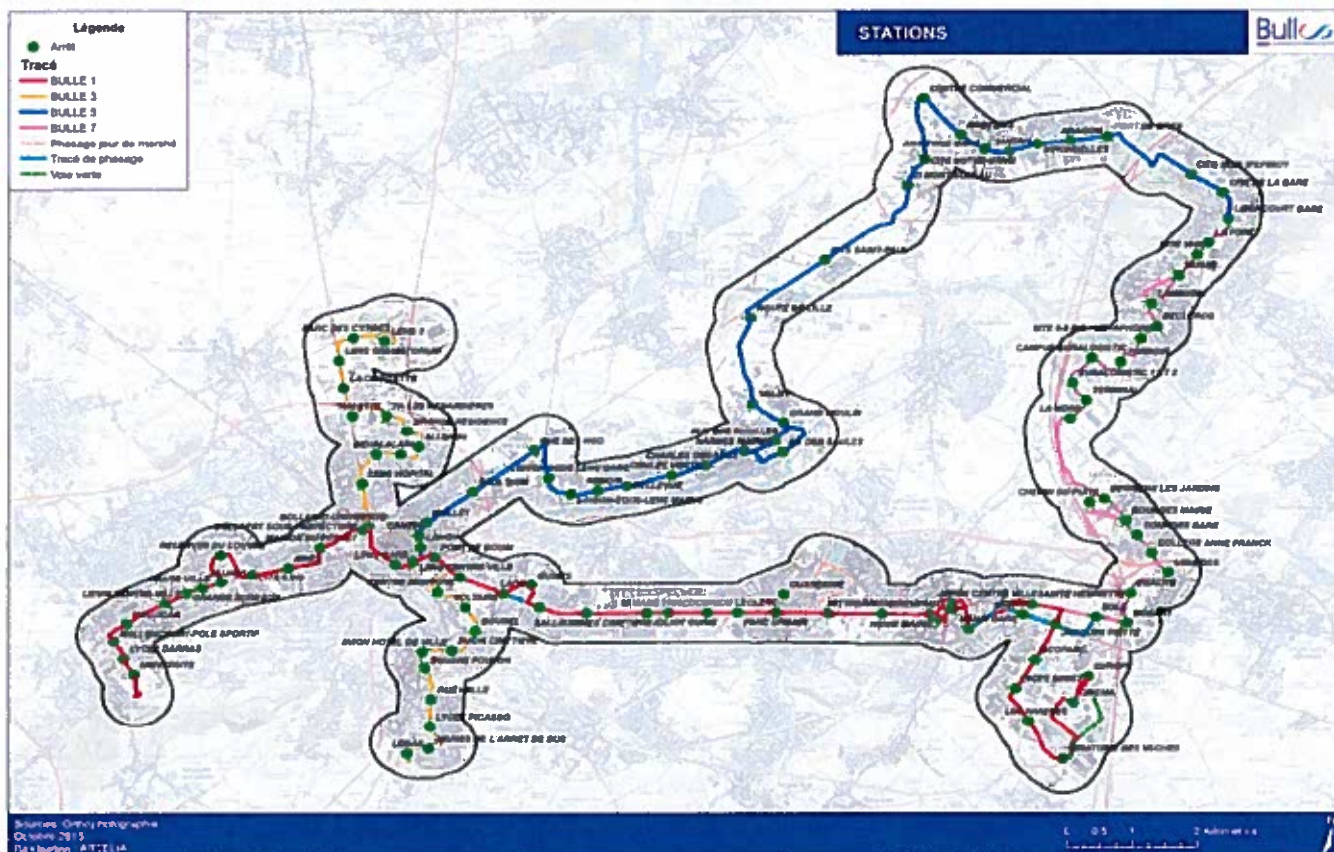


Fig. 1 : Tracé des 4 bulles et stations (Source : Étude d'impact)

| Lignes | Bulle 1 | Bulle 3 |
|--|--|---|
| Terminus | Liévin Stade Couvert / Noyelles-Godault Europe | Avion République – Centre commercial Lens 2 / ZAE |
| Kilométrage (tracé de base – hors variantes) | 25,76 km | 15,34 km |
| Nombre de stations | 38 | 25 |
| Intervalle de passage en HP | 7 min | 7 min |
| Intervalle de passage en HC | 15 min | 15 min |
| Amplitude horaire | 5h-23h | 5h-23h |
| Vitesse commerciale estimée (objectif) | 23 km/h (23) | 22 km/h (23) |

| Lignes | Bulle 5 | Bulle 7 |
|--|-----------------------------|------------------------------|
| Terminus | Lens Gare / Libercourt Gare | Libercourt Gare / Henin Gare |
| Kilométrage (tracé de base – hors variantes) | 23,25 km | 13,36 km |
| Nombre de stations (tracé de base) | 31 | 20 |
| Intervalle de passage en HP | 15 min | 15 min |
| Intervalle de passage en HC | 30 min | 30 min |
| Amplitude horaire | 5h-23h | 5h-23h |
| Objectif de vitesse commerciale | 24 km/h (23) | 24 km/h (23) |

Fig. 2 : Offre de service pour les Bulles 1, 3, 5 et 7 (Source : Notice explicative)

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

L'étude d'impact est globalement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le projet est dans son ensemble correctement présenté, notamment en ce qui concerne l'offre de service des lignes de bus créées (Fig 2).

