



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Lille, le 10 mars 2010

Service :
Energie Climat Logement Aménagement du Territoire
Division : Aménagement du territoire

Numéro d'enregistrement : DAT 382

Référence : TA / 2010-02-24 - 022

Vos réf. : DRCT4/CB

Affaire suivie par Thibaud Asset

thibaud.asset @developpement-durable.gouv.fr

Tél. 03 59 57 83 31 – Fax : 03 59 57 83 00

Objet : Evaluation environnementale
Projet de contournement d'Annoeullin et d'Allennes-les-
Marais

Le Directeur régional

à

Monsieur le Préfet du Nord

Préfecture du Nord

12-14 rue Jean Sans Peur

59039 LILLE CEDEX

à l'attention de Mme Butin

En date du 9 février 2010, vous avez bien voulu nous 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 relative au projet de contournement d'Annoeullin et d'Allennes-les-Marais.

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

Cet avis est à joindre au dossier mis à enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de la Préfecture du Nord.

Michel Pascal

Copie : DREAL/Service Connaissance
Préfecture du Nord

P.J. : avis de l'Autorité environnementale

Présent
pour
l'avenir

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00

Tél. : 03 20 13 48 48 – fax : 03 20 13 48 78

44, rue de Tournai – BP 259 – 59019 Lille cedex

www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

"certifiée Iso 9001 : 2000"



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORD - PAS DE CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas de Calais

Lille, le

09 AVR. 2010

Service Energie Climat Logement Aménagement du
Territoire
Division : Aménagement du territoire

Numéro d'enregistrement : DAT 382
Référence : TA2010-01-24-022
Vos réf : DRCT4/CB

**Objet : évaluation environnementale -
Projet d'aménagement du contournement Est
d'Annoeullin et d'Allennes-les-Marais**

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 contournement est d'Annoeullin et Allennes-les-Marais est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur le dossier transmis le 9 février 2010.

Le projet concerne l'aménagement d'une plate-forme routière en 2 x 7m limitée à 90km/h et contournant les communes d'Allennes-les-Marais et Annoeullin. Les objectifs recherchés par cette nouvelle voie sont :

- éviter la traversée urbaine d'Annoeullin, d'Allennes-les-Marais et Herin pour rejoindre l'A1 via les RD 39 et RD 41b ;
- éviter les traversées urbaines pour le trafic de transit ;
- assurer la continuité des itinéraires cyclables projetés dans le cadre des précédents contournements.

Qualité de l'étude d'impact :

Notion de programme

L'étude d'impact concerne l'aménagement d'un contournement des communes d'Annoeullin et d'Allennes-les-Marais, ce projet appartient à un programme plus global d'aménagement d'une liaison ouest/est sud de Lille permettant de ce fait de relier l'A25 à l'A1. En ce sens, en application du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact contient un chapitre relatif à l'appréciation des impacts cumulés de l'ensemble du programme sur l'environnement.

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00 -18h00
Tél. : 03 20 13 48 48 – fax : 03 20 13 48 78
44, rue de Tournai – BP 259 – 59019 Lille cedex
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

"certifiée Iso 9001 : 2000"

**Présent
pour
l'avenir**

Toutefois, les éléments du dossier ne constituent pas une appréciation des impacts globaux et cumulés dans la mesure où ne sont pas prises en compte les différentes études d'impacts des contournements déjà réalisés.

Il aurait été pertinent d'apprécier les incidences du programme 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 aménagements existants et de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce retour d'expérience aurait pu, par exemple, s'appuyer sur une comparaison entre l'état initial du site avant aménagement (contenu dans les études d'impact initiales) et l'état actuel de l'environnement du site pour les thématiques de l'environnement suivantes:

- incidence sur la biodiversité (faune, flore, équilibre écologique),
- incidence sur la ressource en eau souterraine (impact sur la qualité des eaux, impact des prélèvements),
- incidence quantitative et quantitative des rejets d'eaux pluviales,
- incidence sur les déplacements et les trafics,
- incidence sur la pollution atmosphérique,
- incidences sur la santé.

