



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03.59.57.83.31

Fax : 03 59.57.83.00

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

25 MAI 2011

**Objet : Avis de l'autorité environnementale -
Projet de mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny en Artois et Etrun.**
Réf : TA2011-03-25-106 (DAT 11-0401)

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de mise à 2x2 voies de la RD 939 entre Aubigny en Artois et Etrun est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de février 2011 de l'étude d'impact, transmise le 25 mars 2011.

1. Présentation du projet :

La RD 939 assure une liaison entre la Côte d'Opale et Arras via Saint-Pol-sur-Ternoise. Le projet porte sur la mise à 2x2 voies de la RD 939 (ex route nationale 39) entre les communes d'Aubigny-en-Artois et Etrun, sur un linéaire de 7,1 km. Le doublement de la chaussée actuelle va impliquer l'aménagement de carrefours giratoires au niveau de la RD 939-RD74 et de la RD 939-RD 62.

Les objectifs de ce projet sont :

- de sécuriser la voirie (réduction du nombre d'accidents),
- de permettre le développement économique local,
- de résorber les encombrements fréquents,
- d'améliorer les conditions d'accès de l'agglomération arrageoise tout en participant à l'aménagement du territoire traversé.

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 présentée concerne principalement la mise à 2 x2 voies de la RD 939 entre Aubigny en Artois et Etrun,

La RD 939 reliant de manière plus large Arras - St Pol-sur-Ternoise – Montreuil-sur-Mer, et afin d'apprécier si le projet appartient à un programme ou une unité fonctionnelle au sens de l'article 86 de la loi du 12 juillet 2010 relative aux Engagements Nationaux pour l'Environnement, le dossier mériterait d'intégrer une présentation de l'ensemble de l'itinéraire de la RD 939 et du programme routier pluriannuel de cet itinéraire (ainsi que les aménagements déjà réalisés).

L'intérêt et l'efficacité d'une mise à 2x2 voies se justifient pleinement au niveau d'un itinéraire complet et cohérent. Et la réalisation de ce projet, pour des raisons de cohérence d'itinéraire et de fluidité du trafic, est susceptible d'impliquer des travaux connexes sur l'ensemble de l'itinéraire (aménagement de giratoires, mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire).

De plus, le dossier indique en page 170 que des aménagements connexes comme la réalisation d'itinéraires de substitution, la création de chemins de désenclavement pour les engins agricoles, et la réalisation d'aménagements fonciers s'imposeront dans le cadre de ce projet. Ces différents aménagements sont donc des composantes d'un programme global, voire de ce projet s'agissant des chemins de désenclavement.

Ainsi, l'étude d'impact doit comprendre un chapitre relatif à l'appréciation des incidences de l'ensemble du programme. Ce dernier doit identifier le programme, les impacts cumulés positifs (sécurisation de l'itinéraire, amélioration du cadre de vie) et négatifs (gestion de l'eau, préservation des milieux naturels, préservation des paysages) sur l'environnement du programme.

•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, bien que succinct, permet de faire ressortir les enjeux prioritaires du territoire (préservation de la ressource en eau, sécurité routière, cadre de vie et patrimoine), des impacts possibles du projet. Cependant, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet ne sont pas présentées, cela concerne en particulier la préservation des paysages et du patrimoine ainsi que les nuisances sonores.

La présentation du projet ne reflète pas l'ensemble des travaux qui seront réalisés dans le cadre de cette opération.

Le résumé non technique ne permet donc pas une prise de connaissance complète par le public de l'objet du projet ni des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences sur l'environnement.

•État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Biodiversité

Sur le thème de la « prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se fonde sur les inventaires et protections réglementaires, sur les données bibliographiques disponibles, ainsi que sur une expertise écologique réalisée de mars 2010 à mars 2011.

Les inventaires et protections réglementaires indiquent la présence de trois ZNIEFF de type I aux environs du site (bois d'Habarcq, Haute vallée de la Scarpe-Vallée du Gy-Bois de Maroeuil et le Coteau boisé de Camblain l'Abbé au Mont St Eloi), d'un site classé (camp de César à Etrun), mais aussi des liaisons biologiques entre les ZNIEFF (selon la Trame verte et bleue de l'Arrageois) entre Maroeuil et Duisans et recoupant la RD 939.

