



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 ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.20 13 89 66

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

22 AVR. 2011

Objet : Avis de l'autorité environnementale
Projet de mise en place du télépéage sans arrêt sur la barrière pleine voie de l'autoroute
A2 à Hordain
Réf : TA2011-02-28-102 (DAT 11-0284)

AVIS DE L'AUTORITÉ 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 mise en place du télépéage sans arrêt sur la barrière pleine voie de l'autoroute A2 à Hordain est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2011 de l'étude d'impact, transmise le 28 février 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne le réaménagement de la barrière pleine voie (BPV) du péage de l'autoroute A2 à Hordain dont l'objectif principal est la mise en place d'un système de Télépéage Sans Arrêt (TSA) à 30km/h pour toutes les classes de véhicules.

Les aménagements prévus dans le cadre de la mise en TSA sur la barrière pleine voie de Hordain se caractérisent par :

- la création d'une voie de péage supplémentaire dans le sens Bruxelles-Paris, en lieu en place de l'actuelle voie de service,
- la redistribution des voies de péage existantes afin d'intégrer les contraintes induites par les voies TSA (longueur, largeur).
- la réalisation d'une galerie souterraine pour le cheminement du personnel.

Le projet est réalisé à l'intérieur des emprises foncières de la SANEF, au sein du domaine autoroutier concédé (DPAC) et va induire une imperméabilisation supplémentaire de surface (+ 650m²) pour l'élargissement de la plateforme.

Les objectifs associés à ce projet sont :

- d'améliorer la fluidité du trafic au franchissement du péage en toute sécurité,
- d'augmenter le confort et la qualité de service au client, en proposant un télépéage rapide, accessible et fiable,
- d'assurer la sécurité des clients et du personnel d'exploitation,
- de respecter l'environnement en économisant du carburant sur le passage au péage.

2. Qualité de l'étude d'impact :

•Résumé non technique

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 est clair et concis et permet une bonne prise de connaissance du projet et de ses impacts sur l'environnement.

•État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « *prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles* » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et les protections réglementaires, les études liées à la trame verte et bleue, ainsi que sur des prospections de terrain.

Le projet n'est pas directement concerné par des zones d'inventaire ou de protection réglementaires; les premières ZNIEFF étant situées à environ 1 km. Le site n'est pas non plus concerné par un corridor biologique fonctionnel ou potentiel.

L'expertise écologique réalisée le 1 juin 2010 montre la présence de milieux linéaires et étroits (pelouse horticole, plantations arbustives, friches annuelles, accotement) faisant l'objet d'activités anthropiques (entretien des accotements, traitement phytosanitaire) ne présentant pas de réel intérêt.

Les prospections de terrain ont permis de recenser 69 espèces végétales, dont 3 espèces peu communes (Anthriscus des dunes, l'Eperviaire piloselle et le Rorippe sauvage). La visite de terrain a permis d'identifier aussi 16 espèces d'oiseaux, dont la quasi totalité sont intégralement protégées nationalement.

Globalement, les enjeux du site d'étude et en particulier du site projet sont faibles compte tenu de la surface impactée et du caractère très commun des espèces recensées.

L'analyse des impacts du projet est adaptée à la nature (aménagement d'une barrière de péage) et à l'ampleur des aménagements (aménagement sur place). Ces incidences seront très limitées, voire négligeables, compte tenu de l'absence de milieux naturels à enjeu.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 du code de l'environnement). Le dossier contient un paragraphe répondant à cette exigence. Cependant, l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 compte tenu de l'éloignement de ces sites n'est pas démontré. Cette approche sommaire sans localisation des sites par rapport au projet aurait mérité d'être quelque peu complétée.

Paysage et patrimoine

Le dossier comprend une analyse paysagère en adéquation avec la nature et l'ampleur du projet (réaménagement sur place d'une barrière de péage). Le site appartient à l'entité paysagère de la vallée de l'Escaut et du val de Sensée, caractérisées par l'omniprésence de grandes cultures et une multitude d'unités fonctionnelles. Ce paysage est fractionné par des infrastructures lourdes (A2, A23, voies ferrées) et l'urbanisation du territoire.