Biodiversité :

En ce qui concerne « l'état initial du site et notamment sur 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), l'état initial du site ne relève pas d'intérêt écologique fort puisque le projet se situe en zone agricole intensive ; seule la présence d'un boisement (bois de réquillon) est susceptible de présenter un intérêt. L'état initial est en adéquation avec les enjeux du territoire et les incidences potentielles du projet malgré l'absence d'une expertise écologique du territoire concerné.

L'analyse des effets du projet est correcte compte tenu de l'absence d'enjeu majeur. Toutefois, le dossier ne contient que peu de mesures en faveur de la biodiversité en particulier pour les continuités écologiques.

La continuité Ouest/est permettant des échanges de populations et le déplacement de certaines espèces (Vanneau, Perdrix, Alouette, ...) n'est pas maintenue même si elle paraît anecdotique.

Le dossier contient également un état initial des activités agricoles et une analyse des effets du projet sur celles-ci. Cependant, la problématique de la consommation des terrains agricoles (emprise d'environ 14ha) n'est pas appréhendée.

Eau :

Concernant le volet eau, le dossier a correctement identifié les enjeux hydrogéologiques du secteur (vulnérabilité importante et ressource en eau potable vitale pour l'agglomération lilloise). Le dossier évoque la prise en compte des orientations du SDAGE Artois-Picardie et du Projet d'Intérêt Général des champs captants du sud de Lille.

L'état initial du volet « eaux superficielles » est en revanche assez succinct et ne concerne pas directement le site.

Le projet prévoit une gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière par infiltration nécessitant la mise en œuvre de caniveaux et de bassins de décantation/rétention étanches (pour éviter toute pollution de la nappe) et de bassin d'infiltration. La conception et l'aménagement de ces différents ouvrages se feront en accord et en collaboration avec un hydrogéologue agréé (convention d'expertise signée) et sont cohérents avec les orientations du SDAGE.

Compte tenu de ces enjeux forts, des mesures ambitieuses pour permettre la préservation des ressources en eaux souterraines sont prévues. Le dossier aurait pu contenir une analyse des effets du projet à la mesure de ces enjeux afin d'étayer l'affirmation selon laquelle le projet est cohérent avec le SDAGE et n'a pas d'impact sur les ressources en eau.

Paysage :

Le volet paysage est bien traité. Il aurait été intéressant d'avoir des photomontages permettant d'apprécier l'impact visuel du nouvel aménagement qui va selon le dossier entraîner « *des changements relativement important dans le paysage du point de vue des perceptions sur le site et du point de vue de l'utilisateur des infrastructures routières* ».

Déplacements :

Le projet doit permettre :

- d'éviter la traversée urbaine d'Annoeullin, Allennes-les-Marais et Hérin pour rejoindre l'A1 via les RD 39 et 41b ;
- d'éviter les traversées urbaines pour le trafic de transit ;
- d'assurer la continuité des itinéraires cyclables projetés dans le cadre des précédents contournements.

Ainsi, le projet est susceptible de générer une augmentation globale du trafic (phénomène d'appel) au niveau du secteur d'étude. En effet , le développement de l'urbanisation des différentes communes et les modifications des conditions des déplacements pendulaires permises et facilitées par le projet pourraient accroître, à moyen terme, le trafic local et supra local. Ces effets du projet ne sont pas évoqués et a fortiori pas évalués.

A cet égard, des éléments en termes de cohérence avec le réseau ferré et le réseau de transports en commun sont à apporter puisque ce projet pourrait entrer en concurrence avec les transports en commun existants et plus globalement avec tout développement de modes de transports collectifs à haut niveau de service. Il aurait été intéressant que le dossier contienne un diagnostic exhaustif des transports en commun (cadencement, amplitude horaire,...) permettant de vérifier que ceux-ci constituent une alternative efficace à la voiture.

Santé :

Le dossier contient un volet sanitaire complet s'appuyant sur une étude acoustique et une étude air conforme à la réglementation.

L'étude air-santé permet de constater une réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique générée par le trafic routier ainsi qu'une nette diminution du niveau sonore pour les riverains actuels des communes d'Annoeullin et d'Allennes-les-Marais.

