



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 DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03 59 57 83 31

Fax : 03 20 31 28 02

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 12 OCT. 2010

**Objet : Évaluation environnementale - Projet de ré-aménagement de la RD 208 sur les communes de Lomme, Sequedin et Ennetières-en-Weppes**  
Réf : TA 2010-08-09 - 062

### 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 de ré-aménagement de la RD 208 sur les communes de Lomme, Sequedin et Ennetières-en-Weppes est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mai 2010 de l'étude d'impact, transmise le 9 août 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

#### 1. Présentation du projet :

Le projet concerne le ré-aménagement de la RD 208 (sur 1,8km) sur les communes de Lomme, Sequedin et Ennetières-en-Weppes, qui comprend :

- le renforcement et la reconstruction du corps de chaussée existant,
- l'aménagement de pistes cyclables et l'amélioration du profil en travers de la route pour sécuriser le transit des cyclistes et des piétons,
- l'aménagement de carrefour giratoire pour fluidifier le trafic et pour offrir des conditions de sécurité suffisantes à l'ensemble des usagers et riverains.

Les objectifs principaux de ces aménagements sont de :

- améliorer la desserte locale en tenant compte d'un important trafic poids lourds,
- fluidifier le trafic,
- sécuriser la RD 208 et les carrefours pour l'ensemble des usagers,
- favoriser les modes doux de déplacements,
- adapter la route au trafic poids lourds en particulier.

## 2. Qualité de l'étude d'impact :

### • **Résumé non technique de l'étude d'impact :**

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ».

Le résumé non technique intégré à l'étude d'impact est en adéquation avec les enjeux du site et l'ampleur du projet, il permet donc d'appréhender les enjeux majeurs du territoire (ressources en eau et déplacements).

La présentation et la justification du projet sont satisfaisantes. La présentation des incidences du projet ainsi que les mesures proposées sont en adéquation avec l'ampleur et la nature du projet.

### • **État initial, analyse des effets et mesures envisagées :**

Conformément au II de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir :

« 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ».

### **Biodiversité :**

Concernant les ressources naturelles, l'état initial du site se fonde sur les données bibliographiques disponibles ainsi que sur des visites de terrain.

Ces données indiquent l'absence d'enjeu biodiversitaire majeur, seuls quelques arbres et boisements de faible intérêt sont présents dans le périmètre d'étude.

L'analyse des impacts du projet sur ce volet (abattage de quelques arbres) est en adéquation avec les enjeux du site, la nature et l'ampleur du projet. De surcroît les incidences du projet seront compensées par la replantation d'une haie champêtre.

### **Eau :**

L'état initial du volet hydro-géologique est intéressant et fondé sur des données et cartes hydro-géologiques. Le dossier souligne la faible vulnérabilité des nappes d'eau souterraine mais surtout leur importance dans le cadre de l'adduction en eau potable.

L'état initial du volet hydrologique est de bonne qualité et présente clairement les caractéristiques hydrauliques et qualitatives des cours d'eau de la zone d'étude. L'état des lieux indique une mauvaise qualité biologique de ces cours d'eau (bassin versant Deule et Lys).

Globalement l'état des lieux exploite les différents documents de gestion des ressources en eau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie et Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Lys.

Il aurait été utile de réactualiser l'état des lieux établi dans le cadre du SDAGE approuvé en novembre 2009 et de présenter de façon plus détaillée le SAGE de la Lys arrêté en août 2010.

Ces objectifs de préservation des ressources en eau définis par la Directive cadre sur l'eau, la loi sur l'eau et le SDAGE Artois-Picardie, visent à limiter le ruissellement.

Or le maître d'ouvrage envisage le rejet des eaux pluviales vers le réseau d'assainissement géré par Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). Seules les eaux de ruissellement issues de surfaces imperméabilisées supplémentaires (voies de tourne-à-gauche) seront tamponnées afin d'en réguler les débits instantanés avant rejet au réseau communautaire. De surcroît le dossier ne démontre pas l'absence d'impact du projet sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des eaux superficielles.

En outre, le dossier ne précise pas exactement l'exutoire final du réseau communautaire (station d'épuration ou eaux superficielles), aussi il est difficile d'évaluer l'impact final du projet.

#### **Paysage :**

Le site est caractérisé par de l'urbanisation continue : zones commerciales d'activités et d'habitat. L'analyse paysagère est succincte mais adaptée compte tenu de l'absence d'enjeu majeur.