Le volet biodiversité est alimenté par de nombreuses études et sources bibliographiques (étude Trame verte et bleue, données DIGITALE, étude biologique des vallées du Gy et de la Haute Scarpe en 1994, étude du bois de Maroeuil, recensement des oiseaux d'eau, données cynégétiques). Toutefois, toutes ces études et données ne concernent pas le périmètre d'étude.

Le dossier indique la réalisation de prospections de mars 2010 à mars 2011 ; cependant, la version de l'étude d'impact date de février 2011. Ainsi, les données relatives à février et à mars 2011 n'ont pas été intégrées à la présente étude d'impact.

Globalement, le rendu des prospections biologiques ne reflète pas la qualité de l'expertise réalisée sur une année biologique et ne permet pas d'apprécier les enjeux et l'intérêt du territoire d'étude. Ainsi, beaucoup de données indiquant de forts enjeux floristiques (flore protégée et patrimoniale, zones humides, faunistiques (avifaune nicheuse, amphibiens) et biologiques (corridors biologiques aquatiques et terrestres), ne semblent pas concerner directement le projet. Une cartographie globale localisant les milieux naturels, les espèces floristiques et faunistiques et une évaluation de l'intérêt écologique des milieux et des espèces font défaut.

L'absence d'une cartographie des habitats, d'une localisation des espèces recensées et d'une présentation des conditions d'utilisation des milieux naturels pour chaque espèce au niveau du site d'étude (zone de nourrissage, zone de repos, zone de nidification, couloir de déplacement) ne permet pas d'apprécier les enjeux du territoire et du site en particulier pour la faune. L'identification de couloir de déplacement de la faune en particulier de la grande faune aurait mérité d'être mieux caractérisée, des prospections sur une année biologique auraient pu permettre une plus grande précision sur l'existence ou non de ces corridors biologiques.

L'appréciation de l'intérêt floristique de la zone d'étude se résume à préciser qu'il n'existe pas d'espèces protégées sur la zone d'étude, sans préciser la diversité floristique du site, ni les espèces inventoriées ni leur statut de rareté et de menace en région. Cette approche réductrice ne permet pas d'apprécier l'intérêt du secteur d'étude et ne reflète pas la qualité des prospections réalisées.

L'analyse des incidences du projet est très imparfaite compte tenu de l'absence d'une appréciation objective des enjeux du territoire et de l'intérêt des milieux naturels. L'enjeu lié aux déplacements de la faune (avifaune, grande faune), pourtant identifié au niveau des trames vertes et bleues des territoires concernés, est traité succinctement (possibilité d'une augmentation des collisions) et ne fait pas l'objet d'un diagnostic précis ni même de mesure d'accompagnement ou de réduction d'impact.

L'enjeu écologique lié à la présence de cours d'eau de première catégorie piscicole (Scarpe et Gy) constituant un enjeu important du territoire, ne fait l'objet d'aucune approche spécifique. Le dossier se limite à indiquer sans plus de précisions que la mise en oeuvre de bassin de rétention permettra d'écarter tout effet de perturbation sur la vallée du Gy.

La réalisation d'itinéraires de substitution et la réalisation d'aménagements fonciers dans le cadre de ce projet sont susceptibles d'engendrer des incidences indirectes sur les milieux naturels et les fonctionnements écologiques qui doivent obligatoirement faire l'objet d'une analyse dans le cadre de cette étude d'impact.

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). Or le dossier d'étude d'impact ne comprend pas cette étude. Une telle étude permet d'identifier le ou les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés en fonction de leurs localisations par rapport au projet, des habitats et espèces d'intérêt communautaire, et de la nature et de l'ampleur des incidences potentielles du projet.

Agriculture:

L'étude d'impact n'analyse pas l'impact du projet sur les activités agricoles. Le dossier se limite à préciser que l'emprise du projet impactera 17 ha de terres agricoles sans spécifier le nombre d'exploitants agricoles impactés et leur surface respective impactée. Il n'est donc pas possible de savoir si le projet est de nature à remettre en cause la pérennité de ces exploitants. De même, le classement de la RD 939 en voie express interdira la circulation des engins agricoles et en particulier son franchissement.

