



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

Lille, le 18 novembre 2010

## Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement  
de la troisième phase du tramway de Valenciennes  
Réf. : DAT TA2010-09-10-63

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 troisième phase du tramway de Valenciennes est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2010 de l'étude d'impact, transmise le 10 septembre 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais, de la DDTM du Nord et de l'Agence Régionale de Santé du Nord-Pas-de-Calais.

### 1. Présentation du projet

Ce projet s'inscrit dans un programme plus vaste de développement des transports en commun Transvilles, comprenant 2 lignes décomposées en 4 phases. L'objectif de ce dernier est d'augmenter de 30 % l'usage des transports collectifs à l'horizon 2010 et d'encourager le recours aux modes doux. La ligne 1 (Denain-Valenciennes-Famars) du tramway du Valenciennois (phase 1 et 2) a été mise en service entre juillet 2006 et septembre 2007.

Le projet consiste en l'aménagement de la ligne 2 phase 3 du tramway de Valenciennes, d'environ 15,5 kilomètres entre les communes d'Anzin et de Vieux-Condé. Le tracé de cette ligne suit principalement la RD 935 et comprend 22 stations dont une optionnelle. Ce projet nécessitera, entre autres, l'aménagement d'un ouvrage d'art au-dessus de l'Escaut.

L'objectif recherché est le développement et l'incitation à l'usage des transports en commun pour réduire la part de la voiture en ville et donc contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### 2. Qualité de l'étude d'impact

#### • Notion de programme

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

L'étude d'impact concerne l'aménagement de la troisième phase du tramway de Valenciennes qui s'inscrit dans un programme plus global d'amélioration de la desserte en transport en commun (en site propre) de la métropole de Valenciennes (projet Transvilles).

L'étude d'impact en application du IV de l'article R122-3 du code de l'environnement contient un chapitre « *Appréciation des impacts du programme* » conformément à la réglementation. Les éléments d'appréciation de l'impact du programme restent toutefois très généraux. Ainsi, ce chapitre évoque uniquement les phases 3 et 4 de la ligne 2 du tramway de Valenciennes alors que le dossier précise clairement que le programme Transvilles concerne les 4 phases des 2 lignes de tramway. Le dossier ne s'appuie pas sur les différentes études d'impacts des deux phases déjà réalisées, ni sur les enjeux et incidences possibles de la phase 4, pour analyser les effets du programme. Il mériterait d'être précisé pour constituer une réelle analyse des effets globaux et cumulés. L'évaluation des incidences du programme repris au niveau de ce chapitre ne permet pas de présenter les effets globaux et cumulés négatifs mais aussi positifs (réduction de la pollution de l'air, amélioration du cadre de vie, réduction des nuisances sonores, réduction de la part de la voiture, réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration des conditions de déplacement...) du programme.

Il aurait été pertinent d'apprécier les incidences du programme Transvilles 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 lignes existantes (évaluation de l'efficacité des mesures de réduction d'impacts mises en œuvre, suivis environnementaux) et du fonctionnement des deux lignes existantes (report modal observé, taux d'utilisation, fréquentation).

Ce chapitre constitue l'une des pièces structurante de l'étude d'impact dans la mesure où celui-ci permet d'avoir une vision globale des enjeux environnementaux et en particulier des enjeux liés aux déplacements urbains du valenciennois. Une description complète et précise de l'état des lieux de la problématique des déplacements de la métropole valenciennoise (cf. constats du PDU) et des objectifs en termes de report modal (cf. objectifs du PDU) contribueraient à renforcer l'intérêt public de la 3ème phase du tramway.

- **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 très général ne fait pas ressortir de façon suffisante les enjeux environnementaux majeurs. Les mesures envisagées sont décrites sous forme d'objectifs à atteindre et mériteraient d'être déclinés de façon opérationnelle.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

#### **Biodiversité**

En ce qui concerne « *l'état initial du site et notamment 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), compte tenu de la présence de ZNIEFF de type I, de sites Natura 2000, d'un corridor biologique et de milieux naturels relictuels, l'état des lieux se fonde sur les inventaires et protections réglementaires mais aussi sur une expertise écologique de terrain.

