



PRÉFET DE LA REGION  
NORD-PAS-DE-CALAIS-PICARDIE

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

Service ECLAT

Division Aménagement  
des Territoires

Tél. : 03 20 40 43 27  
Fax : 03 20 40 54 58

ae-projets.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

02 JAN. 2016

Le Préfet de la région Nord - Pas-de-Calais-Picardie

à

Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de  
Dunkerque  
Pertuis de la Marine  
BP 85530  
59386 Dunkerque Cedex 1

Objet : avis de l'autorité environnementale relatif au projet de Transports à Haut Niveau de Service DK'Plus de mobilité sur les communes de Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Tétéghem

Réf. : 2015-0593

Vous m'avez transmis, dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets prévue par l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier relatif au projet de Transports à Haut Niveau de Service DK'Plus de mobilité sur les communes de Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Tétéghem, qui a fait l'objet d'un accusé de réception en date du 2 novembre 2015.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet, rendu en l'application de l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Il sera joint au dossier d'enquête publique, ou de la procédure équivalente de consultation du public le cas échéant, et devra faire l'objet d'une publication sur votre site internet. Il sera également publié sur le site internet de la DREAL du Nord – Pas-de-Calais.

Mes services restent disponibles pour évoquer en tant que de besoin la prise en compte de l'environnement dans ce projet. Je vous remercie de me tenir informé des suites qui seront données aux observations formulées, notamment leur traduction dans la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet, conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement.

Jean-François CORDET

Copies : SGAR, Préfecture du Nord, ARS, DREAL (UT Littoral), Sous Préfecture de Dunkerque



PRÉFET DE LA REGION  
NORD-PAS-DE-CALAIS-PICARDIE

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le

**02 JAN. 2016**

### **Avis de l'Autorité environnementale**

Objet : avis de l'Autorité environnementale, relatif au projet de Transports à Haut Niveau de Service DK'plus de mobilité sur les communes de Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Tétéghem

Réf : 2015-0593

Le projet de Transports à Haut Niveau de Service DK'plus de Mobilité sur les communes de Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Tétéghem est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6°b [Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs] et de la rubrique 10°b [Voies navigables, ouvrages de canalisation, de reprofilage et de régularisation des cours d'eau] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de septembre 2015 de l'étude d'impact, complétée par l'avant-projet dans sa version de juin 2015.

#### **1. Présentation du projet**

Le projet consiste en la restructuration et l'amélioration du réseau de transport collectif du territoire dunkerquois. Ce projet comprend la mise en place d'un maillage de 5 lignes de bus à forte fréquence (1 bus toutes les 10 minutes) pour couvrir une part importante du territoire. La mise en place du réseau DK'plus de mobilité nécessite deux types d'aménagements :

- Aménagements structurants :

- station de correspondance ouest de Puythouck : aménagement d'un nouveau carrefour pour permettre un accès à la RD601, voiries en site propre desservant le quai central

- station de correspondance est : dans une zone actuellement enherbée, mise en place d'une voie réservée desservant un quai latéral, partie centrale en noue pour récupération des eaux de chaussées, cheminement piéton en sable stabilisé, parking de 74 places en terre-pierre enherbé,

- voie express « pénétrante » (RD601) et quais du canal de jonction : aménagement de sites propres, voies réservées pour les bus au Sud côté Petite-Synthe et autres véhicules au Nord sur des voies aménagées en boulevard urbain, mise en valeur du canal de Mardyck avec modelage des berges en pente douce,