Le dossier précise que dans le cadre de la Charte Agricole du Département, le Conseil Général a réalisé, en 2009, une étude spécifique relative aux exploitations et aux cheminements agricoles et ceci de part et d'autre de la RD 939 (surface d'environ 500ha). Cette étude a concerné 24 exploitants agricoles dont 18 sont amenés à traverser la RD 939 pour cultiver. L'étude fait ressortir aussi que la RD 939 est utilisée par le transport de matières agricoles (charrois de lin vers la coopérative du Parc).

Le dossier indique que dans le cadre de cette Charte, une indemnisation des agriculteurs sera assurée et que des itinéraires de substitution seront aménagés. Cependant, le dossier n'analyse pas les incidences, en termes de temps de parcours et de coût associé engendré par la réalisation de ces itinéraires de substitution pour les exploitants. Ces itinéraires de substitution doivent être inclus dans le projet.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente les entités paysagères régionales dans lesquelles s'intègre le projet. Ainsi, *"la zone d'étude recouvre deux entités paysagères que sont le val de Scarpe à l'est et les plateaux artésiens du Ternois à l'ouest dans un espace de transition entre l'Artois Arrageois et le Haut Artois. Le territoire est occupé essentiellement par les grandes cultures, mais on distingue également des auréoles prairiales autour des villages et/ou en accompagnement des côteaux. La présence de champs cultivés rend le paysage globalement ouvert, mais la topographie, les haies, les bois et bosquets diversifient les perceptions. Dans ce contexte, la RD 939 qui suit la topographie ne signale sa présence que grâce aux alignements existants à ses abords"*.

En ce qui concerne le patrimoine, le projet est concerné par l'existence d'un monument historique classé ; la chapelle votive à Etrun. Le dossier précise en page 117 que *"dans le cadre de la réalisation en 2004, du giratoire présent en bordure de la chapelle votive, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) avait donné un avis concernant les aménagements d'accompagnement nécessaires au projet. D'une manière générale, l'ABF avait exprimé le souhait de voir s'établir un aménagement le plus rural possible dans le respect de l'environnement immédiat de l'infrastructure"*.

L'analyse des incidences du projet indique que le projet s'intégrera aux paysages environnants. Toutefois, l'absence de photomontages ne permet pas de vérifier effectivement si la réalisation de remblais de plus d'un mètre et d'écrans anti-bruit s'intégreront aux paysages. Il n'est pas possible non plus de savoir si les prescriptions de l'ABF (réalisation d'aménagements le plus rural possible) ont effectivement été prises en compte.

A ce titre, le dossier précise en page 164 que *"Des aménagements paysagers seront proposés sous réserve que les communes concernées en reprennent la gestion"*. Ce postulat est inapproprié dans la mesure où la mise en œuvre effective d'aménagements paysagers s'impose réglementairement en cas d'incidences du projet (mesures d'accompagnement, mesures de réduction d'impact). De surcroît, cette mise en œuvre effectivement d'aménagements paysagers et leur pérennité relèvent exclusivement de la responsabilité du Conseil Général du Pas de Calais et non du gestionnaire futur.

Eau

Le volet hydrogéologique de l'étude d'impact est de bonne qualité : les nappes souterraines présentes au niveau du territoire sont identifiées (nappe aquifère du Landénien, nappe de la craie). Le dossier précise que le périmètre d'étude se situe au niveau des champs captants exploités par de nombreux captages destinés à l'alimentation en eau potable du territoire. Il est souligné une vulnérabilité très importante des nappes souterraines aux différentes pollutions existantes compte tenu de l'absence de recouvrement imperméable. Les périmètres des captages d'eau destinés à la consommation humaine se localisent à quelques mètres du fuseau d'étude (en particulier sur la commune d'Haute Avesne).

Le volet eaux superficielles est intéressant. Le réseau hydrographique dans lequel s'inscrit le site (bassin versant de l'Escaut) est présenté à différentes échelles et en particulier au niveau local (sous-bassin versant de la Scarpe et ruisseau du Gy). Des données sur le fonctionnement hydraulique (régime hydraulique, débits) et la qualité de la Scarpe rivière (qualité moyenne et non atteinte du bon état écologique dû à la pollution diffuse) sont intégrées. Cependant, le dossier ne présente pas de données relatives au ruisseau du Gy qui semble principalement concerné par le projet. Le dossier n'intègre pas d'information sur la qualité biologique et piscicole des cours d'eau du secteur d'étude.