Cette diminution du niveau d'exposition des populations aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques résulte toutefois de l'objet même du projet, qui éloigne la circulation des secteurs les plus habités aujourd'hui. Les données du dossier démontrent globalement une augmentation des émissions sonores, des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre.

De plus, l'étude air souligne que « On constate ainsi des possibilités d'apparition d'un effet toxique lié aux Nox en bordure de voiries existante situées à l'entrée d'Annoeullin (RD 41), d'Allennes-les-marais (RD 41c) et de Gondécourt (RD 39). Ce risque est limité, mais ne peut être totalement exclu pour les habitations les plus proches de ces départementales » et « Signalons que le collège Rémi Hergé se situe en dehors de la bande des IR>1. Le risque sanitaire est également très faible au niveau du collège. Cette étude n'exclut cependant pas la possibilité de dépassements ponctuels des concentrations en Nox, au niveau du collège Rémi Hergé. Ces dépassements peuvent nécessiter d'éviter les efforts intenses liés à certaines activités sportives, durant les épisodes de pollution. En matière de mesures compensatoires, une diminution des vitesses 90km/h à 70km/h, lors des phénomènes de pics de pollution peut éventuellement être envisagée ». Or l'étude d'impact ne reprend pas cette proposition comme un engagement du maître d'ouvrage.

Justification du projet :

En application du II-3° de l'article R.122-3, 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 est absent du présent dossier.

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages :

Le dossier ne contient pas de chapitre spécifique relatif aux « 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 » conformément au 6° de l'article R.122-3 du CE.

Prise en compte effective de l'environnement :

Le projet ne prévoit pas de mesures permettant d'assurer la continuité des déplacements de la faune ouest/est et plus globalement les mesures envisagées en matière de préservation de la biodiversité sont inexistantes.

En matière énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les dispositions prises en phase travaux doivent être précisées (mode d'acheminement des matériaux, origine des matières premières, type de gestion des déblais/remblais). En phase d'exploitation, les éléments du dossier montrent une augmentation des émissions de gaz à effet de serre au niveau de la zone d'étude due au phénomène d'« appel » engendré par le programme (développement de zones d'aménagement, changement des modes de déplacement). Or aucune mesure visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre n'est envisagée .

En ce qui concerne la cohérence du projet avec les orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, la localisation du projet en milieu rural (emprise de 12ha), éloigné de l'urbanisation n'est pas cohérent avec l'article 7 de cette loi (limitation de la consommation d'espaces agricoles) et peut contribuer à l'étalement urbain et à la péri-urbanisation. Des engagements du maître d'ouvrage visant à lutter contre l'étalement urbain induit par un développement de l'urbanisation à proximité de cette nouvelle voirie auraient été souhaitables.

La réalisation de cette nouvelle voirie ne paraît pas cohérente avec les orientations des articles 11 (développement du fret ferroviaire et fluvial) et 12 (développement du transport collectif de voyageur). Ainsi, la cohérence du projet avec le développement des modes de transports collectifs à haut niveau de service et du fret ferroviaire et fluvial permettant de délester les communes concernées, n'est pas abordée.

Plus globalement, la prise en compte de l'ensemble des orientations de la loi Grenelle dans le cadre de ce projet apparaît sommaire. Le projet pourrait être enrichi par des réflexions et des mesures concernant les orientations suivantes :


- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (justifications techniques, économiques, sociales et environnementales du parti pris);
- Préserver la biodiversité notamment au travers de la conservation, la restauration de continuités écologiques;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (par acheminement des matériaux par des modes de transports alternatifs en phase travaux, recyclage in situ de la chaussée);
- Développer l'usage du transport fluvial et ferroviaire des marchandises pendant la phase chantier;
- Renforcer et développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire)
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun.

CONCLUSION :

L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité et permet d'apprécier les principaux enjeux environnementaux du site. L'analyse des incidences du projet sur un certain nombre d'enjeux (biodiversité, eau, déplacement) est plus sommaire et ne développe pas toujours d'argumentation.

L'étude d'impact, pour être conforme sur le plan réglementaire, doit être complétée par deux chapitres portant respectivement sur la justification du projet et l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits.

La prise en compte de l'environnement au travers des orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 mériterait d'être évoquée et approfondie.



Michel Pascal