

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service ECLAT

Lille, le 16 AOUT 2012

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de mise hors gel avec mise aux normes de largeurs de la RD 13 entre les P.R. 2+0284 et 4+0612 sur les communes de Sin-Le-Noble, Dechy et Guesnain

Réf : 2012-06-27-200

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 mise aux normes de largeurs de la RD 13 entre les P.R. 2+0284 et 4+0612 sur les communes de Sin-Le-Noble, Dechy et Guesnain est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de septembre 2011 de l'étude d'impact transmise le 27 juin 2012.

1. Présentation du projet

Le projet envisagé au niveau de la RD 13 du point routier 2+0284 au point routier 4+0612, sur les communes de Sin-Le-Noble, Dechy et Guesnain comprend :

- la rénovation de la chaussée (mise hors gel),
- l'élargissement de la chaussée de 6m à 7 m de large (mise aux normes de largeur) avec création d'accotement
- l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle (3 m de largeur),
- la modification du virage après la parcelle A 692,
- la reconstruction de l'ouvrage hydraulique sur le courant de Bay au PR 4+0431,
- la création d'un tourné à gauche pour l'accès à la société de transports « Bils DEROO »,
- la création de fossés de collecte et d'infiltration des eaux de ruissellement.

Cet aménagement est envisagé sur 2 560 mètres, représente une surface de 4,37 hectares et nécessitera l'acquisition de 1,85 hectares de terres agricoles.

Les objectifs affichés de ce projet sont de développer l'usage des modes doux, d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers et d'améliorer l'accessibilité de la société « BILS DEROO ».

2. Qualité de l'étude d'impact

La forme de l'étude d'impact répond aux prescriptions de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire.

La majorité des thématiques environnementales est traitée au travers :

- d'un résumé présentant les différents aménagements envisagés. Certains termes n'étant pas vulgarisés (mise aux normes, mise hors gel), ce dernier reste trop technique pour permettre une appréhension par le public. Il aurait été souhaitable de l'illustrer par des plans et des cartes et de le placer en début de document ;
- d'un état initial de l'environnement qui aborde l'ensemble des thématiques environnementales, même si certains volets peuvent être approfondis ;
- d'une analyse des incidences temporaires, permanentes, directes et indirectes du projet très générale, voire incomplète. Ainsi, une argumentation basée sur une exploitation des données documentaires existantes et des retours d'expérience aurait mérité d'être intégrée pour appréhender les incidences réelles du projet ;
- d'un chapitre relatif à la présentation du projet qui permet de comprendre la finalité mais pas les choix opérés ;
- de propositions de mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement qui auraient pu être approfondies pour les thèmes de la continuité écologique et de la gestion des eaux de surface.

Déplacements

Le volet « Déplacements » s'appuie sur les données de trafics et d'accidentologie collectées par le Département du Nord. Sur la RD13, le trafic s'élève à environ 8 000 véhicules par jour (dont 9% de poids lourds). Les éléments de diagnostic de l'état de la RD 13 et ses caractéristiques démontrent la nécessité de rénover et d'élargir la chaussée pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers. A l'heure actuelle, la voirie n'est pas équipée de pistes ou bandes cyclables.

Les aménagements envisagés (élargissement, mise hors gel, création de pistes cyclables) illustrent la volonté du Département :

- d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers,
- de développer l'usage des modes doux.

Une argumentation issue d'études routières et de retours d'expérience sur les bénéfices d'une mise aux normes et d'une mise hors gel de voiries aurait été souhaitable. Cette argumentation aurait pu utilement s'appuyer sur une présentation des dysfonctionnements observés sur la voirie et sur une analyse des causes des accidents.

Biodiversité

Les pages 53 et 54 de l'étude d'impact illustrent l'existence de zones humides sous la forme de marais (marais la Motte), dont les potentialités écologiques sont identifiées comme élevées. De surcroît, l'étude « trame verte et bleue » menée par la Communauté d'Agglomération du Douaisis au niveau du site identifie une liaison écologique terrestre et une liaison écologique aquatique que coupe la RD 13.

Cet enjeu ne fait pas l'objet d'une présentation ni d'une analyse approfondies. Compte tenu de la présence avérée d'espèces et d'habitats protégés sur ce territoire et de l'accentuation de l'effet fractionnant qu'aura le projet sur les liaisons écologiques, il aurait fallu mener une expertise écologique sur l'emprise du projet, intégrant une analyse des effets du projet sur les continuités écologiques.

Les données présentées en page 57 et suivantes ne sont pas localisées et sont trop générales pour être exploitables.

De même, les éléments présentés au titre de l'étude d'incidence Natura 2000 sont trop succincts et généraux pour permettre de répondre aux prescriptions de l'article R-414-23 du code de l'environnement.