Il aurait été intéressant d'exploiter les données et éléments du diagnostic du Plan Départemental de Protection des Milieux Aquatiques et de Gestion des ressources piscicoles (PDPG 62) pour connaître l'état biologique et piscicole des cours d'eau concernés par le projet (Scarpe rivière et ruisseau du Gy). Ce dernier précise que ces cours d'eau (Scarpe rivière et ruisseau du Gy) sont classés en première catégorie piscicole (contexte salmonicole) dont l'espèce repère est la Truite fario. Selon le diagnostic du PDPG, le contexte piscicole est dégradé par rapport aux potentiels des cours d'eau. Le statut piscicole de ce cours d'eau lui confère un intérêt particulier au vu du contexte piscicole départemental et d'une vulnérabilité importante vis-à-vis des pollutions urbaines et routières (rejets de matière en suspension). Cet enjeu implique la mise en œuvre de dispositions de traitement de la pollution des eaux de ruissellement renforcées.

Selon les données du SDAGE et de l'Agence de l'eau Artois-Picardie, le périmètre d'étude se situe à proximité d'une zone humide prioritaire au niveau de la confluence entre la Scarpe et le Gy à Etrun.

Les principales orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie approuvé en 2009 sont évoquées succinctement. Les dispositions et orientations du SDAGE réactualisé constituent des informations importantes pour la conception d'ouvrages routiers et doivent donc apparaître au niveau de l'état initial.

En ce qui concerne l'analyse des incidences, le dossier ne contient pas d'approche hydraulique des conséquences des aménagements. Le document précise qu'il n'y aura pas de conséquence sur les écoulements cependant cette affirmation ne tient pas compte du fonctionnement actuel des réseaux d'assainissement (dysfonctionnement constaté) de la route ni même des modifications (augmentation des surfaces imperméabilisées).

Le projet prévoit la création de fossés. Or ces aménagements sont susceptibles d'entraîner un drainage des prairies humides connexes incompatibles avec l'article L.211-1 du code de l'environnement. L'exploitation des données du dossier loi sur l'eau annexées à l'étude d'impact aurait permis d'apporter des éléments d'appréciation des incidences du projet.

Conformément aux dispositions du SDAGE Artois-Picardie, la gestion des eaux de ruissellement à la parcelle et donc l'infiltration doit être privilégiée. Les modalités de gestion des eaux de ruissellement prévues sont imprécises, voire contradictoires. Ainsi, les éléments du paragraphe page 156 indiquent que "Des ouvrages d'infiltration seront également mis en place" et en dessous "Les bassins de tamponnement et de dépollution des eaux de voiries seront dimensionnés pour assurer le tamponnement avant rejet au milieu naturel. Le rejet dans le Gy sera effectué après traitement". Le dossier doit préciser clairement les modalités de gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière (infiltration vers les eaux souterraines ou rejet vers les eaux superficielles).

Il n'est donc pas possible d'analyser la cohérence du projet avec les dispositions du SDAGE qui privilégie l'infiltration des eaux pluviales (orientation 13 : limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire les risques d'inondation).

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences du projet sur les ressources en eau (eaux souterraines et eaux superficielles). Le dossier se limite simplement à indiquer les impacts possibles du projet. L'absence de précisions sur les modalités exactes de gestion des eaux de ruissellement et de précisions sur l'exutoire précis de ces eaux rendent délicates toutes analyses.

La préservation de la ressource en eau (cours d'eau de 1^{re} catégorie piscicole de bonne qualité, présence de champs captants, présence de captages d'eau potable et forte vulnérabilité de la nappe) constitue l'enjeu majeur du territoire. L'absence de précisions sur les exutoires des eaux de ruissellement et d'analyses précises des incidences du projet, constitue une lacune substantielle de l'étude d'impact.

La réalisation d'itinéraires de substitution et d'aménagements fonciers dans le cadre de ce projet est susceptible d'engendrer des incidences indirectes sur la ressource en eau qui doivent obligatoirement faire l'objet d'une analyse dans le cadre de cette étude d'impact.

Le fait que le projet fasse l'objet d'une procédure au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau) n'exonère pas le maître d'ouvrage des obligations de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Néanmoins, la réalisation de ces aménagements sera l'occasion de mettre à niveau les réseaux d'assainissement aussi bien du point de vue hydraulique (tamponnement avant rejet) que de la protection de la ressource en eau (traitement par décantation et confinement d'une pollution accidentelle).

