



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 59 57 83 00

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le **30 JUIN 2011**

Réf : TA 2011-05-04-115 (DAT11-0578)

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de reconstruction, mise hors gel avec aménagement de pistes cyclables de la RD 654 entre Wambrechies et Pérenchies.

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 reconstruction, de mise hors gel avec aménagement de pistes cyclables de la RD 654 entre Wambrechies et Pérenchies est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de mars 2011 de l'étude d'impact, transmise le 4 mai 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la reconstruction (réfection de l'intégralité de la chaussée), la mise hors gel avec aménagement de pistes/bandes cyclables de la RD654 entre Wambrechies et Pérenchies (section urbaine et interurbaine d'environ 5 km).

Le projet en secteur interurbain s'accompagne d'un élargissement de la voirie et d'une augmentation des emprises. En secteur urbain, des plateaux surélevés seront réalisés en traversée de Verlinghem et à l'entrée de ville de Pérenchies pour réduire la vitesse des véhicules. Des modifications du tracé de la route départementale seront réalisées pour permettre d'améliorer la visibilité ou aménager de nouveaux carrefours ou d'intégrer de nouveaux emplacements de stationnement.

Les aménagements cyclables seront constitués alternativement d'une bande cyclable bidirectionnelle, d'une bande cyclable unidirectionnelle ou d'une piste cyclable. Des marquages au sol spécifiques seront réalisés, en particulier à proximité du fort Vert Galant à Wambrechies, pour permettre de rendre bien visible le rabattement des circulations vélos sur la route existante (arrêt des pistes cyclables).

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 succinct. Il permet d'appréhender les enjeux du territoire (préservation des ressources en eau souterraine, déplacements, tourisme et activités agricoles), mais il ne permet pas d'identifier les incidences du projet sur l'environnement puisqu'il se limite pour l'essentiel à affirmer sans justification l'absence d'impact.

- **Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées** :

Biodiversité :

Sur le thème de la prise en compte « *des richesses naturelles et des espaces agricoles* » (1° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se base sur les données d'inventaires et de protections réglementaires ainsi que sur une visite de terrain permettant d'identifier les différentes typologies de milieux.

Ces éléments de pré-diagnostic, même s'ils ne permettent pas d'exclure formellement la présence d'espèces protégées sur l'emprise du projet, semblent en adéquation avec la nature et l'ampleur du projet. Le périmètre d'étude est majoritairement constitué de cultures. Cependant, le projet intercepte un certain nombre de becques permanents et temporaires susceptibles de constituer des habitats pour la faune et la flore protégés et/ou patrimoniaux. Pour cette raison, des prospections complémentaires à des périodes adaptées à l'écologie de chaque espèce potentielle seraient souhaitables pour confirmer l'absence d'enjeu.

Sous la réserve ci-dessus énoncée, l'analyse des effets et les mesures d'accompagnement, même si elles s'apparentent davantage à des aménagements paysagers (plantation d'alignements d'arbres), sont adaptées aux caractéristiques du projet et à ses enjeux.

Pour autant, les aménagements envisagés ne généreront qu'une faible plus-value pour la faune et la flore. A titre d'exemple, la mise en place entre la voirie et la piste cyclable d'une haie bocagère constituée d'arbres et d'arbustes indigènes sur l'ensemble du linéaire, associée à une gestion différenciée des fossés et talus, si elle est disponible, constituerait un aménagement très favorable à la faune et à la flore (fonction de corridor et de refuge).

Activités agricoles :

Le dossier reprend, en page 8, un diagnostic de l'activité agricole sur les communes concernées par le projet. Ce diagnostic indique que l'activité agricole constitue une activité très présente sur les communes de Verlinghem et de Lompriet (avec respectivement 61% et 68% de la surface communale), contrairement à la commune de Pérenchies où l'activité agricole ne représente que 31%. Toutefois, ce diagnostic ne permet de connaître ni le nombre d'exploitants concernés par le projet ni les typologies d'exploitation.