L'analyse des impacts du projet sur le paysage est en adéquation avec la nature du projet et le contexte. Les aménagements paysagers proposés (engazonnement et plantation de haies champêtres) paraissent adaptés.

#### **Déplacements :**

Le dossier indique que l'accès aux différentes zones d'activités existantes s'effectue actuellement via la RD208 qui supporte actuellement un trafic d'environ 12 300 véhicules/jour dont 20% de poids lourds. Ce trafic très important de poids lourds s'explique par la présence de la zone d'activités du Marché d'Intérêt National et de la plateforme multimodale de Lomme.

Les éléments du dossier ne permettent pas d'apprécier la qualité de desserte du site par les transports en commun ou d'autres modes de desserte alternatifs.

L'analyse des incidences du projet précise que celui-ci n'aura pas d'impact sur le trafic supporté par la RD 208. Les incidences des travaux seront plutôt positives dans la mesure où les aménagements vont permettre de sécuriser l'itinéraire pour l'ensemble des usagers, de développer en toute sécurité l'usage des modes de déplacement doux (pistes cyclables séparées) et de fluidifier le trafic.

#### **Santé et risques :**

L'état initial sonore du site d'étude se fonde uniquement sur le classement sonore des infrastructures. Ces éléments ne permettent pas à eux seuls de caractériser l'ambiance sonore du site d'étude. Il aurait été intéressant d'exploiter les cartes de bruit réalisées par LMCU.

L'analyse des effets du projet sur le contexte sonore et en particulier sur les habitations situées à proximité de la RD 208 est complète (pas d'augmentation du trafic induit par le projet lui-même).

Le projet, dans sa conception, prend en compte l'enjeu des nuisances sonores pré-existantes puisque la réflexion de la voirie :

- se fera à l'aide d'un enrobé à caractère "phonique" permettant de gagner jusqu'à 3 dB sur le bruit de roulement,
- permettra de diminuer les vibrations,
- permettra l'éloignement de la chaussée de 4,5m par rapport aux lotissements grâce à la présence de la piste cyclable bidirectionnelle et du nouveau trottoir.

La qualité de l'air est appréciée à partir des données du réseau ATMO et en particulier de la station de Lomme. Ces données peuvent donc être considérées comme représentatives de la qualité de l'air au niveau du site d'étude. Celles-ci soulignent une qualité de l'air globalement bonne. Le dossier contient aussi une appréciation de la pollution de l'air issue du trafic routier (logiciel Impact de l'ADEME).

L'appréciation de l'impact du projet, à l'horizon 2025, sur la qualité de l'air se fonde sur les estimations des émissions de polluants issues du logiciel IMPACT de l'ADEME. Cette analyse montre une augmentation des émissions de polluants dans l'atmosphère. Celle-ci est imputable au développement et à l'activité des zones d'activités et non au projet lui-même.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement :**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, 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* ».

Le dossier présente de façon claire les raisons qui ont conduit à la conception de cet ouvrage. Ainsi, ce projet prend en compte de nombreuses préoccupations environnementales en particulier la santé et le cadre de vie (amélioration du contexte sonore), la sécurité routière de l'ensemble des usagers, la fluidité du trafic et le développement des modes de déplacement doux (cyclistes et piétons).

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet :**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « *Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation* ».

Ce chapitre expose de façon claire les modalités de réalisation de l'état initial pour chaque enjeu environnemental. Cependant, auraient pu également être présents les méthodologies particulières utilisées pour l'analyse des impacts du projet conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

- **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :**

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « *Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ».

Le dossier contient un chapitre relatif à l'analyse des coûts collectifs, des pollutions et des nuisances, ainsi qu'aux avantages induits par le projet. Cependant, les conclusions de ce chapitre précisent que le projet ne générera ni gain ni perte que ce soit en terme de gain de temps, de sécurité des déplacements, des émissions de polluants ou d'acoustique.

Il apparaît néanmoins qu'à la lecture du dossier, le projet aura comme conséquence d'améliorer la sécurité routière (bénéfique en termes de sécurité des déplacements), la fluidité du trafic (bénéfique en termes de sécurité des déplacements et d'émissions de polluants), de développer les modes de déplacement doux (bénéfique en termes de sécurité des déplacements, d'émissions de polluants) et d'améliorer le cadre de vie (bénéfique en termes d'acoustiques).