Déplacements

L'état initial du volet déplacements (accessibilité tous modes et niveau de service) de l'étude d'impact est complet. Il présente les caractéristiques de la RD 939 (profil, évolution du trafic, nature des trafics, fonctionnement et accidentologie) et les voies connexes à la RD 939 : RD 75 Grand Rullecourt-La Bassé, RD 74 Hermaville-Magnicourt en Comte, RD49E4 Agnières-Capelle Fermont, RD 62 Acq-Beaumetz les Loges et RD 339 Maroeuil-Montenescourt.

Ainsi, la RD 939 supportait un trafic de 12 169 véhicules par jour dont 11,2% de poids lourds en 2009 au point de comptage permanent d'Aubigny-en-Artois. Ce trafic est en diminution depuis 2004, mais le nombre de poids lourds est en constante augmentation.

Les éléments du dossier montrent que ponctuellement (événements particuliers ou période estivale) la route connaît des problèmes de saturation. Compte tenu de cette particularité, il aurait été intéressant, voire nécessaire, de présenter des données (trafics) et informations (linéaire de remontée de file, dysfonctionnement) pour ces périodes particulières.

En ce qui concerne l'accidentologie du secteur d'étude, les données entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2006 indiquent 38 accidents donc 31 blessés non hospitalisés, 34 blessés hospitalisés et 7 tués. La densité d'accidents (0,55 accident par an et par kilomètre) est supérieure à la moyenne nationale des routes bidirectionnelles à deux voies (0,40).

La desserte du secteur d'étude par les transports collectifs est assurée par le réseau COLVERT. Cependant, le dossier ne contient aucune autre information sur les itinéraires des bus au niveau de la zone d'étude.

Le territoire est desservi par le réseau TER Boulogne-sur-Mer - St Pol-sur-Ternoise - Arras qui suit approximativement la RD 939 avec un bon niveau de service.

En ce qui concerne les modes de déplacements doux (piétons et cycles), le périmètre d'étude et la RD 939 ne sont pas équipés en cheminement spécifique pour les piétons et les cyclistes. Par contre, le territoire comprend un réseau dense de sentiers de randonnée.

Le dossier contient une estimation du trafic attendu à un horizon de 20 ans sur la RD 939 qui prend en compte une augmentation du trafic de l'ordre de 1,5 à 2 % par an d'augmentation c'est-à-dire un trafic de 17 000 à 17 900 à l'horizon 2030 sur la partie ouest et de l'ordre de 28 000 véhicules par jour à proximité d'Arras. Cette prévision est à mettre au regard de l'évolution du trafic entre 2004 et 2009 qui montre plutôt une décroissance du trafic, consécutive, selon les éléments du dossier (page 45), à un report "sur les axes secondaires en raison notamment de la gêne accrue due à l'augmentation régulière du trafic poids lourds".

L'analyse des incidences du projet sur le volet déplacements met en évidence les incidences positives du projet comme la sécurisation et la fluidification de la circulation sur cet itinéraire. Cependant, le dossier ne présente pas d'éléments sur le fonctionnement de la voirie au niveau des carrefours giratoires en particulier à l'horizon 2030 avec 28 000 véhicules par jour.

Les éléments du dossier indiquent que certaines voiries (RD 49E4, RD 49E3, rue des Ayettes...) seront mises en impasse et que des itinéraires de substitution seront réalisés. Or la carte page 151 présentant ces itinéraires de substitution montre que ces itinéraires transiteront au centre de certains bourgs (Maroeuil, Acq, Capelle Fermont, Agnières). Ainsi, le dossier ne précise pas les conséquences de la mise en œuvre de ces itinéraires de substitution sur le trafic des voiries empruntées et sur le cadre de vie des riverains (bruit, pollution). L'étude d'impact doit donc être complétée par une modélisation des déplacements analysant le fonctionnement de la voirie et des carrefours à des périodes critiques (période estivale, événement particulier, heures de pointe) et estimant la répartition des reports de trafic sur les itinéraires de substitution.

Il apparaît étonnant que le projet ne soit pas accompagné d'une démarche visant à développer un itinéraire cyclable parallèle à la RD 939.