Dans un souci de préservation des enjeux environnementaux, une implantation en milieu urbain a été privilégiée sur la grande majorité du tracé, même si, pour des raisons d'ordre technique, une partie du tracé du tramway est située sur cinq secteurs en dehors des zones urbaines denses.

Sur ces derniers, l'avifaune est représentée sur leur ensemble par des cortèges d'espèces nicheuses. Ces espèces et leurs habitats de repos et de reproduction sont protégés au titre de l'article L 411,1 du Code de l'Environnement.

Pour éviter d'interrompre le cycle biologique par la destruction directe de nichées ou la perturbation du processus de reproduction, le dossier indique que les travaux de défrichement ne pourront avoir lieu

entre février et août. Les phases d'hivernage ou de migration n'apparaissent en outre pas susceptibles d'être significativement mises en péril par les travaux au vu des habitats présents.

**L'expertise met en évidence la présence de cinq espèces d'amphibiens protégées.** Le dossier précise que les travaux doivent être évités à proximité des sites de reproduction en période de sensibilité maximale des espèces entre février et juin, selon les espèces. Les risques de destruction pour les amphibiens s'avérant réels pour les secteurs 2 et 5, des précautions supplémentaires seraient nécessaires sur ce groupe d'espèces pour éviter le remblaiement des milieux humides de reproduction. Les préconisations formulées en ce sens par le bureau d'études Rainettes doivent être davantage prises en compte par des ajustements du tracé (zone 1, 2 et 5), voire par le prolongement du passage sur pilotis au-dessus de la zone humide (zone 5). Ces précautions doivent s'accompagner de mesures compensatoires efficaces pour réduire la dégradation globale des habitats sur le long terme. Des schémas des aménagements de mares, leur localisation précise au sein d'espaces de nature répondant aux besoins des espèces et la garantie de la pérennité de ces mesures face au contexte d'urbanisation future sont à réaliser. Le dossier doit être complété sur ce point.

**L'effet de coupure des liaisons biologiques appelle un traitement particulier** notamment par l'aménagement de haies et l'aménagement de passage pour la petite faune (zone 1 notamment) dans la mesure où un corridor est clairement affiché. Les enjeux écologiques apparaissent prépondérants et complexes sur la zone 5 puisqu'il s'agit d'une zone humide. La mise sur pilotis de la ligne de tramway est avancée pour limiter l'impact. Il conviendrait que l'ensemble de la zone sensible soit ainsi réellement épargné grâce à la mise sur pilotis d'un tronçon suffisamment long. Les effets de la phase chantier sur cette zone ne sont pas non plus à négliger, en termes de dépôts et remblais divers, y compris dans l'hypothèse du passage sur pilotis. L'évitement de cette zone par le tracé constituerait une meilleure solution qui doit être recherchée.

Les Amphibiens et les Chiroptères sont les groupes les plus concernés par les impacts sur la zone 5. L'impact sur les Chiroptères est avéré en tant que zone d'alimentation. La potentielle présence de gîtes, évoquée mais doit être précisée. La mise en place de nichoirs est proposée et doit être adaptée aux besoins précis des espèces considérées.

La compatibilité du projet avec la préservation des espèces protégées au titre de l'art L 411-1 CE nécessite des améliorations évoquées ci-dessus. A défaut de solution évitant l'atteinte aux espèces protégées, une possibilité de dérogation exceptionnelle aux statuts de protection des espèces est prévue au Code de l'Environnement. Celle-ci ne peut cependant être sollicitée que sous trois conditions :

- le projet doit justifier d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur ;
- l'absence de solution alternative évitant la destruction d'espèces protégées doit être démontrée ;
- le projet ne doit pas nuire au bon état de conservation des espèces.

Après développement des solutions d'évitement, des mesures compensatoires doivent être proposées sur les impacts résiduels. L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature est requis afin de garantir la validité scientifique des justifications et compensations proposées. Cette procédure étant de nature à remettre en cause l'économie générale du projet, notamment en terme de calendrier et d'emprise, il est souhaitable qu'elle soit envisagée en amont de l'élaboration des projets.

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 alinéa 3 du code de l'environnement). Celle-ci figure effectivement en annexe de l'étude d'impact.

Le site Natura 2000 directement concerné par les travaux est la ZPS « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » (FR 311 2005). A noter que le site 34 « Forêt de Raimes, St Amand, Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe » (FR 3100507) se trouve à quelques kilomètres du projet.