Et le dossier n'indique pas l'emprise foncière totale du projet ni l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet (consommation de terres agricoles). Le dossier ne permet de ce fait pas d'apprécier les effets du projet sur les activités agricoles.

Paysage :

Le dossier contient une analyse succincte et générale des paysages du secteur d'étude. Le site d'étude se situe dans les plaines des Weppes et du Ferrain, entre la vallée de la Lys et la plaine de la Deûle. Le dossier ne présente pas les différentes séquences paysagères du territoire traversé par la RD654. Les éléments du dossier ne permettent pas d'identifier les enjeux paysagers du territoire.

En revanche, le dossier précise que le projet est concerné par les périmètres de deux monuments historiques : la ferme des Templiers et la fontaine de St Chrysole à Verlinghem. Ces éléments constituent un enjeu fort du territoire à prendre en compte dans le cadre de ce projet.

Cependant, le dossier ne présente aucun élément permettant d'apprécier la prise en compte des enjeux patrimoniaux identifiés en page 83 (2 monuments historiques), et se limite à préciser qu'il est prévu la plantation d'arbustes et de haies délimitant les pistes cyclables. Ces éléments - et l'absence de schéma de principe des aménagements (et de photomontages) -, ne permettent pas de vérifier l'intégration paysagère du projet. Il aurait été souhaitable d'intégrer les prescriptions et les recommandations de l'Architecte des Bâtiments de France compétent sur ce territoire.

Eau :

L'état initial de la ressource en eau est d'assez bonne qualité. La vulnérabilité générale et l'importance des eaux souterraines (nappe de la craie et nappe des calcaires carbonifères), principales ressources en eau potable de la région, sont appréhendées. Le dossier souligne la faible vulnérabilité de ces nappes au droit du site compte tenu de leur profondeur et de la présence de recouvrement imperméable (argiles). Le dossier indique et localise les captages d'eau potable situés à proximité du site : aucun captage d'eau destiné à la consommation humaine ne se situe dans l'emprise du projet. Il est fait référence à l'état des lieux du SDAGE Artois-Picardie. Il aurait été nécessaire, dans le cadre de l'état des lieux, mais aussi de l'analyse des effets, de reprendre les orientations du SDAGE actualisées en 2009.

L'état des lieux des milieux superficiels est assez général puisqu'il traite uniquement du principal cours d'eau du bassin versant, à savoir la Deûle. Les cours d'eau permanents (becques du corbeau, becques Meurisse) ou temporaires (becques) de l'aire d'étude sont évoqués, mais ne font pas l'objet d'une présentation ni d'un diagnostic (qualitatif et hydraulique). Le dossier précise néanmoins que la qualité dégradée la Deûle est représentative de la qualité globale des cours d'eau du bassin versant, et que selon le Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles, la zone d'étude se situe dans un contexte piscicole actuellement dégradé.

Le site d'étude n'inclut pas de zones inondables identifiées.

Le dossier indique que l'assainissement actuel des eaux de ruissellement de la plateforme routière est assuré par des fossés périphériques qui permettent l'infiltration de ces eaux vers le sous-sol.

Le dossier précise que l'infiltration des eaux pluviales du site sera privilégiée puisque les eaux de ruissellement de la voirie seront rejetées vers les fossés existants ou nouvellement créés. Cependant, l'absence de données sur la perméabilité du sous-sol ne permet pas de vérifier si l'infiltration des eaux sera prépondérante par rapport à l'écoulement gravitaire. La description succincte des modalités de gestion des eaux ne permet pas non plus d'apprécier leur cohérence avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie. Ainsi, le dossier ne précise pas si des aménagements complémentaires sont prévus pour gérer les flux et volumes d'eau engendrés par l'augmentation des surfaces imperméabilisées.