Santé et cadre de vie

Le territoire au sud de la zone d'étude est concerné par un champ captant dont une partie présente une vulnérabilité des eaux souterraines qualifiée de moyenne à forte voire très fortement vulnérable pour le territoire Agnésien. Aucun périmètre de protection de captage d'eau destinée à l'alimentation en eau potable n'est présent dans la zone d'étude. Toutefois un assainissement pluvial sera mis en œuvre. Un dossier au titre de l'ex-loi sur l'eau sera réalisé ultérieurement pour évaluer l'impact du projet sur les milieux aquatiques. Dans ce contexte, l'absence d'éléments au stade de l'étude d'impact permettant d'apprécier l'impact des rejets des eaux pluviales sur la qualité des eaux souterraines est regrettable. L'étude d'impact est donc incomplète sur ce point.

L'étude d'impact précise que l'évolution du trafic au point de comptage d'Aubigny en Artois met en évidence une diminution du trafic des véhicules légers depuis 2004 (10806 véhicules légers en 2009) et une augmentation du trafic des poids-lourds depuis 2008 (1363 poids-lourds soit 11,2% du trafic en 2009). L'explication avancée de cette réduction de trafic serait la gêne accrue due à l'augmentation régulière du trafic poids-lourds. En conséquence, le taux de croissance annuel du trafic appliqué pour le projet serait de 1,5 à 2% soit un trafic maximum journalier annuel de 15 000 à 15 600 véhicules/jour en 2020 et 17 000 à 17 900 véhicules/jour en 2030. Pour la partie Est du projet (proximité Arras), la projection 2030 serait plutôt de l'ordre de 28 000 véhicules/jour. L'application d'un tel taux de croissance suscite une interrogation sur la validité de cette hypothèse en raison de l'éventuel regain d'intérêt pour cette infrastructure qui pourrait découler de l'amélioration des conditions de circulation (Cf. page 178 le projet « *recupérera en revanche une grande partie des trafics existants dits de fuite* »). Par ailleurs, les hypothèses de trafic prises pour la simulation acoustique ne sont pas cohérentes avec celles annoncées précédemment (3% mentionné en page 54). L'étude d'impact présente donc des incohérences qu'il conviendrait de lever.

De même, l'étude d'impact précise que la mise à 2 x 2 voies n'entraînera pas d'augmentation conséquente du trafic. Elle conclut en conséquence qu'aucun impact sanitaire n'est attendu. Outre la cohérence avec les remarques faites au paragraphe précédent, une telle méthode d'évaluation ne répond pas aux critères de la circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Celle-ci précise les modalités de réalisation de l'étude d'impact, notamment le type d'étude nécessaire en fonction du trafic et de la densité autour du projet. Compte tenu des caractéristiques du projet, une étude de niveau II serait nécessaire. L'étude d'impact est donc à compléter en conformité avec les préconisations de la circulaire pré-citée.

Au niveau sonore, cette infrastructure est classée en catégorie 3 par arrêté préfectoral du 14 novembre 2001. L'impact acoustique est uniquement évalué au droit du site d'intersection entre les RD 939 et RD 62 à Haute-Avesnes. Ce point est défini comme un point noir du bruit car soumis à un niveau sonore important. Le projet permettrait de réduire les niveaux sonores auxquels sont soumises les habitations riveraines. Il est dommageable pour la compréhension du public qu'aucune explication sur l'origine de cette diminution ne soit présentée. Des écrans acoustiques sont prévus et seront complétés systématiquement par une isolation complémentaire de façade pour les points exposés à plus de 65 dBA. L'impact acoustique doit donc faire l'objet d'un complément.

L'existence d'un plan de déplacement urbain (PDU) sur l'agglomération d'Arras est mentionnée. Il a été approuvé le 1er juin 2000. L'analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de déplacement urbain serait nécessaire. Sans nier l'intérêt de ce projet vis-à-vis de la sécurité routière, cette opération pourrait être de nature à favoriser le recours aux véhicules individuels. Une réflexion sur la question des déplacements dans le cadre du PDU de l'agglomération d'Arras aurait mérité d'encadrer ce projet.

Aucun programme détaillé de surveillance de l'impact de l'aménagement (qualité de l'air, bruit...) n'est présenté. Ce programme pourrait avoir notamment pour objectif de valider les hypothèses de trafic présentées et d'adapter si nécessaire les mesures de protection.