L'analyse des incidences est centrée sur les zones ayant un intérêt écologique potentiel (corridors biologiques, cœurs de nature de la trame verte et traversée de la ZPS).

Les zones d'études définies par le maître d'ouvrage pour l'évaluation des incidences Natura 2000 consistent en une zone rapprochée de 500 m et une zone large de 1000 mètres autour de l'emprise des travaux.

Un inventaire des espèces de la ZPS (diagnostic de l'avifaune) a été réalisé sur le tracé du tramway.

Les prospections se sont déroulées sur 5 jours (6 avril, 22 avril, 20 mai, 1 juin, 24 juin), selon la méthode I.P.A ( indice ponctuel d'abondance), à proximité des zooms 3 et 4 du projet :

- Zoom 3 : Présence possible du bihoreau gris, du Blongios nain, de la Gorgebleue à miroir et du Martin pêcheur d'Europe.
- Zoom 4 : Busard des roseaux (proximité de l'étang Chabaud Latour).

L'évaluation des incidences est réalisée sur l'ensemble du linéaire du tramway et au niveau des zooms.

- Au niveau du zoom 3, (quai du petit rempart), aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été observée, cependant le projet se situe à 200 m de l'étang Chabaud Latour qui lui abrite de nombreuses espèces d'intérêt communautaire.
- Au niveau du zoom 4 (pont du moulin), aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été recensée, mais cette zone est un couloir de déplacement privilégié de l'avifaune en général.

Le maître d'ouvrage présente une étude des incidences pour chacune des espèces de la ZPS. L'analyse est basée sur les menaces suivantes : perte d'habitat, perturbations intentionnelles des espèces, destruction d'individus liés au risque de collision.

**La réalisation des inventaires apparaît satisfaisante au vu du nombre de jours (5), de la période (avril à juin) et de la méthode adoptée (indices ponctuels d'abondance réalisés au niveau des zones définies comme pouvant potentiellement accueillir des oiseaux).**

La prospection aurait pu être étendue au plan d'eau de Chabaud Latour en partie concerné. Si elle contient une information bibliographique, une prospection de terrain aurait pu compléter utilement l'étude.

Les perturbations retenues par le maître d'ouvrage, basées sur la destruction d'habitat d'espèces (en particulier habitats pour la reproduction) et sur les risques de collision avec le tramway ou les lignes aériennes sont clairement identifiées. La conclusion d' incidences non notables est exacte.

Les perturbations temporaires susceptibles de résulter de la phase travaux, en particulier celles dues au bruit et à la poussière, pourraient être détaillées.

S'agissant des dérangements possibles des espèces présentes sur l'étang Chabaud Latour, il serait intéressant de s'interroger sur les dérangements et les incidences cumulés possibles si les travaux du tramway se font sur une période qui recoupe la période de travaux du canal Condé Pommeroeul. L'analyse des incidences indirectes sur les espèces d'intérêt communautaire pendant la phase travaux et permanente, doit être complétée.

Compte tenu des enjeux environnementaux (présence de corridors biologiques fonctionnels, présence d'habitats et d'espèces protégées, présence de site Natura 2000), il apparaît souhaitable qu'un suivi écologique pluriannuel soit mis en place. Ce suivi, outre un retour d'expérience intéressant, permettra d'ajuster et de compléter les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires.

## **Paysage et patrimoine**

Le volet paysage est absent du dossier. Même si la réalisation du tramway se fait principalement en milieu urbain, ce volet adapté dans son contenu doit figurer dans l'étude d'impact. Il pourrait en particulier préciser les engagements prévus pour la création d'un ouvrage d'art au-dessus de l'Escaut et des travaux en milieu ouvert (en vallée de l'Escaut).

## Eau

Concernant le volet hydro-géologique, le dossier est de bonne qualité et exploite l'état initial du SDAGE Artois-Picardie. La présence de captages d'eau potable et de périmètres de protection dans la zone d'étude est évoquée et la vulnérabilité de la nappe au niveau du secteur d'étude est précisée.

Le fonctionnement hydraulique global et local des bassins versants interceptés et le fonctionnement hydraulique du réseau d'assainissement urbain ne sont pas détaillés alors que la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme du tramway sera assurée par les réseaux d'assainissement urbain.

