



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

28 JUIN 2010

Lille, le

Objet : **Projet de mise hors gel avec aménagement de pistes cyclables de la RD 25 à Férin**
Réf : TA 2010-05-07-045

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 mise hors gel avec aménagement de pistes cyclables de la RD 25 à Férin est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'août 2009 de l'étude d'impact, transmise le 7 mai 2010.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la mise hors gel avec aménagement de pistes cyclables de la RD 25 à Férin (section urbaine et inter-urbaine). Il est à noter que la réfection de la chaussée pour la mise hors gel de la section urbaine a déjà été réalisée en 2007 par anticipation.

Le projet en secteur inter-urbain s'accompagne d'un élargissement de la voirie et d'une augmentation des emprises. Les fossés et les arbres en bordure de voirie seront remplacés par un accotement aux normes avec déplacement des fossés et création de nouveaux alignements d'arbres.

Les aménagements cyclables seront constitués d'une piste cyclable bi-directionnelle, implantée du côté ouest afin de sécuriser le franchissement de la RD 621 (rocade minière). Pour permettre le rétablissement des jonctions avec la RD 621 tout en assurant la sécurité des usagers (motorisés et cycles), un carrefour giratoire sera créé. L'implantation d'un mur de soutènement est nécessaire au niveau du carrefour giratoire.

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 très sommaire sur les enjeux du secteur et sur les incidences du projet. Tout en étant adapté aux enjeux du secteur, un point particulier sur la ressource en eau souterraine qui présente une certaine vulnérabilité aurait été bienvenu.

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

Biodiversité :

Sur le thème de la prise en compte « *des richesses 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 base sur les données d'inventaires et de protections réglementaires et sur une expertise écologique sommaire des différentes typologies de milieux. Malgré des périodes de prospection inadaptées (mars et janvier) à l'observation de certaines espèces, il ressort de l'étude de faibles enjeux en terme biodiversitaire. Ainsi, le site est caractérisé par des espaces agricoles cultivés de façon intensive, la présence d'alignements d'arbres et d'un talus arbustif. Ces milieux et les espèces observées ne confèrent pas au site un caractère patrimonial.

L'analyse des effets du projet et les mesures d'accompagnement même si elles s'apparentent plus à des aménagements paysagers (plantation d'alignements d'arbres, gestion différenciée) est adaptée aux caractéristiques de celui-ci et à ses enjeux.

Les aménagements envisagés ne généreront qu'une faible plus-value pour la faune et la flore. A contrario, 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 constituerait un aménagement très favorable à la faune et à la flore (fonction de corridor et de refuge).

Activités agricoles :

Le dossier en page 60 reprend un diagnostic succinct de l'activité agricole sur la commune et précise le nombre d'exploitants agricoles impactés. L'analyse des effets du projet sur les activités agricoles (page 99 du dossier) démontre un impact très modéré sur les exploitants agricoles concernés (1% des surfaces des exploitations).

Paysage :

Le dossier contient une analyse succincte et générale des paysages du secteur d'étude. Le site d'étude ne semble pas présenter d'enjeu particulier puisque constitué de vastes plaines agricoles agrémentées de quelques alignements d'arbres et de bosquets. Le projet constituant un aménagement sur place avec replantation des arbres abattus ne générera pas d'incidences notoires. Ainsi, l'état initial et l'analyse des effets du projet sur les paysages apparaissent en adéquation avec les enjeux du site.

Eau :

L'état initial de la ressource en eau est d'assez bonne qualité. La vulnérabilité générale des eaux souterraines, principale ressource en eau potable de la région, est appréhendée mais la vulnérabilité particulière du site lui-même n'est pas clairement définie. Le dossier indique et localise les captages d'eau potable situés à proximité du site. Il est fait référence à l'état des lieux du SDAGE Artois-Picardie de 1996, cependant il est important de préciser que celui-ci a été réactualisé en 2009. Il aurait été intéressant, dans le cadre de l'état des lieux mais aussi de l'analyse des effets, de reprendre les orientations et dispositions du SDAGE Artois-Picardie réactualisé.

L'état des lieux des milieux superficiels est assez succinct : le dossier précise la qualité physico-chimique du canal de la Sensée et le fonctionnement hydraulique du bassin versant. Cependant, le dossier aurait utilement pu être complété par des données relatives à la qualité biologique (IBGN, IBD et indice poisson) des eaux superficielles.

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 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.