Parallèlement et afin de prévenir les nuisance (bruit ou pollution atmosphérique), l'urbanisation à proximité de la RD 939 pourrait faire l'objet d'une réflexion basée sur les principes suivants: éloigner, protéger à la source, orienter et en dernier lieu isoler le récepteur. L'éloignement des zones d'habitat de l'infrastructure restera la solution à préconiser car la plus efficace sur les deux problématiques (bruit et pollution atmosphérique). Les documents d'urbanisme des communes traversées pourraient prendre en compte ces principes et être adaptés en conséquence.

•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 une présentation du projet (caractéristiques techniques) ainsi qu'une présentation des objectifs du projet (réduction de l'accidentologie, fluidité du trafic, développement économique de l'axe Arras - St-Pol-sur-Ternoise)

Le dossier précise que le projet se justifie pour des raisons sécuritaires (accidentologie supérieure à la moyenne nationale, présence de zones d'accumulation d'accidents) et pour des raisons liées au niveau de service de l'infrastructure (trafic important et variations saisonnières et journalières importantes).

Toutefois, ce chapitre ne contient pas de présentation des variantes étudiées que ce soit pour le doublement de la chaussée, l'aménagement des carrefours, les aménagements paysagers ou les aménagements hydrauliques.

Les éléments présentés ne permettent pas d'appréhender les réflexions menées dans le cadre de ce projet visant à prendre en compte les préoccupations d'environnement. Le dossier indique que le projet retenu (aménagement sur place) permettra de limiter la consommation d'espaces agricoles, d'éviter une aggravation de la fragmentation du milieu et de limiter le coût du projet. Cependant, le dossier ne précise pas si des réflexions ont été menées pour rationaliser les itinéraires existants, en aménagement sur place les axes secondaires sur lesquelles selon le dossier page 45 un report de trafic important et efficace (report d'environ 2 000 véhicules/jour entre 2004 et 2009) est déjà observé.

• Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité 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 un chapitre détaillé relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages induits par le programme. Cette analyse montre un bénéfice pour la collectivité en ce qui concerne les facteurs : gain de temps (bénéfice de 3,4 millions d'euros en 2032) et sécurité des déplacements (3,6 millions d'euros en 2032). Selon cette analyse, le projet n'engendrera, ni coût, ni bénéfice, pour les facteurs liés aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre, car celle-ci part du principe que le projet ne générera pas d'augmentation du trafic.

Or cette approche peut paraître en contradiction avec les objectifs mêmes du projet puisque ce dernier en page 145 indique que celui-ci va contribuer au développement économique de l'axe St-Pol-sur-Ternoise, susceptible d'engendrer une augmentation des trafics, notamment routiers. De surcroît, l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules de 15 km peut engendrer une légère augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité 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, est perfectible.

•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 ».

Le document ne contient pas d'analyse des méthodes permettant de répondre aux prescriptions du II-5 de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (alinéa 4 de l'article R.122-3 du code de 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).

La variante retenue consiste en un aménagement sur place, qui limitera la consommation d'espaces agricoles. Cependant, le dossier ne précise pas si des réflexions ont été menées pour rationaliser les itinéraires existants, en aménageant sur place les axes secondaires sur lesquelles selon le dossier page 45 un report de trafic important et efficace (report d'environ 2 000 véhicules/jour entre 2004 et 2009) est déjà observé. Cette approche limiterait encore plus la consommation d'espaces agricoles.

Le dossier indique que l'un des objectifs est de permettre le développement économique de l'axe St-Pol-sur-Ternoise. Le développement des territoires rendu possible par le projet va inévitablement s'accompagner d'une consommation de terrain agricole. Cette consommation d'espaces agricoles potentiellement permise par le projet constitue une incidence indirecte de ce dernier qui n'a pas fait l'objet d'une analyse dans le cadre de ce dossier.

•Transports et déplacements

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

L'aménagement proposé est en cohérence avec les orientations des lois Grenelle puisque des problèmes de sécurité et de congestion sont évoqués dans le dossier. L'articulation avec l'offre de services offerte par les transports en commun spécifiques (TERGV, TER mer, offre combinée pendant certains événements) serait à renforcer et à pérenniser pour proposer une solution alternative à la route.

De surcroît, le projet aurait pu intégrer la réalisation de pistes cyclables sécurisées permettant de développer et d'inciter à l'usage des modes doux.