Aucune gestion particulière des eaux de ruissellement de la plate-forme du tramway ne semble prévue alors que le projet va générer une légère augmentation des surfaces imperméabilisées (sans en apprécier la surface) induisant donc une augmentation des volumes d'eau à gérer (volumes supplémentaires non estimés).

Les eaux de ruissellement des nouvelles surfaces imperméabilisées créées seront soit stockées au niveau des chaussées réservoirs soit au niveau de bassins de tamponnement avant raccordement au réseau d'assainissement unitaire.

Des données sur le fonctionnement hydraulique des réseaux d'assainissement urbain (cf. études diagnostiques des réseaux d'assainissement), sur les exutoires finaux des eaux de ruissellement (station d'épuration, nappes souterraines ou eaux superficielles) et sur les surfaces imperméabilisées et volumes d'eaux induits par le projet et de la station d'épuration sont donc nécessaires pour s'assurer la compatibilité de ces modalités de gestion des eaux avec les capacités des réseaux.

Ce raccordement n'est pas cohérent avec l'orientation de gestion alternative des eaux pluviales préconisée par le SDAGE Artois-Picardie ( orientation 1 : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives -maîtrise de la collecte et des rejets- et préventives -règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles-).

## Déplacements

L'objectif du projet est le développement de l'usage des transports en commun pour réduire la part de la voiture en ville et donc contribuer à la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

La mise en place de cette deuxième ligne et la réorganisation du réseau de transports en commun doivent notamment permettre d'atteindre l'objectif du Plan de Déplacements urbains (PDU) de 2005, à savoir augmenter de 30% l'usage des transports collectifs à horizon 2010 et encourager le recours aux modes doux. Conformément aux axes d'actions validés du PDU, le projet répond également à l'enjeu de relier les pôles de l'agglomération par un réseau armature de transports collectifs.

Le SITURV souhaite structurer le réseau à partir des deux lignes, en organisant le rabattement des lignes bus et navettes électriques : six pôles d'échanges tramway- bus urbain sont prévus sur l'axe Valenciennes-Condé, et cinq pôles d'échanges sur l'axe Valenciennes-Quiévrechain. A Valenciennes, le raccordement avec la première ligne se fait à la station de tramway Croix d'Anzin.

La prise en compte des usagers cyclistes se traduit par l'aménagement d'une voie cycle de part et d'autre de la voie de tramway, sauf aux emplacements des stations. Enfin, le SITURV prévoit l'aménagement de parcs-relais, en identifiant à ce stade des sites utilisables.

La phase 3 se substitue à la ligne de bus 14, la plus chargée du réseau avec 1,7 millions de voyages annuels. Une hausse de la fréquentation de 10 % la première année et de 20% la deuxième année est attendue. Le report de trafic véhicules particuliers et le trafic induit est estimé à 2,9 millions de voyageurs annuels en 2015.

Les chiffres connus depuis la mise en place du tramway (2006-2008) montrent une augmentation de l'offre transport collectif (en km) et une augmentation des voyages réalisés.

Une enquête ménages déplacements sur le Valenciennois, en cours de réalisation (achèvement février 2011, exploitation et valorisation des données de février à mai 2011), permettra de confirmer l'impact attendu de la mise en place du tramway et de la réorganisation du réseau. Les impacts sur cet

enjeu sont donc nettement positifs.

## **Santé et cadre de vie**

La description de l'état initial de la qualité d'air a été menée sur la base de l'analyse du seul indice ATMO sur l'été 2007 pour la station permanente de l'agglomération de Valenciennes. Cette analyse n'est pas suffisamment représentative de la qualité de l'air. Comme mentionné dans le rapport ADEME « *La qualité de l'air dans les agglomérations françaises - Bilan 2008 de l'indice ATMO* » publié en 2010, l'indice ATMO reste en effet un indicateur qui n'est pas représentatif des situations particulières et des pointes de pollution qui peuvent être rencontrées au voisinage immédiat des sources de pollution (axes routiers, zones industrielles...). L'analyse menée sur le seul été 2007 est donc trop restrictive et ne reflète pas les variations annuelles ou inter annuelles, ce qu'une analyse sur un minimum de trois années aurait permis.