Les effets cumulés par rapport aux projets connus sont esquissés. Le dossier répond en partie aux observations de l'Autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté dite "Centralité" à Lens¹. Les effets de la création de voiries en site propre et d'un ouvrage d'art méritent d'être approfondis pour le futur quartier d'habitations de Sainte- Henriette à Henin Beaumont déjà cerné par des infrastructures routières et ferrées².

¹ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150624_-_ZAC_centralite_Lens_62_-_delibere_cle73d171.pdf

² http://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_requalif_friche_ste_henriette_zac_realisation.pdf

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager, à l'urbanisation et aux déplacements,.

2.1. Patrimoine naturel

Biodiversité

Le projet concerne principalement le milieu urbain avec des passages au sein de milieux naturels. Des relevés de biodiversité ont été effectués sur des "zooms" stratégiques, d'août 2014 à août 2015, en plusieurs étapes choisies selon le moment le plus pertinent en fonction du groupe d'espèces étudié. Ils ont mis en évidence la présence d'une importante biodiversité du fait de la diversité des habitats, de la flore et de la faune.

Il apparaît que les impacts du projet sont principalement localisés au droit :

- du terrier Sainte-Henriette (zoom 5) : des espèces végétales et animales protégées, comme l'avoine des prés, l'oseille ronde, le lézard des murailles et le crapaud calamite, sont présentes sur cette friche minière. Le projet risque de perturber l'avifaune, spécifiquement la fauvette grise dont l'habitat se situe sur la zone du tracé ;
- du bois d'Epinoy (zoom 8) : la création d'un site propre à deux voies sur un chemin forestier entraînera une fragmentation de cette zone humide boisée de type mégaphorbiaie, ce qui impactera fortement les amphibiens dont le triton palmé et la grenouille verte. Pour ces derniers, les zones de reproduction et d'estivage seront séparées. Par conséquent pour réduire l'impact, un crapauduc, dont une esquisse d'aménagement est présente dans l'étude d'impact sera installé. Son efficacité concernant le maintien de la continuité des déplacements reste à démontrer. Pour compenser l'impact sur l'habitat, des mares seront créées au sud de la future voie.
- et du campus Euralogistic (Marais d'Oignies - zoom 9) : cet espace, classé ZNIEFF de type 1, abrite des espèces protégées telles que la gesse des bois.

Des enjeux secondaires sont localisés au niveau d'un tronçon du cavalier du Mont Soleau. De nombreuses espèces végétales exotiques et invasives, telles que la vigne vierge commune, y sont présentes. Sa fonction de corridor écologique sera compensée par la création d'une haie multi-strate.

D'autres mesures compensatoires sont brièvement listées : acquisition d'une friche, compensations pour les boisements et zones humides, création d'un gîte estival pour chiroptères, récolte et transfert de végétaux patrimoniaux, plantations d'arbres et haies basses. La mise en œuvre de ces principes doivent être explicités sous forme de mesures applicables : localisation, partenariats, mode de gestion, plans, calendrier de mise en œuvre, protocoles ... Les déplacements d'espèces, s'ils concernent des espèces protégées, devront faire l'objet d'une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale estime donc que l'état initial est correctement réalisé et que les mesures compensatoires envisagées ouvrent des pistes intéressantes mais qui méritent d'être consolidées. Eu égard aux impacts notables du projet au droit des zooms 5, 8 et 9, elle regrette que la compensation ait été privilégiée à l'évitement et la réduction.

Eau

L'imperméabilisation des sols par la création de voiries, estimée à 12,3 hectares, sera limitée par la volonté d'utiliser au maximum la voirie existante.

Les périmètres de protection éloignés des captages des eaux à Avion et à Liévin sont traversés par le tracé des lignes. A Avion, le bus empruntera une voirie banalisée existante. En revanche, une voie en site propre sera créée à Liévin. Le dossier précise que ce nouvel aménagement sera réalisé après avis d'un hydrogéologue agréé, qui sera versé dans le cadre de l'instruction au titre de la loi sur l'eau.

Patrimoine paysager, architectural et culturel

Le projet se situe au sein du bassin minier, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco au titre de « paysage culturel évolutif ». Plusieurs éléments sont concernés par le projet de lignes de bus tels que le terrier de Sainte-Henriette, le terrier 110 d'Oignies, la cité Foch à Hénin-Beaumont et des bâtiments présents dans le

périmètre de la zone tampon de biens inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco. L'utilisation de voiries existantes en site banalisé et sans élargissement n'impactera pas les biens inscrits. Cependant, des bâtiments situés rue Paul-Bert à Lens, en zone tampon, sont prévus être détruits pour permettre un passage du bus sous la voie ferrée en alternative au pont Césarine.