L'analyse paysagère conduit à exclure tout impact paysager compte tenu de l'ampleur limitée des aménagements (imperméabilisation supplémentaire de 650m²), de l'absence d'aménagements verticaux (type auvent) et de l'existence d'obstacles visuels naturels (boisements, haies) ou anthropiques (voies ferrées, infrastructures routières) depuis les différents points de vue.

Eau

L'état initial du volet eau souterraine de l'étude d'impact exploite un certain nombre de sources bibliographiques tel que le SDAGE ou la carte de vulnérabilité des eaux souterraines du BRGM. Ces éléments indiquent une vulnérabilité non négligeable (moyenne à forte) de la nappe de la craie (principale ressource en eau potable de la région) au niveau du site; Le dossier note l'absence de captage d'eau potable dans l'aire d'étude.

L'analyse contenue dans l'étude d'impact conduit à conclure à un enjeu faible compte tenu de la présence d'une couche de limons imperméable. Ces éléments d'appréciation de la vulnérabilité, en particulier, de la nappe de la craie semblent contradictoires, puisque les coupes géologiques présentées (page 14) dans le dossier indiquent la présence de limons loessiques, composés de cailloutis de base à silex, de sable et de grès glauconieux dont la perméabilité est moyenne à forte. De nombreux captages d'eau potable sont présents aux environs du site, mais ne concernent pas directement le site projet.

Cette ambiguïté mérite d'être levée compte tenu de l'enjeu représenté par les nappes d'eau souterraines sur le territoire.

La présentation du contexte hydraulique et hydrologique est claire. Le cours d'eau le plus proche du site, l'Escaut canalisé, se situe à environ 800 mètres. Le site n'est pas concerné par la présence de zones inondables.

L'état des lieux du volet eau exploite de façon intéressante les différents éléments du SDAGE Artois-Picardie, et du SAGE de l'Escaut (en cours de réflexion). Toutefois, il aurait été opportun d'exploiter les orientations et dispositions du SDAGE susceptibles de s'appliquer au projet. Toutefois, le dossier "loi sur l'eau" annexé à l'étude d'impact reprend ces orientations et les mesures envisagées pour répondre à ces exigences.

Le projet va engendrer une augmentation de l'imperméabilisation du site d'environ 650m², cette surface est négligeable par rapport à l'ensemble de la plateforme autoroutière. Dans le cadre de ce projet, il est prévu la récréation du bassin de tamponnement des eaux de ruissellement et le maintien du rejet de ces eaux vers le réseau d'assainissement existant dont les exutoires sont constitués par les fossés périphériques des communes d'Eswars et de Thun l'Evêque où s'opère l'épuration et l'infiltration des eaux de pluie.

L'analyse des impacts du projet sur les ressources en eau démontre l'absence d'impact du projet.

Il est à noter que le projet ne va pas engendrer d'augmentation du trafic et donc des pollutions routières.

Compte tenu des modalités de gestion des eaux pluviales (limitation des surfaces imperméabilisées, infiltration), le projet peut être considéré comme cohérent avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et instaurant des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire les risques d'inondation) du SDAGE et les dispositions du SAGE de la Lys.

Déplacements

Ce volet ne fait pas l'objet d'un volet particulier puisque le projet constitue un aménagement sur place d'une infrastructure routière et n'engendrera pas d'évolution du trafic. De surcroît, les justifications et objectifs du projet traduisent la volonté du maître d'ouvrage d'améliorer la qualité et le niveau de service de la barrière de péage (amélioration de la fluidité), mais aussi d'améliorer et garantir la sécurité de l'ensemble des usagers (véhicules légers, poids lourds et personnel d'exploitation).