L'impact, sans doute positif, du tramway sur la qualité de l'air aurait pu être mieux évalué sur la base des données tirées d'une première ligne mise en service en juillet 2006 (1ère phase) et septembre 2007 (2ième phase).

Le report attendu du trafic est estimé à 13 % à l'horizon 2015, mais cette estimation n'est pas argumentée. Si les mesures d'accompagnement liées au développement des transports en commun présentées en page 162 et page 163 devaient favoriser l'atteinte de l'objectif de réduction du trafic, une analyse basée sur un retour d'expérience de la mise en œuvre des phases 1 et 2 aurait permis d'en apprécier plus précisément l'impact.

**S'agissant du bruit**, trois mesures ont été réalisées afin de caractériser l'état initial. Une analyse plus détaillée sur l'environnement acoustique du site (identification des sources, influence des conditions météorologiques...) aurait pu permettre d'aboutir à une qualification plus précise de cet état initial. Une analyse complémentaire de l'étude acoustique devra donc être menée afin d'identifier tous les points devant bénéficier d'une isolation acoustique.

Un nombre non négligeable de bâtiments reste encore soumis à des niveaux importants (de jour comme de nuit). Une réflexion sur la mise en œuvre de travaux d'isolation acoustique des logements aurait mérité d'accompagner le déploiement de cette ligne de tram afin de respecter les seuils définis dans l'annexe 2 (définition des points noirs, objectifs acoustiques, méthodes de vérification) de la lettre circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport.

Le chantier ayant lieu en milieu urbain, des clauses techniques particulières pourraient être intégrées aux futurs marchés de manière à limiter l'impact acoustique du chantier. Une communication en amont et pendant le chantier permettra également d'améliorer l'acceptabilité des nuisances liées aux travaux.

L'étude d'impact devra préciser si le projet doit être ou non soumis à une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement.

Le projet étant situé hors des périmètres de protection des captages d'eau destinée à l'alimentation humaine des communes de Fresnes sur Escaut et de Condé sur Escaut (seuls captages situés sur la zone d'étude), en grande partie sur la route départementale RD 935a, il ne devrait pas générer d'impact supplémentaire sur l'eau destinée à la consommation.

Des forages existants sont implantés sur le tracé retenu ou dans sa proche proximité (Cf. carte en pages 54 et 55). Les entreprises intervenant sur le chantier devront prendre en compte ces éléments de manière à éviter toute pollution des eaux souterraines. Ces éléments pourraient être repris dans le plan hygiène et sécurité du chantier (balisage des forages, mesures de protection, comblement des forages...).

Des produits phytosanitaires seront utilisés pour l'entretien et le traitement des abords des voiries (Cf. page 152). L'usage de techniques alternatives (désherbage mécanique ou thermique) devra être privilégié.

- **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 chapitre présente l'ensemble des documents (PDU, Schéma directeur) et réflexions (concertations, étude TCSP) ayant conduit à envisager la réalisation de cette ligne de tramway.

Le document reprend aussi l'ensemble des tracés envisagés ainsi qu'une analyse multicritères. Cette analyse multicritères ne prend pas en compte les études complémentaires (expertise écologique, étude d'incidence Natura 2000, étude des pollutions des sols), et donc certaines contraintes d'ordre réglementaire comme la présence d'espèces et d'habitats protégés. Par ailleurs, cette analyse multicritères semble ne pas tenir compte des coûts associés par exemple à une éventuelle dépollution des sols ou à la mise en place de mesures compensatoires.

Le choix des variantes et la localisation des arrêts retenus semblent être principalement fondé sur des critères techniques et stratégiques, notamment la desserte de futures zones urbanisables. Plusieurs exemples illustrent cet aspect :

- Au niveau du centre de Fresnes-sur Escaut, la principale contrainte vis à vis du scénario RD 935 réside dans le risque possible de conflit entre usagers alors que le scénario retenu à l'est présente des contraintes d'ordre écologique,
- Les arrêts sur la commune d'Escautpont ont été positionnés pour permettre la desserte de futures zones urbanisables, alors que ce secteur est concerné par un corridor écologique identifié dans les documents d'urbanisme existants,
- Le tracé au niveau du Lycée de Condé pose question dans la mesure où le tracé retenu coupe en deux un milieu naturel à fort potentiel (zone humide et boisement) et impacte l'ancien cavalier.

