



ARRAS, le 20 octobre 2011

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
PÔLE DES INFRASTRUCTURES, DE LA MOBILITÉ ET
DU PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL

REÇU LE
28 OCT. 2011
SECRETARIAT DAGE

COURRIER RÉSERVÉ
24 OCT. 2011

Monsieur Pierre de BOUSQUET
PREFET du PAS- DE- CALAIS
Direction des Affaires Générales
Bureau des procédures d'utilité publique
Rue Ferdinand Buisson
62020 ARRAS Cedex 9

Direction d'Appui du Pôle
des Infrastructures, de la
Mobilité et du Patrimoine
Départemental

Service des Affaires
Foncières et
du Contentieux

Dossier suivi par :

David HETRU
Renaud DACHY

Tél : 03.21.21.68.48
Fax : 03.21.21.62.07
hochart.francis@cg62.fr

www.pasdecalais.fr

Objet : Réponse à l'avis de l'autorité environnementale

Projet : RD 939 Mise à 2 x 2 voies entre ETRUN et AUBIGNY-EN-ARTOIS

Monsieur le Préfet,

J'ai lu avec la plus grande attention l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet susvisé, indiquant que, sur certains aspects, l'étude d'impact devrait être complétée.

Remarques liminaires

Les services de la DREAL ont émis des remarques parfois justifiées, appuyées d'un argumentaire sérieux. Le Département précisera ainsi certaines rubriques.

Par ailleurs, certaines remarques me paraissent mériter des approfondissements voire des éclaircissements.

Il est indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 « relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale », que cet avis vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Cet avis a été publié le 17 juin dernier sur le site de la DREAL sans que le public ait pris connaissance de l'étude d'impact et surtout sans que le pétitionnaire ait eu le temps d'y répondre. Le public peut ainsi avoir une lecture partielle, d'autant que, et c'est la raison de ces remarques liminaires, l'avis publié contient quelques interprétations juridiques erronées, quelques erreurs de lecture et quelques « copier-coller » avec un autre projet sans rapport avec le dossier d'espèce.

Ni le décret ni la circulaire n'indiquent en effet que cet avis doit être publié avant l'enquête. Le publier avec l'ouverture de l'enquête, respecterait ainsi le principe du contradictoire et favoriserait la compréhension du projet.

En conséquence, il serait opportun, le cas échéant, que des rencontres préalables de présentation du projet aient lieu.

Quoiqu'il en soit, dans le cas d'espèce, je souhaiterais qu'un avis prenant en compte les remarques du Département puisse être pris.

.....
Hôtel du Département
rue Ferdinand Buisson
62019 Arras Cedex 9
tél. 03 21 21 62 62
fax 03 21 21 62 99



Réponses du Maître d'Ouvrage sur chacun des chapitres analysés

Qualité de l'étude d'impact :

- Notion de programme :

Le projet de la RD 939 –mise à 2X2 voies entre ETRUN et AUBIGNY- n'appartient pas à un programme, au sens du IV l'article R 122-3 du code de l'environnement et de l'article 230 de la loi du 12 juillet 2010, et non pas au sens de l'article 86 de la loi susvisée qui est cité en page 1, qui est relatif aux réseaux de distribution de chaleur...

Pour qu'il y ait programme, il faut d'une part que le principe du programme ait été déterminé de façon certaine et d'autre part, que l'itinéraire constitue une unité fonctionnelle.

La décision relative à un programme global de la RD 939 (ex RN 39) n'a jamais été prise par les services de l'Etat, alors en charge du projet. Le Département, une fois les RN transférées, n'a pas non plus entendu user de la qualification de programme, dans la mesure où l'aménagement global de la RD 939 nécessite encore des études pour les futures décisions de tracé.

Les impacts d'un aménagement global ne peuvent ainsi être déterminés, puisque les projets d'aménagements d'autres sections ne sont pas initiés ou formalisés.

S'agissant de l'unité fonctionnelle, il convient de préciser que les aménagements diffèrent selon qu'il s'agit de la section ARRAS-ST POL (voie interurbaine à 2X2 voies avec carrefours giratoires) et de la section ST-POL – MONTREUIL/MER (route de type autoroutier avec échangeurs dénivelés). Elle n'est donc pas constituée.

La notion de programme doit donc être écartée.

La DREAL opère par ailleurs une confusion sur la notion de programme dans la remarque relative aux aménagements connexes (§2 p2) : il ne s'agit en aucun cas de composantes d'un programme mais manifestement des composantes, in extenso, du projet.

- Résumé non technique :

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'avis, et cela est surprenant, les mesures envisagées pour réduire les incidences du projet sont présentées.

L'étude reformulera cependant ces mesures pour une lisibilité accrue.

- Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées :

Le Département rappelle qu'il a fait réaliser une étude faune-flore sur le secteur d'étude, nonobstant l'intérêt écologique jugé faible à très faible de la zone d'étude révélé par la cartographie de la DIREN, en page 78 de l'étude d'impact initiale.

Les données ont été reprises dans l'étude d'impact de manière exhaustive.

Un condensé de l'étude faune flore sera néanmoins inclus dans l'étude, au risque de surcharger le dossier d'enquête. De même quelques cartographies (notamment des habitats) seront ajoutées dans l'étude d'impact.

S'agissant des incidences NATURA 2000, un paragraphe sera ajouté pour satisfaire au formalisme de l'article R.414-19 du code de l'environnement, en étant précisé qu'aucune zone Natura 2000 ne se situe à moins de 25 km du projet.

- Agriculture :

La DREAL indique en page 3 que l'étude d'impact n'analyse pas l'impact du projet sur les activités agricoles, que les exploitations n'ont pas été recensées.

Là encore l'affirmation n'est pas tout à fait correcte puisque l'étude d'impact mentionne cette analyse. Il suffit de lire les pages 130 à 133 de l'étude initiale pour s'en convaincre.

Au risque de surcharger le dossier d'enquête, l'étude d'impact agricole réalisée en partenariat avec la Chambre d'Agriculture sera également jointe au dossier.

Concernant l'argument du coût des temps de parcours, la Chambre d'Agriculture demande simplement qu'ils soient pris en charge, ce que le Département entend satisfaire. La détermination des coûts ne pourra être opérée qu'après achèvement des travaux et non avant.

Les itinéraires de substitution sont inclus dans le projet contrairement à ce que soutient la DREAL, ils seront cependant affinés, comme le demande la Chambre d'Agriculture qui s'est satisfaite de rencontres préalables avec les services du Département.

- Paysage et patrimoine :

La DREAL demande la présence de photomontages concernant la réalisation de remblais et d'écrans antibruit. Il sera répondu positivement à cette demande.

Concernant les aménagements paysagers, ils seront bien entendus réalisés par le maître d'ouvrage. Il ne faut pas ici opérer de confusion entre gestion et réalisation, l'entretien des aménagements paysagers pouvant très bien être confié par conventions aux communes.

- Eau :

Il est très intéressant de noter que les analyses développées dans cet avis reprennent (pour certains paragraphes) textuellement celles développées dans un avis du 17 mai 2011 relatif à un projet situé dans le Nord « Projet de mise aux normes de la RD 159 sur les communes de Bettignies et Villers-Sire-Nicole ».

Afin de redonner cohérence au chapitre « eau », le Département inclura l'avis favorable de l'hydrogéologue pour compléter, si besoin est, une analyse des incidences du projet.

- Déplacements :

La DREAL indique que l'état initial du volet déplacements est complet.

S'agissant de la modélisation des déplacements estimant les reports de trafic, demandée en vue de compléter l'étude d'impact, il convient d'indiquer que les RD 49^E4 et 49^E3, et des voies communales de HAUTE-AVESNES seront mises en impasse. Les points d'échange RD62, 74, 56/339 seront conservés.

Leur trafic ne représentant que 5% de celui de la RD 939, la modélisation apparaît inutile. Leur report se fera par la RD62 qui a été dimensionnée pour accueillir ce trafic. La nouvelle version de l'étude d'impact précise ces éléments.

Sur la remarque de l'itinéraire cyclable parallèle à la RD 939, l'association « droit au vélo » (ADAV), en partenariat avec le Département, a estimé inintéressant cet itinéraire puisque les déplacements dits « pendulaires » et notamment « domicile-travail » n'intéressent qu'un parcours de 5 km depuis l'agglomération arrageoise, à savoir depuis DUISANS et ETRUN uniquement. Seuls les points d'échanges RD74, 62 et 56 seront équipés de traversée cycliste.

- Santé et cadre de vie :

La DREAL indique que l'étude d'impact est incomplète puisque les rejets des eaux pluviales ne sont pas analysés.

L'étude d'impact contient page 156 à 158 une analyse des effets sur l'hydrogéologie, l'hydrographie et hydrologie et page 178, une analyse des effets sur les eaux souterraines et superficielles. Il convient de préciser que l'étude loi sur l'eau obéit à un champ réglementaire plus précis que l'article R122-3.

Le dossier loi sur l'eau a d'ores et déjà reçu un avis favorable de l'hydrogéologue. Cet avis sera joint au dossier modifié.

S'agissant de la non-conformité de l'étude avec la circulaire du 25 février 2005, une étude de niveau II a été réalisée et insérée dans l'étude modifiée.