De surcroît, le trafic à long terme attendu sur la RD654 suite à la création d'un nouveau franchissement de la Deûle (12 004 véhicules par jour en 2033 pour une hypothèse haute) et la nature de ce trafic (véhicules légers, poids lourds, transport de matières dangereuses) sont de nature à générer un risque de pollution pour les ressources en eau en cas d'accident. Or, la réutilisation et l'aménagement de simples fossés pour la gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière n'apparaissent pas suffisants pour éviter tout déversement de pollution vers les eaux superficielles ou souterraines. Il semblerait préférable d'aménager des zones de confinement au niveau des points de rejet des eaux.

L'analyse des incidences du projet sur les ressources en eau est quasi inexistante alors que la ressource en eau souterraine constitue en enjeu majeur du territoire et que la qualité des eaux superficielles est très dégradée dans le secteur d'étude. Le dossier précise en page 115 qu'il n'y aura pas de surfaces supplémentaires imperméabilisées par rapport à l'existant. Or, le projet prévoit ponctuellement l'élargissement de la plateforme routière et l'aménagement de pistes cyclables, ce qui induira une augmentation des surfaces imperméabilisées. Il serait nécessaire que l'étude d'impact précise l'emprise totale du projet avant et après travaux afin de connaître les surfaces nouvellement imperméabilisées et d'estimer les volumes supplémentaires induits par le projet et leurs incidences sur les exutoires.

Déplacements :

Le dossier présente en page 96 une description du réseau routier principal et secondaire indiquant le trafic supporté par chaque voirie. Les données trafic de 2003 à 2006 de la RD654 font état d'un trafic de l'ordre de 5 000 véhicules par jour dont environ 10% de poids lourds.

La RD654 a connu 9 accidents sur 5,5 ans (du 1er janvier 2004 au 31 août 2009). Les données démontrent que les modes doux sont les plus vulnérables sur le parcours avec 2 blessés graves concernant 1 piéton et 1 cyclotouriste sur les 9 accidents.

Le dossier présente les offres de service en transports en commun (TER et réseau de bus Transpole) couvrant le secteur d'étude. Ces informations permettent de constater que les communes du périmètre d'étude bénéficient d'une excellente desserte par les transports en commun : TER Lille-Dunkerque et TER Lille-Calais avec une bonne offre de service et des lignes de bus à haut niveau de service comme la Liane Lille-Comines.

La RD654 ne bénéficie actuellement pas d'itinéraire spécifique pour les modes doux (piéton et cyclistes), la circulation des cyclistes se fait sur la chaussée. L'intégralité de la RD654 est prévue comme itinéraire vélo à aménager pour le quotidien et comme itinéraire de loisirs permettant de relier les circuits de randonnée vélo entre le fort Vert Galant, la Ferme des Templiers, la base de loisirs du fort de Verlinghem, le manoir du Cliquenois et le parc du Château de Robersart à Wambrechies.

Le dossier présente les objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) actuellement en vigueur (PDU adopté en juin 2000) qui vise :

- un doublement de l'usage des transports collectifs d'ici 2015 et la stabilisation du trafic automobile ;
- à développer les itinéraires cyclables quotidiens et de loisirs.

Globalement, le projet permettra d'augmenter le niveau de sécurité de cet itinéraire pour l'ensemble des usagers et en particulier les cyclistes puisque pistes ou bandes cyclables seront aménagées et que des plateaux surélevés seront installés dans les secteurs où des vitesses excessives ont été observées. Le bénéfice induit par le projet sur la sécurité de l'ensemble des usagers, objet du projet, qui constitue un atout de ce projet, aurait pu être davantage développé.

Ce projet est donc cohérent sur le principe avec les objectifs de développement de l'usage des modes doux, envisagés dans le cadre du PDU Lille Métropole. Toutefois, la succession de profils de type bandes cyclables bidirectionnelles, bandes cyclables unidirectionnelles, pistes cyclables tout au long des 5 km d'itinéraire, n'est pas de nature à assurer une sécurité totale pour le cycliste ; elle oblige ce dernier à circuler temporairement sur la chaussée au milieu du trafic routier et à couper la chaussée. Des itinéraires équipés totalement soit en pistes cyclables soit en bandes cyclables sont a priori plus sécuritaires. Le manque de justification de la variante retenue ne permet pas d'apprécier l'équilibre entre les coûts (financier ou consommation de terres agricoles) et les avantages (fréquentation et sécurité des cyclistes).