En outre, le choix (énoncé page 112) du tracé et des arrêts, à priori fondé sur un potentiel de desserte plus important, n'est pas vérifiable dans la mesure où certaines variantes retenues (et la localisation de certains arrêts) desservent des zones potentiellement urbanisables. Une approche comparative chiffrée pour chaque variante aurait pu être proposée.

Les principales zones d'activités existantes et futures situées dans la zone d'étude ne seront par ailleurs pas desservies par cette ligne de tramway alors qu'elles représentent un potentiel de clients très important. La mise en service de navettes de rabattement des zones d'activités vers la ligne de tramway est brièvement évoquée et semble insuffisante au regard des capacités élevées de desserte routière de cette zone.

L'urbanisation induite ou rendue possible par le projet constitue un effet indirect du projet qui conformément au II 2° de l'article R.122-3 du code de l'environnement (évaluation des incidences indirectes) doit faire l'objet d'une analyse des effets.

Dans cette optique, le dossier aurait pu utilement être complété par :

- une présentation affinée des différents documents d'urbanisme des communes concernées reprenant les principales zones urbaines et les zones futures urbanisables ;
- une représentation du rayon d'attraction des arrêts du tramway et la population associée, ceci pour chaque variante ;
- une localisation des principaux pôles d'emplois actuels et futurs.

Le tracé et la localisation des arrêts ne semblent pas suffisamment justifiés par des considérations d'ordre environnemental, en complément des considérations techniques ou stratégiques.

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

Celle-ci est adaptée. 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 ».

Le dossier d'étude d'impact contient une note méthodologique développée et complète qui recense aussi bien les données bibliographiques consultées et études réalisées pour établir l'état des lieux que la méthodologie utilisée pour l'évaluation des effets du projet.

- **Analyse des coûts collectifs**

En application du II-6° de l'article R.122-3, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant; « Pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour les collectivités 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 effectivement un chapitre présentant des gains économiques et environnementaux indéniables (gain de temps, gain énergétique, gain en terme de développement du territoire, gain en terme de sécurité et de fluidité de circulation) induits par le projet, qu'un retour d'expérience des effets des phases antérieures aurait pu conforter.

### **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).

La localisation du projet en majorité en tissu urbain dense, intrinsèque à la nature même de ce dernier, est parfaitement cohérente avec les orientations des lois Grenelle.

La création d'un transport en commun en site propre sur l'itinéraire présenté apparaît ainsi pertinente non seulement pour la desserte des pôles d'habitat et des établissements d'enseignement secondaire mais également pour permettre une irrigation de l'ensemble des pôles principaux de l'agglomération convergeant vers la ville centre de Valenciennes et la desserte transfrontalière.

La desserte par le tramway (phase 3) des différents projets urbains (9 projets au total - ANRU et autres) renforce la cohérence entre la politique de déplacement et celle de l'aménagement en limitant les demandes en véhicules personnels générées par ces différents projets. Seuls les quartiers « Gras Bœuf » et « Hauts de Lorette » ne sont pas desservis directement mais bénéficieront d'un service de rabattement.

Le projet est cohérent avec la stratégie urbaine globale de l'agglomération valenciennoise. Il desservira les pôles urbains secondaires de l'agglomération qui intègrent dans leurs documents d'urbanisme et de programmation des orientations en faveur de la densification et du développement le long de l'axe de la ligne 2.

- **Transports et déplacements**

L'objectif premier de la réalisation de cette nouvelle ligne de tramway est parfaitement cohérent avec les orientations prioritaires de la loi Grenelle du 3 août 2009 et en particulier avec l'article 12 qui vise le « développement de l'usage des transports en commun afin de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique ».

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

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

En phase d'exploitation, les éléments du dossier confirment les effets positifs de cet aménagement en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre (cf. chapitres bilan carbone et analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet).

Une vigilance particulière est nécessaire pendant la phase travaux. Le dossier ne fait pas état de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il pourrait être intéressant de gérer in-situ les déblais-remblais, de recourir à des filières courtes d'approvisionnement, d'utiliser des modes de transports alternatifs et des matériaux locaux afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.

Un suivi après la mise en service de l'infrastructure pourrait également être préconisé.

- **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).

