



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Lille, le – 8 MARS 2010

Service :
Energie Climat Logement Aménagement du Territoire
Division : Aménagement du territoire

Objet : évaluation environnementale-
Projet d'aménagement de la RD 642 entre l'autoroute
A25 et Hazebrouck

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement de la RD 642 entre l'autoroute A 25 et Hazebrouck est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur le dossier transmis le 8 février 2010.

Le projet concerne l'aménagement d'une plate-forme routière en 2 x 2 voies entre l'autoroute A 25 et Hazebrouck. Les objectifs recherchés par cette nouvelle voie sont :

- améliorer l'écoulement du trafic à moyen et long terme;
- améliorer la sécurité des usagers de la route en supprimant les traversées d'agglomération;
- affirmer l'intérêt de cet itinéraire en tant que voie de liaison entre la métropole et le littoral;
- aménager le territoire pour favoriser le développement économique local et l'attractivité régionale;
- améliorer le cadre de vie des riverains notamment en matière de nuisances sonores;

Qualité de l'étude d'impact :

Notion de programme

L'étude d'impact concerne l'aménagement de la RD 642 entre l'autoroute A 25 et Hazebrouck, ce projet appartient au programme plus global d'aménagement de la RD 642 entre l'A 25 et St Omer. En ce sens, en application du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, les différentes sections de la RD 642 constituent différents projets de ce programme. L'étude d'impact contient donc un chapitre relatif à l'appréciation des impacts cumulés de l'ensemble du programme sur l'environnement.

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00
Tél. : 03 20 13 48 48 – fax : 03 20 13 48 78
44, rue de Tournai – BP 259 – 59019 Lille cedex
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

"certifiée Iso 9001 : 2000"

Présent
pour
l'avenir

Toutefois, cette appréciation des impacts globaux et cumulés aurait pu être davantage détaillée. Ainsi, celle-ci ne prend pas en compte l'état initial des différentes études d'impacts ni les analyses des impacts des deux contournements déjà réalisés, à savoir Hazebrouck et Strazeele.

Il aurait été intéressant d'apprécier les incidences du programme à partir des données bibliographiques relatives à des ouvrages similaires mais aussi à l'aide d'un retour d'expérience des incidences mesurées et constatées sur les aménagements déjà existants et de l'efficacité des mesures déjà mises en œuvre. Ce retour d'expérience aurait pu, par exemple, s'appuyer sur une comparaison entre l'état initial du site avant aménagement (contenu dans les études d'impact initiales) et l'état actuel de l'environnement du site en prenant en compte les thématiques de l'environnement suivantes:

- incidence sur la biodiversité (faune, flore, équilibre écologique),
- incidence sur la ressource en eau souterraine (impact sur la qualité des eaux, impact des prélèvements),
- incidence quantitative et qualitative des rejets d'eaux pluviales,
- incidence sur les déplacements et les trafics,
- incidence sur la pollution atmosphérique,
- incidences sur la santé.

Biodiversité :

En ce qui concerne « l'état initial du site et notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site relève un intérêt écologique fort des milieux en présence et en particulier des zones humides (nombreuses espèces végétales protégées et/ou patrimoniales, nombreuses espèces d'amphibiens protégées, nombreuses espèces d'oiseaux vulnérables et protégées).

L'intégration de l'emprise du projet sur les cartographie localisant les stations d'espèces protégées (amphibiens, oiseaux) et patrimoniales et les habitats de grands intérêts aurait permis d'apprécier les incidences du projet sur ces enjeux.

Le dossier identifie le risque de collision comme l'un des impacts majeurs pour les chiroptères et l'avifaune. Cependant, les propositions de mesures d'évitement ou d'accompagnement sont intéressantes mais restent sur les principes. La déclinaison pratique est moins précise et peut sembler en contradiction avec ces principes. Par exemple, le dispositif de reconstitution de haies perpendiculairement à la voie incitant les chiroptères à traverser la voie devra être évalué. Par ailleurs, la faisabilité de certains dispositifs (passages à faune) est à établir.

En ce qui concerne le fonctionnement écologique global du site, la continuité Nord-sud ne paraît pas maintenue (corridors de déplacement des invertébrés, avifaune et chiroptères). L'identification des passages de la faune constitue d'ailleurs une des demandes exprimées par le CSRPN (conseil scientifique régional du patrimoine naturel) dans son avis du 23 octobre 2008.

Il aurait été utile que le dossier évoque la perte possible d'habitat local alors que les retours d'expériences réalisés sur ce type d'infrastructure tendent à démontrer une perte de biodiversité importante sur environ 300m de part et d'autre des ouvrages routiers due entre autres à la pollution et aux nuisances sonores. Des propositions de reconstitution des milieux bocagers auraient été bienvenues pour compenser les effets fractionnants du projet routier.

Le projet sera probablement accompagné d'un aménagement foncier susceptible d'engendrer des incidences indirectes de nature à remettre en cause les enjeux écologiques identifiés. Il est à noter que le dossier ne précise pas exactement les mesures à mettre en œuvre afin d'éviter ces impacts indirects.