Le projet lui-même n'est pas susceptible d'engendrer une augmentation du trafic routier. Néanmoins des interactions sont possibles avec le projet de liaison entre la RD108 et la RD654 par réalisation d'un nouveau franchissement du canal de la Deûle, engendrant une augmentation importante du trafic, de l'ordre de 6 110 véhicules par jour sur le RD659 vers Verlinghem.

Santé et cadre de vie :

En ce qui concerne le bruit, le dossier intègre les données d'une campagne de mesures acoustiques (3 points de mesure) du 29 au 30 mars 2010. L'analyse et l'interprétation de ces résultats indiquent que la zone d'ambiance sonore préexistante du projet est considérée comme modérée (niveau acoustique inférieur à 65dB(A) de jour et inférieur à 60dB(A) de nuit.

S'agissant de la qualité de l'air, l'état initial se base sur l'analyse des données ATMO Nord – Pas de Calais (valeurs moyennes) de la station de mesure de Marcq-en-Baroeul - la plus proche du site - entre 2004 et 2005. L'analyse de ces données montre un respect global des valeurs moyennes réglementaires, mais une qualité de l'air tributaire des trafics routiers.

Toutefois, comme le souligne justement le dossier, ces données sont peu représentatives de la qualité de l'air du site d'étude, car la station de mesure de Marçq-en-Baroeul est une station dite urbaine alors que le projet se situe dans un environnement rural. Il aurait été intéressant d'exploiter les données d'une station de mesure d'un contexte rural comparable, indépendamment de l'éloignement, afin de pouvoir apprécier la qualité de l'air du territoire d'étude. A ce sujet, il convient de rappeler que l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais fait l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air.

Les sources de pollution de l'air dans l'environnement (infrastructures de transports, industrie, chauffage urbain) ne sont pas décrites

Le dossier recense les principaux établissements recevant un public sensible (école, collège, maison de repos, centres médicalisés) et situés à proximité de la RD 654, soit 11 établissements à moins de 300m de la route. Ce recensement est très intéressant. Une estimation de la population totale concernée aurait été intéressante.

L'étude d'impact ne contient pas de réelle analyse des effets sanitaires du projet (cadre de vie, qualité de l'air). Ceci est justifié par le fait que le projet constitue un aménagement sur place qui ne générera, a priori, pas de modifications notoires en termes de circulation. Dans la pratique, on observe souvent des changements de comportements induits par un sentiment de sécurité (chaussée neuve et élargie) qui crée une augmentation des vitesses moyennes observées et de fait un accroissement des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques.

Cependant, la mise en place de ralentisseurs en entrée de commune permettra de réduire la vitesse des véhicules et dans une certaine mesure de limiter l'émission de polluants.

Le projet va inciter, par le biais de la mise en place d'une piste et bande cyclable, à l'usage de modes de déplacements doux. Ces aménagements pourront donc, d'une certaine manière, contribuer à limiter les nuisances sonores, les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier contient une analyse des incidences du projet sur l'environnement acoustique (page 116) prenant en compte l'évolution du trafic sur la RD654. Or, en page 117, le dossier indique que le projet ne créera pas d'augmentation du trafic.

L'évolution du trafic sur la RD654 est en réalité liée au projet de création d'un nouveau franchissement de la Deûle pour établir une liaison RD108/RD949. C'est donc dans le cadre de la réalisation de ce projet qu'une évolution du trafic est attendue tout comme un impact sur le contexte acoustique.

Cette analyse acoustique est intéressante mais sans lien avec les impacts du présent projet puisqu'en cas de non réalisation de ce franchissement, le trafic sur la RD654 n'évoluera pas dans la même proportion.