•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 caractéristiques du projet et les mesures envisagées résultent d'une réflexion très classique. Le projet envisage l'arrachage des arbres alors que l'âge et l'intérêt de ces derniers nécessiteraient leur préservation sur place ou a minima leur transplantation. Le projet ne générera aucune plus-value pour la biodiversité.

Au contraire, l'élargissement de la chaussée et l'augmentation du trafic sont susceptibles d'accroître le caractère fractionnant de cette dernière (jusqu'à la rendre infranchissable) et d'augmenter les collisions avec la faune (grande faune et l'avifaune). Une réflexion permettant de rendre perméable l'infrastructure est donc nécessaire.

•Émissions de gaz à effet de serre

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

Le dossier ne présente pas d'éléments permettant, en particulier en phase chantier, d'appréhender les démarches envisagées pour réduire les consommations énergétiques induites par le projet.

La mise en œuvre de mesures telles que le recyclage total ou partiel des éléments de la chaussée actuelle, l'utilisation de filières courtes d'approvisionnement pour les matières premières, l'utilisation de modes d'approvisionnement alternatifs à la route (voie ferrée ou voie d'eau) ou l'utilisation d'engins électriques serait intéressante à cet égard.

En phase d'exploitation, les éléments du dossier montrent que le projet va permettre le développement des activités du territoire et donc l'intensification des déplacements routiers au détriment des modes alternatifs.

La mise à 2x2 voies va s'accompagner d'une augmentation des vitesses moyennes des véhicules et donc d'une légère augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cet aspect n'a pas fait l'objet d'une estimation des émissions ni de réflexion particulière.

•Environnement et Santé

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transports (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37).

Il n'y a pas eu de réflexion spécifique sur le thème de la qualité de l'air, puisque l'analyse part du principe que le projet n'engendrera pas d'augmentation du trafic routier et donc des émissions. Or, le développement économique rendu possible par le projet, donc le trafic, et l'augmentation des vitesses moyennes engendreront une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une approche spécifique et des écrans anti-bruit sont envisagés dans le cadre de ce projet.

•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 cet aménagement sera l'occasion de mettre à niveau les réseaux d'assainissement aussi bien du point de vue de l'hydraulique (tamponnement avant rejet) que de la protection de la ressource en eau (traitement par décantation et confinement d'une pollution accidentelle). Ainsi, l'aménagement global de la RD 159 est susceptible d'engendrer des effets positifs sur la préservation de la ressource en eau. Cependant, le dossier ne présente aucune garantie vis-à-vis de la protection de la nappe souterraine (champs captants) et des objectifs de qualité des cours d'eau (cours d'eau de 1re catégorie piscicole)

4. Conclusion :

L'étude d'impact ne contient pas de chapitre relatif à l'appréciation des incidences du programme alors que le projet présenté constitue une opération d'un programme plus global d'aménagement de l'itinéraire Arras – Montreuil. La définition du projet n'intègre pas la réalisation d'aménagements connexes (aménagement de giratoires, d'itinéraires de substitution et aménagement foncier).

Le résumé non technique permet de faire ressortir les enjeux prioritaires du territoire. Il est incomplet sur les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces incidences sur l'environnement.

L'état des lieux de l'étude d'impact est plutôt complet sur certains volets liés à l'eau et sommaire pour la plupart des autres volets. Il ne permet de hiérarchiser les enjeux principaux du site (agriculture, connexions biologiques, préservation de la qualité des cours d'eau de première catégorie piscicole).

L'analyse des incidences du projet se limite à affirmer sans argumentation l'absence d'effet notoire pour la plupart des volets. Les enjeux environnementaux majeurs que sont la préservation des ressources en eau potable (vulnérabilité forte de la nappe et présence de champs captants) et des milieux aquatiques (cours d'eau de 1re catégorie piscicole) ne font pas l'objet d'analyse appropriée.

Pour le volet sanitaire (étude Air), l'analyse se base sur un postulat selon lequel le projet ne générera pas d'augmentation du trafic alors que le dossier indique que cet aménagement permettra le développement économique du territoire (accompagné par une augmentation des déplacements). Le dossier n'est pas conforme à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact. L'analyse des incidences sur les déplacements se limite à souligner les effets positifs du projet.

Or, la mise en impasse de certaines voiries et la réalisation d'itinéraires de substitution va induire des reports de trafic vers certains villages qui ne sont pas évalués.

En résumé, l'étude d'impact devrait être complétée.

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



Michel Pascal