Des mesures compensatoires (création d'un cœur de nature de 30ha et création d'une zone agricole à vocation écologique de 100 à 150 ha) sont prévues. Il s'agit d'une procédure de dérogation exceptionnelle au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement pour un certain nombre d'espèces qui a abouti à l'instauration de deux arrêtés préfectoraux en date du 12 janvier et du 17 avril 2009 reprenant l'ensemble des mesures à mettre en œuvre, repris en annexe H. Ces mesures ont été établies après une concertation approfondie et une modification du projet (éviter) afin de limiter les impacts. Elles devront être détaillées : modalités de mise en œuvre, localisation. Un comité de suivi pourrait utilement être mis en place.

A titre d'exemple, la bande visée par la DUP aurait pu inclure le cœur de nature permettant le recours à l'expropriation pour constituer celui-ci. Les mesures administratives et réglementaires demandées dans l'avis CSRP du 23 octobre 2008 permettant de constituer la zone écologique et le cœur de nature ne sont pas déclinées. Elles devront l'être dans la suite de la poursuite du projet.

Les mesures prévues sont dans le principe très intéressantes (restauration et extension de la roselière, restauration de prairies humides et de fauche, conversion de cultures en prairies de fauche, restauration de mares, suppression des peupleraies, boisement compensatoire, aménagement écologique des bassins de rétention...). Les fiches synthétiques contenues habituellement dans le diagnostic faune-flore-habitat aurait permis d'apprécier pleinement l'efficacité de ces mesures.

Enfin, la référence à l'annexe H aurait pu utilement être rappelée dans le corps de l'étude d'impact, pour en faciliter la compréhension.

Eau :

Concernant le volet eau, le dossier a correctement identifié les enjeux hydrographiques et hydrogéologiques du secteur. Le dossier évoque en page 308 la prise en compte des orientations du nouveau SDAGE Artois-Picardie. Il précise d'ailleurs que « *des études hydrauliques ont été réalisées au stade de l'avant-projet sommaire sur l'ensemble des bassins versants traversés par la RD642* ».

Il semblerait donc pertinent que ces études soient jointes au dossier pour s'assurer que les incidences hydrauliques du projet sur les eaux superficielles s'appuyant par exemple sur un diagnostic hydraulique démontrent l'absence d'aggravation des conditions d'écoulement des eaux en aval du site. Par ailleurs, le dossier ne contient pas d'analyse des effets permanents sur la qualité des eaux superficielles : volumes et flux générés par les futures installations qualité des eaux rejetées vers les milieux naturels.

Paysage :

La description du paysage est intéressante malgré l'absence de cartographies permettant la localisation et l'appréhension des grands paysages régionaux cités et des unités paysagères décrites.

Le chapitre intitulé « *présentation du projet, de ses effets sur l'environnement et mesures d'insertion envisagées* » ne comporte pas de réelle appréciation ni évaluation des impacts du projet sur le paysage. Le dossier n'évoque ainsi pas l'effet potentiel de barrière visuelle, créé par une infrastructure de 3 mètres de remblai en moyenne dans un paysage de vallée (obstructions sur la plaine de la Lys et les Monts de Flandre).

Certes, les principes d'aménagements paysagers de l'infrastructure sont décrits mais ils doivent être précisés pour certains d'entre eux. En effet, le dossier présente différentes coupes sans les localiser.

De même l'emprise précise du projet est difficile à évaluer : ainsi, par exemple, les ouvrages de franchissement et notamment les trois points d'échange ainsi que les rétablissements des voies de communication sont évoqués sans être localisés graphiquement.

Le dossier fait apparaître que « depuis la RD642, les points de vues sur la plaine de la Lys sont remarquables, procurant à l'ensemble des observateurs un sentiment d'espace » ; que « en termes de protection, ..., les Monts de Flandres et leurs abords sont protégés pour leur qualité paysagère » et que ce site est à moins de 4 kilomètres du projet.

Le dossier précise également que « le territoire marque la rencontre entre deux grands paysages régionaux, ..., la vaste plaine de la Lys et les monts de la Flandre intérieure. (et que) ces deux entités sont déterminées dans le Schéma Régional de Protection des Milieux et des Paysages Naturels comme des ensembles paysagers les plus représentatifs du Nord Pas de Calais » (page 133). Cette « rencontre entre la Flandre intérieure et la plaine de la Lys est matérialisée par un rupture de pente, un talus » qualifié de « précieux localement et d'importance régionale » dans le dossier (page 140). Le contenu du dossier ne permet pas de savoir si le projet aura des impacts sur ce paysage de qualité ainsi décrit.

Les propositions d'aménagement selon des séquences paysagères routières sont à compléter par des éléments permettant d'évaluer l'impact du projet depuis le paysage extérieur à la route. Les photomontages et les simulations depuis le projet RD642 sont peu représentatifs et il aurait été intéressant d'intégrer des photomontages depuis le projet RD 642 vers les Monts de Flandres.