Concernant les mesures acoustiques, le Département a volontairement pris des trafics maximalistes par rapport à ceux attendus pour dimensionner les ouvrages de façon suffisante. Il n'y a donc pas d'incohérences.

Sur la question des incidences du projet avec le PDU d'ARRAS, le Département indique que le projet est compatible.

- Remarque particulière du Maître d'ouvrage sur certaines observations relatives à l'aménagement foncier

En plusieurs endroits de l'avis (page 2, page 3, page 6 et 11) il est indiqué que les différents impacts relatifs à la réalisation d'aménagements fonciers doivent être obligatoirement analysés.

Cette analyse des différents impacts de l'aménagement n'est vue qu'au stade de l'étude d'aménagement qui ne peut être lancée qu'après la DUP, uniquement si les CCAF se sont prononcées préalablement sur l'opportunité d'un AFAF.

Cette confusion juridique portée à la connaissance du public fragilise de mon point de vue considérablement l'appréciation objective du projet.

Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement.

L'avis mentionne l'absence de présentation de variantes, notamment celle d'un aménagement sur place des axes secondaires.

Il convient de rappeler que le projet s'intitule « mise à 2X2 voies de la RD 939 entre Aubigny en Artois et Etrun », projet initié par l'ETAT et transféré au Département, dont la majorité des acquisitions foncières a été effectuée par l'ETAT en vue de ce doublement.

La réduction de l'accidentologie sur l'axe étudié implique nécessairement un aménagement sur l'axe étudié, ce que confirme plus loin la DREAL en indiquant page 10 au chapitre « Transports et Déplacement » que « l'aménagement projeté est en cohérence avec les orientations des lois Grenelle ».

- Analyse des coûts collectifs

L'avis mentionne que l'analyse est certes perfectible, mais qu'ainsi, elle semble incidemment satisfaisante pour le Département.

- Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

L'avis indique que l'étude ne contient ni l'analyse des méthodes ni de chapitre relatif à l'estimation des dépenses correspondant aux mesures envisagées pour réduire les conséquences dommageables du projet.

Il convient de se reporter aux pages 195 et 196 de l'étude pour trouver cette analyse.

Prise en compte effective de l'environnement

- Aménagement du territoire

L'avis dispose que « le développement des territoires rendu possible par le projet va inévitablement s'accompagner d'une consommation de terrain agricole » dont l'analyse n'a pas été faite dans le dossier...

Le Département du Pas-de-Calais s'est concerté avec la Chambre d'Agriculture du Pas-de-Calais lors de l'élaboration du projet. La Chambre n'a pas émis de remarques à ce sujet.

Il appartient aux collectivités ayant la compétence urbanisme, que n'a pas le Département, d'être vigilantes sur la préservation des espaces agricoles, notamment dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

- Transports et déplacements

L'avis souligne que l'aménagement proposé est en cohérence avec les orientations des lois Grenelle.

- Biodiversité

L'avis craint l'augmentation des collisions avec la faune de par l'élargissement de la chaussée et l'augmentation du trafic et qu'une réflexion permettant de rendre perméable l'infrastructure est donc nécessaire.

La page 109 de l'étude indique qu'aucune collision récente n'a été observée sur la RD 939. Il y est précisé que la RD 939 est partout perméable aux passages hypothétiques de la faune, hors bien entendu les zones d'urbanisation denses.

- Emissions de gaz à effet de serre

L'étude traite de ce volet en pages 160, 161, 190 et 191 : il y est indiqué que la réalisation du projet permet d'observer une stabilisation, voire une diminution des polluants.

Elle contredit l'avis de la DREAL qui indique que cet aspect n'a pas fait l'objet d'une estimation des émissions : elle figure en page 161 de l'étude initiale.

- Environnement et santé

L'avis indique que le développement économique rendu possible par le projet engendrera une augmentation des gaz à effet de serre.

L'étude indique le contraire.

- Gestion de l'eau

Il s'agit d'un copier-coller d'un autre avis de la DREAL au sujet de la RD 159.

Conclusion de la DREAL

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 1^{ère} 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 incidents 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.

Conclusion du Département

Le Département a répondu à chacune des remarques formulées par la DREAL, mais je reste bien entendu à votre disposition si vous estimez utile qu'une réunion de travail avec vos services puissent éclaircir des points mentionnés ci-dessus.

L'étude initiale a été complétée sur certains aspects.

Il est important pour le Conseil Général que l'avis de la DREAL soit rectifié.

Je réaffirme en effet le caractère urgent du déclenchement de l'enquête comme souhaité par courrier du 1^{er} juin 2011.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

ch. consi.ale

LE PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL,



Dominique DUPILET