L'estimation des pollutions générées par le projet est tout à fait intéressante et adaptée. Cette dernière tend à démontrer l'absence d'incidences chroniques sur les ressources en eau. Le dossier précise que « les travaux doivent être mis à profit, pour mettre aux normes le réseau d'assainissement de la RD25 vis à vis des risques de pollution accidentelle ». Cette prescription devrait faire l'objet d'une traduction effective dans le cadre du projet. La proximité immédiate d'un captage d'eau potable associée à une faible protection de la nappe rend cette prescription tout à fait pertinente.

Déplacements :

Le dossier présente (en page 63) une description du réseau des transports en commun (réseau de bus existant et futur tramway) couvrant le secteur d'étude. Il aurait été intéressant de localiser les différents itinéraires utilisés par les bus et le futur tramway.

Globalement, le projet permettra d'augmenter le niveau de sécurité de cet itinéraire pour l'ensemble des usagers et en particulier les cyclistes puisqu'une piste indépendante de la chaussée sera aménagée. De surcroît, le projet pourra inciter les usagers lors de leurs déplacements pendulaires à utiliser le futur tramway dans la mesure où le terminus de ce dernier est envisagé à proximité de l'échangeur entre RD 25 et RD 621

Santé et cadre de vie :

L'étude d'impact ne contient pas de volet sanitaire (contexte sonore, 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 terme de circulation. Dans la pratique, on observe généralement des changements de comportements induits par un sentiment de sécurité (chaussée neuve et élargie) engendrant une augmentation moyenne des vitesses observées et donc un accroissement des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques.

Le projet va inciter, par le biais de la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle en lien avec le futur tramway, 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.

Un suivi environnemental-sanitaire (nuisances sonores et pollution atmosphérique) associé à un suivi dans le temps des vitesses moyennes sur la RD 25 avant et après aménagement seraient souhaitables, ce qui pourrait mettre en lumière les effets potentiellement bénéfiques du projet. Les mesures de réduction d'impact (aménagements permettant en particulier de réduire la vitesse), qui ne manqueront pas d'être mises en place, pourraient être utilement décrites.

• 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 raisons d'ordre technique mais aussi d'ordre environnemental ayant conduit au projet présenté. Ainsi, le projet retenu est justifié. Il privilégie clairement la continuité de la piste cyclable sur toute la longueur du projet et la mise en sécurité des cyclistes.

• 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 aussi bien la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'état initial que celle pour l'analyse des incidences du projet. En cela, elle répond aux prescriptions de la réglementation.

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 engendrer une augmentation de l'emprise au sol de l'ouvrage existant. Cependant, 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. 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'une piste cyclable le long de la RD 25 va inciter à l'usage des modes de déplacement doux. De plus, ces aménagements (piste cyclable et réfection de voirie) en cohérence avec la future ligne de tramway sur Douai dont le terminus est envisagé à proximité de la RD 25 pourra permettre le développement des transports alternatifs à la route.

- **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 gestion différenciée des talus et fossés) 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 CU (article 8) et la réduction des pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

L'aménagement d'une piste cyclable et la réfection de voirie en cohérence avec la future ligne de tramway sur Douai dont le terminus est envisagé à proximité de la RD 25 pourra permettre le développement des transports alternatifs à la route et induira une réduction des gaz à effet de serre.

Il faudra veiller toutefois à ce que la réfection de la voirie et la séparation des flux de voitures et de cyclistes (élargissement de la voirie) n'induisent pas une augmentation des vitesses moyennes des véhicules et donc une augmentation des émissions de 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 (le canal de Sensée est situé à proximité du site) ou encore la gestion in-situ des déblais/remblais.

- **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).

En principe, le projet n'est pas de nature à générer des effets négatifs sur la santé. Au contraire, 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.

- **Gestion de l'eau :**

Les principales orientations en la matière 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 reste traditionnelle (rejet vers les fossés) tendant à favoriser l'infiltration. Toutefois, la réalisation d'aménagements spécifiques pour la gestion d'une pollution accidentelle aurait permis de renforcer la cohérence avec les objectifs de bon état écologique des ressources en eau visé par la loi Grenelle.

CONCLUSION :

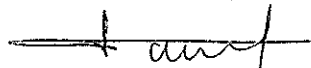
Globalement, l'état initial et l'analyse des incidences du projet sont en adéquation avec les enjeux du site. Le projet lui-même est compatible avec les objectifs de Grenelle, ainsi que sa réalisation.

Le projet envisagé va contribuer à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et à inciter à l'usage des déplacements doux et alternatifs ce qui est cohérent avec certaines orientations de la loi Grenelle.

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 ainsi 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) auraient pu donner à ce projet un intérêt 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