Par ailleurs, le dossier oublie de mentionner le projet de classement de la chaîne des terrils au titre de la loi du 2 mai 1930, en attente de décret en Conseil d'Etat. De manière générale, le tracé privilégie les voies existantes à bonne distance des terrils objets du classement. Il peut néanmoins ponctuellement s'en rapprocher (62SC38-T33 dit du téléphérique et 62SC39-T25, Sainte-Henriette) et même les traverser (62SC38-T35 9/9 Bis d'Oignies).

Malgré l'ambition affichée d'une meilleure visibilité et attractivité de ces éléments, il est peu fait mention des effets du projet sur le patrimoine paysager et architectural. L'Autorité environnementale recommande, à défaut d'évitement des impacts par une évolution du tracé, à ce que l'insertion visuelle des ouvrages d'art et des équipements en surélévation de la ligne de bus soit approfondie.

2.2. Aménagement du territoire

Le dossier, tout en signifiant que les lignes dans les zones urbaines denses renforceront et dynamiseront l'armature urbaine existante, présente le risque d'une ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels et agricoles, dès lors que des stations sont situées en milieu semi-urbain ou rural (pièce F - page 224). Les compléments apportés le 4 mars 2016 par le pétitionnaire (mesures du Plan de déplacement urbain (PDU) et du Schéma de cohérence (SCoT) encadrant l'urbanisation future, suppression de l'arrêt "Crématorium" à Vendin le Vieil et indications des zonages des PLU en vigueur) sont de nature à encadrer l'étalement urbain le long du tracé des lignes.

2.3. Transport et déplacements

La mise en place de ce réseau de lignes de bus entraînera une adaptation des plans de circulation, dont les impacts seront localisés :

- augmentation du trafic automobile au carrefour Bollaert à Lens ou encore à l'intersection entre la Rue des Fusillés et l'Avenue Schweitzer à Hénin-Beaumont,
- nuisances associées à la création de nouveaux itinéraires de circulation pour les bus illustrées dans l'étude acoustique.

Le synoptique du bilan de stationnement est présenté dans la notice explicative (pièce C - page 98). Le projet s'adosse sur des parcs relais existants. La capacité d'accueil du parc de stationnement de Méricourt, seul parc créé, reste à préciser. En fonction des pièces du dossier, le nombre de places de stationnement après mise en service des lignes de bus serait inférieur ou égal à l'offre actuelle. Le bilan global de l'offre de stationnement reste donc à confirmer. L'Autorité environnementale considère que la réduction de l'offre de stationnement accompagnant un projet de transport en commun peut être propice à amplifier la diminution de la part modale de la voiture individuelle.

L'étude d'impact indique une légère augmentation des transports en commun de 1,6 % entre 2013 et 2020 au détriment des déplacements automobile. Ce report modal est de nature à favoriser le bilan global du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

L'utilisation d'un matériel roulant de type hybride sur la Bulle 1 contribue également à une diminution des émissions de polluants et des gaz à effet de serre. La généralisation à long terme de bus hybrides pourrait être envisagée conformément aux orientations du Schéma régional climat air énergie du Nord-Pas de Calais (orientation AIR3).

3. Conclusions

L'étude d'impact est globalement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le projet d'augmentation du niveau de service des lignes de bus Bulles 1, 3, 5 et 7 est de nature à faciliter la mobilité des habitants, à améliorer l'accessibilité des services et à favoriser un report modal de la voiture vers les transports en commun.

L'Autorité environnementale signale que le projet, tel que défini à ce stade, nécessitera une demande de dérogation pour les déplacements ou destructions d'espèces protégées.

Pour une meilleure prise en considération des enjeux environnementaux et sanitaires, l'Autorité environnementale recommande de renforcer le dossier sur les points suivants :

- insérer, dans le dossier de demande d'utilité publique, les éléments issus de la note complémentaire du 4 mars 2016 permettant d'encadrer l'urbanisation autour des stations ;
- étayer la justification du tracé et consolider le projet dans le secteur de Sainte-Henriette, eu égard aux effets cumulés du passage de la ligne de bus en site propre et de la création d'un ouvrage d'art dans un futur quartier d'habitations bordé par des infrastructures linéaires d'une part, et aux enjeux naturels et patrimoniaux du site d'autre part,
- développer l'argumentaire du choix du tracé aux niveaux du bois d'Epinoy et du campus Euralogistic en privilégiant l'évitement et la réduction de ses impacts sur les enjeux naturels,
- approfondir les réflexions sur les compensations des impacts sur la biodiversité et les traduire d'un point de vue opérationnel.

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



Vincent MOTYKA



Yann GOURIO