Déplacements :

En terme de déplacement, le projet a vocation à permettre :

- d'améliorer la sécurité des usagers de la route en supprimant les traversés d'agglomération;
- d'améliorer l'écoulement du trafic à moyen et long terme;
- d'affirmer l'intérêt de cet itinéraire en tant que voie de liaison entre la métropole et le littoral;
- d'aménager le territoire pour favoriser le développement économique local et l'attractivité régionale;
- d'améliorer le cadre de vie des riverains notamment en matière de nuisances sonores.

L'importance du projet dans la gestion de la mobilité entre la métropole et le littoral est en effet tout à fait primordiale. L'amélioration de la sécurité est elle aussi prioritaire sur cet axe.

Ce projet est susceptible d'engendrer un phénomène d'augmentation globale du trafic au niveau du secteur d'étude.

En effet, le développement de l'urbanisation de ces différentes zones pourrait accroître à moyen terme le trafic entre l'A 25, St Omer et le littoral (augmentation des déplacements pendulaires St Omer-Lille et des flux de transit). Ces effets du projet ne sont pas évoqués, mais devraient, sur le moyen terme, être abordés.

A cet égard, des éléments en terme de cohérence avec le réseau ferré seront à apporter : ainsi, à l'heure actuelle le train présente un avantage en terme de gain de temps sur le trajet (cf. Évaluation économique et sociale du programme d'aménagement 3.2.3) qui pourrait être remis en cause avec la mise en service du contournement routier. La complémentarité des deux modes de transport est à prévoir.

Justification du projet :

En application du II-3° de l'article R.122-3, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu » et en particulier une justification du profil en 2X2 voies et du choix du tracé. Les raisons présentes au dossier relèvent d'une cohérence technique globale de l'itinéraire. Rappelons que le tracé « Nord » avait été retenu il y a quelques années. C'est le tracé sud qui a été finalement retenu. Par ailleurs, le tracé sud a connu quelques évolutions comme rappelé plus haut, au cours de l'instruction de la demande de destruction d'espèces protégées, qu'il aurait été pertinent de décrire.

Santé :

L'étude air-santé permet de constater une réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique générée par le trafic routier ainsi qu'une nette diminution du niveau sonore pour les riverains actuels de la RD 642 (notamment les traversées de Borre et Pradelles). D'après le projet, une trentaine d'habitations seront soumises à un dépassement du seuil réglementaire. Le dossier précise qu'une protection à la source sera systématiquement recherchée.

Cependant, l'analyse de l'état initial présente quelques lacunes. Ainsi, la circulaire du 25 février 2005 relative aux études air-santé précise dans sa note méthodologique la nécessité de procéder à deux campagnes de mesures de la qualité de l'air en l'absence de station de mesure permanente (ce qui est le cas présent). Dans l'étude d'impact de la RD 642, l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air a été menée par une seule campagne de mesure. La représentativité de cette étude, portant uniquement sur le paramètre NO2, n'a pas été discutée dans l'étude d'impact. Cette méthodologie conduit notamment à utiliser des données issues de la bibliographie sans justifier de leur adéquation avec la situation étudiée (pour les polluant hors NO2).

Pour la qualité des sols, la comparaison des résultats obtenus se fait avec d'anciennes valeurs de gestion (Valeur de Définition de Source Sol, Valeur de Constat d'Impact usage sensible et Valeur de Constat d'Impact usage non sensible). Une comparaison avec les données du référentiel pédologique régional aurait semblé plus intéressante et plus compréhensible par le public d'autant que les valeurs de gestion ne reposent pas sur une base sanitaire.

Deux campagnes de mesures du bruit ont été réalisées. L'étude aurait pu présenter l'analyse précise quant à leurs représentativités (analyse des paramètres environnementaux: météo, trafic routier...). En l'absence de cette analyse, l'interprétation de ces résultats est délicate.

L'étude d'impact de l'opération de mise en 2x2 voies de la RD 642 est pénalisée par ce manque de connaissance de l'état initial pour ce qui concerne cette thématique. Ce qui conduira le porteur de projet à porter une attention particulière à cet aspect par la suite.

Afin de prévenir les nuisances (sonores ou pollution atmosphérique) l'urbanisation à proximité de l'aménagement devra faire l'objet d'une réflexion basée sur les principes suivants : éloigner, protéger à la source, orienter, et en dernier lieu isoler le récepteur. L'éloignement des zones d'habitats de l'infrastructure restera la solution à préconiser car la plus efficace sur les deux problématiques (bruit et pollution atmosphérique). Les plans d'urbanisation des communes traversées devront prendre en compte ces principes et être adaptés en conséquence en prévision des évolutions programmer. En effet, un développement important de l'urbanisation à proximité du projet pourrait conduire à devoir reconsidérer les bénéfices induits par cet aménagement.

646