Un suivi environnemental-sanitaire (nuisances sonores et pollution atmosphérique) associé à un suivi dans le temps des vitesses moyennes sur la RD 654 avant et après aménagement serait souhaitable, ce qui pourrait mettre en lumière les effets potentiellement bénéfiques du projet.

• 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 contient un chapitre relatif à la présentation du projet qui permet d'appréhender les objectifs du projet :

- reconstruire le corps de chaussée pour répondre à la résistance au gel et au trafic routier futur ;
- améliorer la fonctionnalité des carrefours existant en vue d'offrir des bonnes conditions de sécurité à l'ensemble des usagers et riverains ;
- améliorer l'accessibilité par mode de déplacements doux (piétons et cyclistes) ;
- redéfinir le profil en travers de la RD654 pour intégrer l'ensemble des usagers ;
- tenir compte du trafic de poids lourds, de desserte locale ainsi que du transport exceptionnel ;
- réduire la vitesse des automobilistes lors des traversées urbaines ;
- améliorer le stationnement au droit de la ferme des Templiers et de la rue de l'église à Lompret.

Ce chapitre intègre une description des principaux aménagements envisagés (pistes et bandes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles).

Le profil-type (chaussée équipée de pistes cyclables unidirectionnelles) présenté page 104 n'est pas du tout représentatif des différents profils de voiries (chaussée à bandes ou pistes cyclables uni ou bidirectionnelle ou chaussée sans équipement cyclable) puisqu'il porte uniquement sur quelques dizaines de mètres au niveau du fort du Vert Galant. La présentation de ce seul profil-type induit en erreur le lecteur sur la nature des aménagements envisagés.

La présentation des aménagements connexes au projet tel que les aménagements paysagers sont très succincts, voire insuffisants, pour permettre d'appréhender la nature des travaux.

Ce chapitre présente aussi les deux variantes étudiées dans le cadre de ce projet : réaménagement de la RD654 avec pistes et bandes cyclables ou réaménagement de la RD654 avec bandes cyclables. Une analyse multicritères de ces deux variantes y est intégrée qui tend à démontrer que la variante retenue offre le plus d'avantages du point de vue du confort des usagers, de la sécurité des usagers, de l'emprise au sol, du coût de réalisation et du développement des modes doux.

Par ailleurs, les critères utilisés pour l'analyse multicritères sont très génériques et il est difficile de cerner ce qu'ils comprennent. De même, l'absence d'une présentation de la méthodologie, des sous-critères ainsi que des pondérations utilisées nuit à la bonne compréhension de cette analyse.

La variante retenue présente une succession de profils de type bandes cyclables bidirectionnelles, bandes cyclables unidirectionnelles, pistes cyclables tout au long des 5 km d'itinéraire, ce qui n'est pas de nature à assurer une sécurité totale pour le cycliste ; elle oblige ce dernier à circuler temporairement sur la chaussée au milieu du trafic routier et à couper la chaussée (passage d'une bande cyclable unidirectionnelle à une bande cyclable bidirectionnelle et inversement).

• **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 est trop succinct pour comprendre la méthode utilisée pour l'analyse des incidences du projet. Le dossier précise en page 120 que "les méthodes d'évaluation des impacts utilisées dans cette étude sont conformes aux textes réglementaires en vigueur et à la jurisprudence" sans plus de référence à ces textes ou à la jurisprudence.

Le dossier intègre en page 110 une évaluation des coûts des travaux d'aménagement sans évaluer le coût des mesures envisagées pour 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 présenté (mise hors gel et mise en place d'une piste cyclable) va générer une augmentation de l'emprise au sol de l'ouvrage existant. S'agissant d'un aménagement sur place, cette emprise sera réduite. Elle sera également limitée par la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle. Le dossier mentionne que l'aménagement ne remettra pas en cause la pérennité des exploitations agricoles existantes.

- **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 des besoins d'intérêt local 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).