Dans un souci de préservation des enjeux environnementaux, une implantation en milieu majoritairement urbain a été privilégiée, même si certains secteurs présentant des enjeux biodiversitaires non négligeables sont susceptibles d'être impactés par le projet et en particulier des milieux naturels ou semi-naturels jouant un rôle de corridor biologique reconnu, notamment au niveau de la commune d'Escautpont dont la fonctionnalité est identifiée dans le document d'urbanisme de la commune et dans la charte du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut. Ainsi, la réalisation de cet aménagement associé à une rénovation urbaine du quartier Thiers et à la densification urbaine à proximité des arrêts (incité par les documents d'urbanisme et les lois Grenelle) est susceptible d'affecter la fonctionnalité du corridor.

La station optionnelle de Fresnes sur Escaut et celle d'Escautpont risquent de créer une incitation à urbaniser autour, sur une zone écologiquement sensible. Son positionnement serait à réexaminer.

La fonctionnalité et l'intérêt écologique des secteurs non-urbanisés concernés par le projet risquent d'être remis affectés par les impacts directs (perturbation, effet fractionnant) et surtout indirects du projet (destruction par l'urbanisation induite, dérangement), des mesures d'accompagnement (période de travaux), de réduction d'impact (replantation de haies) et des compensatoires (gestion écologique d'un site, pose de nichoirs à chauve-souris) sont envisagées dans le cadre du projet et semblent adaptées.

- **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 est de nature à améliorer le cadre et la qualité de vie (bruit, pollution, sécurité) en milieu urbain dense, de part le transfert modal engendré (baisse de la circulation automobile). Le dossier aurait pu exploiter plus finement les retours d'expérience existants soit au niveau des lignes de tramway sur Valenciennes soit au travers de la bibliographie correspondante.

- **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).

La réalisation de cette nouvelle ligne de tramway génère une augmentation des surfaces imperméabilisées, sans gestion alternative des eaux pluviales associée.

#### **4. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux articles R. et L. 122-3 du code de l'environnement. Le dossier contient un état des lieux de bonne qualité permettant d'identifier les principaux enjeux du site. L'analyse des impacts du projet est proportionnée à la nature et l'ampleur du projet.

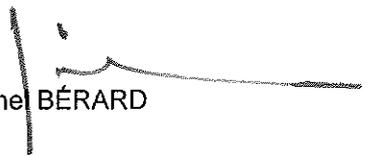
Elle aurait pu être davantage développée pour les enjeux liés à la biodiversité et à l'eau s'agissant des effets indirects du projet (urbanisation linéaire, urbanisation de milieux naturels).

La réalisation de cette ligne de tramway nécessitera soit la mise en œuvre de mesures d'évitement complémentaires, soit, à défaut, la sollicitation d'une dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces et d'habitats protégés au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement. Si cette dernière est confirmée et bien qu'elle soit indépendante de la procédure étude d'impact, elle est susceptible d'induire des modifications notables du projet. Il convient donc d'examiner l'option recommandée, du lancement de l'enquête publique à l'issue de la procédure de dérogation « espèces protégées ».

Le résumé non technique mériterait d'être complété et détaillé pour l'ensemble des enjeux et l'analyse des effets cumulés directs et indirects du programme Transvilles, serait utile à une parfaite information du public.

L'objectif de ce projet est cohérent avec les orientations de la loi Grenelle et les objectifs du PDU et s'intègre dans la stratégie urbaine de l'agglomération et contribuera notamment à la requalification de quartiers sur son tracé.

Jean Michel BÉRARD





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS

*Le Préfet*

à

Monsieur le Sous-Préfet de Valenciennes

Lille, le 10 NOV. 2010

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la troisième phase du tramway de Valenciennes  
Réf : DAT TA2010-10-27-63  
Copies : Préfecture du Nord/DRCT  
DREAL SDII / PMPP  
ARS  
DDTM 59

En date du 20 septembre 2010, vous avez bien voulu me transmettre, dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact modifiée du projet de la phase 3 du tramway de Valenciennes.

Conformément au décret du 30 avril 2009, veuillez trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale relatif à ce projet.

Cet avis est à joindre au dossier soumis à concertation publique et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de l'autorité de décision, à savoir la Préfecture du Nord.

Jean Michel BÉRARD