En ce qui concerne le contrôle terrestre des véhicules, compte tenu de l'avancée et de l'élargissement de la barrière de péage notamment dans le sens Bruxelles/Paris, il y a lieu de s'assurer que le parking sera accessible aux poids lourds. Dans le cas contraire, il sera nécessaire de déplacer en aval l'entrée du parking. De même, il est nécessaire de prévoir la possibilité de neutraliser le système basse vitesse lors des contrôles des poids lourds.

Santé et cadre de vie

L'analyse de l'état initial de la qualité de l'air se base sur une campagne de mesures ponctuelles réalisée en 2003 sur la commune d'Hordain. Les données de cette campagne montrent le respect des valeurs réglementaires, mais une qualité de l'air influencée par la pollution automobile et en particulier par le trafic de l'autoroute A2.

L'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air indique qu'une dégradation limitée et temporaire de la qualité de l'air est attendue en phase chantier. Cette dégradation est induite par les émissions polluantes des engins et matériels de chantier. Toutefois, celle-ci sera compensée par les effets positifs à long terme des aménagements, grâce à la réduction des émissions de polluants et à la suppression du phénomène de "stop and go" (le redémarrage d'un véhicule impliquant une surconsommation de carburant et donc des rejets supplémentaires en polluant et CO₂).

Cet aspect positif des aménagements est illustré (en page 66) au niveau du chapitre relatif à l'analyse des consommations énergétiques et des coûts de pollutions induits pour la collectivité, par une estimation des émissions de CO₂ évitées; ces dernières représentent environ 50 g/véhicule (pour une voiture moyenne VL)/500m soit au total 507,5 kg de CO₂/j pour l'ensemble du trafic actuel VL et 175 g/poids lourd (PL)/500m soit 924 kg de CO₂/j pour l'ensemble du trafic actuel PL. Le dossier indique que 35% des véhicules légers et 80% des poids lourds sont susceptibles d'être concernés par cette réduction.

L'autoroute A2 est classée en catégorie 1 (catégorie la plus bruyante) au titre des infrastructures bruyantes; c'est-à-dire que la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 m. Aucune autre source de bruit n'est citée.

Le projet est susceptible d'engendrer temporairement, en phase chantier, une augmentation locale des nuisances sonores. Cependant les premières habitations ne seront pas impactées par cette modification puisqu'elles sont situées à plus de un kilomètre du projet. En phase d'exploitation, le projet n'est pas susceptible d'engendrer une modification substantielle du contexte sonore, car les aménagements n'engendreront pas d'augmentation du trafic. Au contraire la réduction du phénomène de "stop et Go" très bruyant va contribuer à limiter les émissions sonores.

•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 ».

Ce projet est présenté par la SANEF en tant que concédant du domaine autoroutier de l'Etat, dans le cadre du plan de relance de l'Etat ("Paquet vert"). Ce projet comme l'ensemble des projets de mise en place d'un système de télépéage sans arrêt à 30km/h (sur les barrières de péage des autoroutes A1, A26, A2) a pour objectifs :

- d'améliorer la fluidité du trafic au franchissement du péage en toute sécurité,
- d'augmenter le confort et la qualité de service au client, en proposant un télépéage rapide, accessible et fiable,
- d'assurer la sécurité des clients et des personnels,
- de respecter l'environnement en économisant du carburant sur le passage au péage.

Ce chapitre contient une présentation claire du projet comprenant :

- une présentation des aménagements envisagés,
- une présentation des installations provisoires,
- une présentation des modalités de réalisation des travaux.

Les variantes relatives aux modalités d'implantation des télépéages sans arrêt font l'objet d'une description ainsi que d'une analyse comparée. Ces variantes tiennent compte du type d'infrastructure (2x2 voies, 2x3 voies) et de l'importance du trafic. La variante retenue dans le cadre de ce projet prend en compte le trafic important sur l'A2 et les risques de collision en cas d'entrecroisement. Ainsi, les critères qui ont guidés le choix de la variante sont en particulier :

- la séparation du trafic véhicules légers/poids lourds,
- le maintien de la trajectoire et limitation des entrecroisements,
- la limitation de l'emprise foncière.