L'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la RD 654 va inciter à l'usage des modes de déplacement doux. Cette démarche est cohérente avec les orientations des lois Grenelle. Cependant, l'absence d'éléments de justification de la variante retenue ne permet pas d'apprécier le bilan coûts/avantages de cette dernière avec les autres variantes possibles. De surcroît, le projet proposé, en comparaison avec un aménagement comprenant uniquement des bandes cyclables sur l'ensemble du linéaire, n'est pas de nature à assurer une protection optimale des cyclistes, du fait de l'alternance entre zones équipées en bandes cyclables unidirectionnelle ou bidirectionnelle, pistes cyclables et zones non équipées.

- **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 envisagées (plantation d'arbres et arbustes) relèvent davantage d'une logique paysagère. Des aménagements complémentaires pourraient être envisagés comme la plantation de haies indigènes en complément des plantations d'arbres et la mise en place de noues en eau permanente en lieu et place des fossés. La mise en œuvre de cette diversité de milieux pourrait constituer des zones de refuge (voire de reproduction) ainsi que des corridors biologiques pour la faune et la flore.

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

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 portent sur la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), l'intégration d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du code de l'urbanisme (article 8) et la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

L'aménagement d'une piste cyclable et la sécurisation de l'itinéraire (aménagements physiques limitant la vitesse) pourront permettre le développement des transports alternatifs à la route et induiront une réduction des gaz à effet de serre.

En phase chantier, le dossier ne précise pas les mesures qui seront mises en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet pourrait intégrer des mesures comme le recours à des filières courtes d'approvisionnement des matériaux, l'usage de modes de transport alternatifs pour les matériaux ou encore la gestion in situ des déblais/remblais. A ce titre, il pourrait être intéressant d'exploiter les possibilités offertes par le port de Wambrechies situé à proximité immédiate du site d'étude.

- **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).

Le projet, dans la mesure où il n'induit pas par lui-même d'augmentation de trafic, n'est pas de nature à générer des effets négatifs sur la santé. La mise en place d'une piste cyclable est plutôt un aménagement positif d'un point de vue sanitaire puisque cela peut permettre de réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes des déplacements. Toutefois les choix techniques de ces aménagements n'assurent pas de façon optimale la sécurité des cyclistes.

- **Gestion de l'eau :**

En la matière, 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).

La gestion de l'eau dans le cadre de ce projet bien que traditionnelle (rejet vers les fossés) tend à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement. Cette gestion des eaux de ruissellement par infiltration bien que cohérente avec les objectifs du SDAGE doit impérativement s'accompagner d'aménagements spécifiques pour la gestion d'une pollution accidentelle. L'absence de dispositifs permettant d'assurer une protection optimale des ressources en eau en cas d'incident n'est pas cohérent avec les objectifs de bon état écologique des ressources en eau visé par les lois Grenelle et la directive cadre sur l'eau.

CONCLUSION :

Globalement, l'état initial de l'étude d'impact est de bonne qualité. La réalisation d'une expertise écologique à une période adaptée permettrait de vérifier l'absence d'espèces et d'habitats protégés. La réalisation d'une étude paysagère permettrait aussi de préciser les enjeux paysagers du territoire.

L'analyse des incidences du projet est très peu développée et n'argumente pas sur l'absence d'impact dont il est fait état. L'étude d'impact ne contient pas de justification satisfaisante de la solution retenue.

L'aménagement d'itinéraires cyclables est intéressant va contribuer à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et à inciter à l'usage des déplacements doux et alternatifs, même si d'autres variantes plus sécurisantes auraient pu être étudiées.

Les mesures prévues dans le cadre de la gestion des eaux de ruissellement et en particulier dans le cas d'une pollution accidentelle auraient pu être développées. Le projet aurait pu être l'occasion de mettre aux normes le réseau d'assainissement de la voirie en y intégrant des mesures alternatives (chaussée réservoir, chaussée drainante, noues et bassins d'infiltration et ouvrage de confinement de la pollution).

De même, certains aménagements simples (haies indigènes, gestion différenciée, noues en eau) auraient pu donner à ce projet un intérêt plus satisfaisant en matière de restauration de la biodiversité.

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



Michel Pascal