Eau

L'état initial du volet « Eau » de l'étude d'impact est bien renseigné et illustré par des éléments du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Artois-Picardie. En particulier, le dossier précise en page 34 que l'emprise du projet se situe à environ 50m du périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable « Bois de la Lannoy ». Les données du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) sur la vulnérabilité des nappes et les mesures de perméabilité réalisées dans le cadre des études démontrent une vulnérabilité faible de la nappe d'eau exploitée.

Toutefois, il aurait pu être utile de préciser que le projet se situe en amont du captage d'eau potable : en cas d'accident, la pollution est susceptible de se diriger vers le captage d'eau potable.

Le dossier indique que les eaux pluviales seront collectées par des fossés à créer avant d'être rejetées vers le courant de Bay ou infiltrées dans les secteurs où la perméabilité des sols le permet. Ces modalités de gestion des eaux pluviales sont justifiées par la faible perméabilité des sols.

Cependant, au niveau de la section 1 du tracé (tronçon supportant le trafic poids lourds le plus important de la RD 13 – 738 PL), les eaux de la plateforme routière ruisselleront de façon diffuse vers les champs adjacents comme actuellement. Cette modalité d'assainissement ne fait pas l'objet d'une justification.

En ce qui concerne l'analyse des effets du projet sur les ressources en eau, il aurait été souhaitable que le dossier de déclaration au titre de la « loi sur l'eau » annexé au dossier de demande de déclaration d'utilité publique soit exploité dans le cadre de la rédaction du volet « Eau » de l'étude d'impact car il apporte tous les éléments nécessaires pour s'assurer de l'absence d'incidence notable sur les ressources en eau.

3. Prise en compte effective de l'environnement

Aménagement du territoire

Les composantes du projet ont pour objectif d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et en particulier les cyclistes. Ces objectifs sont cohérents avec les orientations des lois Grenelle. Toutefois, il serait judicieux d'expliquer au travers d'une présentation des conclusions des études et des retours d'expérience menés sur le sujet en quoi la mise aux normes et la mise hors gel permettent d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et de diminuer le risque et les conséquences des accidents.

Les bénéfices attendus du projet, ainsi formalisés, pourraient éclairer le public sur la justification d'acquérir 1,85 hectares de terres agricoles.

Biodiversité

Le projet est situé à proximité immédiate de zones humides et au niveau de corridors écologiques terrestres et aquatiques essentielles. Ces enjeux auraient pu utilement faire l'objet d'une approche spécifique dans le cadre de ce projet dans la mesure où le projet est susceptible d'avoir des incidences sur leur fonctionnement. Les éléments présentés dans le cadre de ce projet et l'absence de mesures spécifiques en faveur de la biodiversité ne permettent pas d'analyser la cohérence de l'aménagement avec les orientations biodiversitaires des lois Grenelle.

Gestion de l'eau

Le projet envisage une gestion des eaux pluviales des voiries par noues et fossés enherbés avec rejet au milieu superficiel et infiltration quand la perméabilité des sols le permet. Ces modalités sont cohérentes avec les orientations et dispositions du SDAGE et des lois Grenelle.

Toutefois, malgré un trafic important de poids lourd au niveau de la section 1 de la RD 13, le projet ne prévoit aucun aménagement spécifique visant à préserver les sols agricoles de toute pollution.

Il aurait pu être envisagé la mise en place de fossé de rétention permettant le tamponnement/infiltration des eaux et la rétention d'une pollution accidentelle.

4. Conclusion

La forme de l'étude d'impact répond aux prescriptions et aux objectifs de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire. La majorité des thématiques environnementales est traitée de façon proportionnée. Malgré l'absence d'éléments justifiant suffisamment la nécessité et les bénéfices des aménagements envisagés, consommateurs de terres agricoles, le projet est de nature à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier les cyclistes.

Néanmoins, l'étude d'impact pourrait être améliorée en :

- rendant le résumé non technique plus abordable pour le grand public ;
- intégrant une expertise écologique permettant d'appréhender finement les enjeux du territoire comme la présence d'espèces et d'habitats protégés ou patrimoniaux et le fonctionnement écologique des corridors biologiques ;
- présentant une analyse des incidences se fondant sur des études et des retours d'expérience ;
- intégrant un chapitre présentant la justification des différents aménagements envisagés et présentant les bénéfices de ces aménagements ;
- proposant des mesures en faveur de la biodiversité et permettant d'éviter la propagation d'une pollution accidentelle.

Par délégation du Préfet de région
Nord-Pas-de-Calais,
et par intérim, le Directeur régional adjoint de
l'environnement, de l'aménagement et du
logement Nord-Pas-de-Calais



Philippe Joscht