Le maintien voire l'amélioration du niveau et de la qualité de service et la sécurité des usagers, tant en phase chantier, qu'en phase d'exploitation, sont les critères principaux qui ont guidé le choix de la variante retenue.

•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 présente succinctement les méthodes et sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial et de l'analyse des incidences, ainsi que les limites et les difficultés rencontrées.

L'étude d'impact comprend un chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de l'environnement). Les estimations chiffrées en page 68 concernent le coût des ouvrages d'assainissement du projet.

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 envisagé vise à aménager la barrière de péage pleine voie déjà existante de l'autoroute A2 au niveau d'Hordain par un télépéage sans arrêt à 30 km/h. Ce projet va engendrer une imperméabilisation supplémentaire d'environ 650m² en lieu et place d'accotement routier sans valeur écologique ou agricole. Ainsi, le projet envisagé au sein de l'emprise de la barrière de péage n'est pas consommateur d'espaces agricoles ou naturels. Ce dernier est donc cohérent avec les orientations du volet aménagement du territoire des lois Grenelle.

•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 voyageur (article 12).

Le projet n'est pas directement concerné par les orientations des lois Grenelle vis-à-vis des enjeux transports et déplacements puisqu'il vise uniquement à améliorer le niveau et la qualité de service de la barrière de péage d'Hordain. L'objectif du projet n'étant pas d'augmenter les capacités routières de l'autoroute, il peut alors être considéré comme cohérent avec ces orientations du Grenelle.

•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).

Au vu des éléments contenus dans le dossier, il semble que le projet ne générera pas de plus-value écologique ni d'incidence négative sur cet enjeu.

•Émissions de gaz à effet de serre

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10).

Le projet induira une réduction des émissions en phase d'exploitation. En phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer, l'émission de gaz à effet de serre

Le dossier souligne que cette phase est la principale source d'émission de gaz à effet de serre

Il est à souligner que le dossier tente d'estimer les bénéfices engendrés grâce à la mise en place de ce système, par une appréciation de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par type de véhicule.

Étant donné que la phase travaux est la plus émettrice de gaz à effet de serre et de polluants, il serait souhaitable, pour réduire ces émissions, de mettre en place, par exemple, une gestion in situ des déblais/remblais et d'envisager un recyclage (total ou partiel) in situ des matériaux de démolition de chaussée (enrobés). Ces mesures permettraient d'éviter l'exportation de matériaux vers l'extérieur du site et donc de réduire les kilomètres parcourus.

•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 transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

La mise en place du télépéage sans arrêt à 30 km/h est susceptible de réduire, par rapport à la situation actuelle, les émissions de polluants. L'estimation des réductions des émissions de gaz à effet de serre de la page 63 permet d'apprécier les bénéfices du projet, en particulier, vis-à-vis des émissions de polluants puisqu'il existe une relation spécifique entre consommation de carburant, émissions de gaz à effet de serre et émissions de polluants.

•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).

Le projet envisage le tamponnement et l'infiltration des eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées. Ces dispositions sont cohérentes avec les orientations du SDAGE et des lois Grenelle puisqu'elles permettront d'assurer à la fois la protection des ressources en eau, mais aussi la ré-alimentation des nappes d'eau souterraine.

4. Conclusion :

Le résumé non technique est représentatif de la qualité de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance par le public du projet et des enjeux environnementaux de territoire.

L'étude d'impact (état initial de l'environnement du site et l'analyse des impacts du projet) est adaptée aux enjeux du territoire et à la nature et l'ampleur du projet.

Les objectifs de ce projet : améliorer la fluidité du trafic au franchissement du péage en toute sécurité, augmenter le confort et la qualité de service au client, en proposant un télépéage rapide, accessible et fiable, assurer la sécurité, respecter l'environnement en économisant du carburant sur le passage au péage sont cohérents avec les orientations des lois Grenelle.

Pour le Préfet et par délégation
Par intérim du Directeur
Le Directeur Régional Adjoint de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Nord – Pas-de-Calais



Barbara BOUR-DESPREZ