Ainsi, ce paragraphe aurait mérité d'être étoffé afin de mettre en valeur les incidences positives du projet sur l'environnement.

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

- **Aménagement du territoire :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet ne générera aucun impact sur les espaces naturels et agricoles puisqu'il consiste en un aménagement sur place, non consommateur d'espaces.

- **Transports et déplacements :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

Ce projet est cohérent avec les orientations des lois Grenelle puisqu'il prend en compte l'ensemble des modes de déplacement en améliorant la sécurité routière des différents types d'usagers (réfection de la voirie, création de giratoire), en améliorant la fluidité du trafic (création de giratoire) et en développant les modes de déplacement doux (création de pistes cyclables et de trottoirs).

Il aurait été intéressant de présenter les éventuelles réflexions entreprises avec l'autorité organisatrice des transports afin de proposer une offre de transports en commun de qualité adaptée à la demande des usagers.

- **Biodiversité :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Les mesures proposées dans le cadre de ce dossier ne généreront pas un réel bénéfice pour la biodiversité. La mise en place d'une gestion différenciée des délaissés des ouvrages routiers pourrait constituer une mesure favorable à la biodiversité.

- **Émissions de gaz à effet de serre :**

La principale orientation de la loi Grenelle du 3 août 2009 est de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

L'amélioration de la fluidité du trafic associée aux aménagements permettant d'inciter à l'usage des modes de déplacement doux constitue une mesure intéressante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il pourrait être opportun en marge de ce projet de développer aussi une offre de transports en commun de qualité pour desservir par exemple le centre commercial ou le Marché d'Intérêt National.

De même, dans le cadre de la phase travaux, le projet pourrait utilement intégrer dans le cahier des charges des marchés publics des clauses ou critères favorisant le recours aux filières courtes d'approvisionnement des matières premières, l'usage de modes de transport alternatifs (proximité de la plateforme multimodale de Lomme) pour l'acheminement des matériaux et la gestion *in situ* de l'ensemble des déblais/remblais (réutilisation des enrobés).

- **Environnement et Santé :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

La conception du projet tend à prendre en compte les enjeux liés au cadre de vie en améliorant le contexte sonore au travers de :

- l'utilisation d'un enrobé à caractère "phonique" permettant de gagner jusqu'à 3 dB sur le bruit de roulement,
- la diminution des vibrations,
  - l'éloignement de la chaussée de 4,5m au droit des lotissements grâce à la présence de la piste cyclable bidirectionnelle et du nouveau trottoir.

- **Gestion de l'eau :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise, et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

Les modalités de gestion de l'eau sont inchangées par rapport à l'existant (rejet direct au réseau communautaire) sauf pour les nouvelles surfaces imperméabilisées qui feront l'objet d'un tamponnement avant raccordement au réseau. La réfection de la voirie et les aménagements complémentaires auraient pu être l'occasion de mettre aux normes le réseau d'assainissement en mettant en œuvre une gestion alternative des eaux de ruissellement, cohérente avec les objectifs du SDAGE.

#### **4. CONCLUSION :**

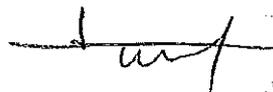
L'étude d'impact est globalement en adéquation avec les enjeux du territoire, la nature et l'ampleur du projet. Le volet gestion des eaux, aurait pu être complété.

Le projet prend en compte les principales orientations des lois Grenelle du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010, en particulier pour les thématiques :

- transports et déplacements : avec l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs incitant à l'usage des modes de déplacements doux et l'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité du trafic,
- santé et cadre de vie : avec l'utilisation d'un enrobé à caractère "phonique" permettant de gagner jusqu'à 3 dB sur le bruit de roulement, avec la diminution des vibrations et l'éloignement de la chaussée de 4,5m par rapport aux lotissements grâce à la présence de la piste cyclable bidirectionnelle et du nouveau trottoir.
- émissions de gaz à effet de serre : avec l'incitation à l'utilisation des modes de déplacement doux.

Il pourrait être intéressant de mener des réflexions complémentaires en particulier en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre en développant une offre en transports en commun de qualité répondant aux attentes des usagers et en ayant recours en phase travaux à des modalités de réalisation respectueuses de l'environnement (filères courtes d'approvisionnement, utilisation de transports alternatifs, gestion *in-situ* des déblais/remblais, recyclage des enrobés).

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

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

Michel Pascal