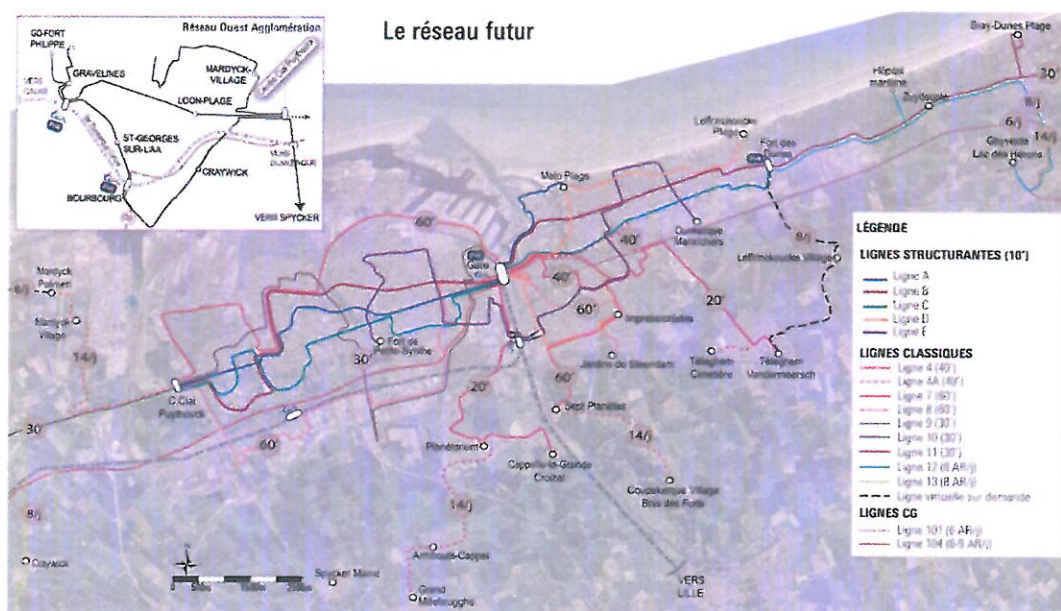
- rue de la République : réduction du trafic dans cette rue du centre de Saint-Pol-sur-Mer grâce au report vers la RD601 transformée en boulevard urbain,

- gare de Dunkerque, pôle multimodal majeur du projet : long quai permettant à trois bus d'être en arrêt simultané, parvis de la gare réservé pour les modes doux et bus en circulation, dépose minute (30 à 40 places) et zone taxis avenue Guynemer, parking de la gare au Nord entre les voies ferrées et la rue du Magasin général (220 places, soit 20 de plus que le parking actuel), réaménagement des rues adjacentes pour permettre un meilleur accès des bus ;

- centre-ville de Dunkerque : fermeture de la rue Clémenceau avec un report du trafic vers les quais et les axes parallèles, au niveau du boulevard Alexandre III, hausse de la présence végétale, regroupement des 2 quais de la station « République », liaison de la place Jean Bart avec la rue de la Marine, mise en vis-à-vis des 2 quais de la station « Jean Bart »,

- Aménagements localisés :

- travaux de signalisation, création de voiries dédiées, suppression de tourne à gauche, aménagement de giratoires et déplacements d'arrêts de bus, ces aménagements étant prévus pour favoriser la priorité de circulation des bus.



Les objectifs du projet sont de :

- rendre le réseau plus rapide, pour permettre un accès à la gare de Dunkerque en moins de 20 minutes,
- permettre une meilleure répartition de l'offre de transport sur le territoire en augmentant les liaisons dans des quartiers ou secteurs peu desservis,
- et réduire les inégalités face à la mobilité en instaurant la gratuité.

## 2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet

L'étude d'impact comporte un résumé non technique qui présente le projet et les impacts prévus.

Les autres projets connus et les impacts cumulés sont correctement identifiés. Néanmoins un regard plus approfondi sur le projet d'eurovéloroute littorale aurait été appréciable.

En traitant non seulement les impacts du réseau de bus mais aussi du nouveau plan de circulation et de stationnements, la notion de programme est particulièrement bien appréhendée.

La lecture de l'avant-projet est très utile à la compréhension du projet et de ses impacts prévisionnels. Il apporte des précisions sur la fréquentation des bus, sur la localisation des tracés, des arrêts, sur la conception des stations, notamment à proximité de zones naturelles.

## 2.1. Nature et biodiversité

### • Biodiversité et zones naturelles

L'emprise des travaux concerne des voiries et infrastructures existantes et leurs proximités immédiates, ainsi que quelques parcelles non aménagées destinées aux annexes techniques (stationnement et maintenance des bus). Les habitats notés dans l'aire d'étude sont essentiellement des espaces verts intra-urbains, des éléments sub-naturels péri-urbains (côté Puythouck), des espaces verts connexes aux voiries, quelques limites de cultures maraîchères (côté fort des dunes).

Les inventaires ont été conduits sur une année entière selon des saisonnalités adaptées en fonction de l'activité des principaux groupes de flore et de faune. Le dossier aborde les espèces protégées.

Concernant la flore protégée, l'Ophrys abeille est notée au niveau d'une friche prairiale sur la partie sud du secteur du Fort des Dunes. Un pôle d'échange est créé sur sa partie nord. La station ne semble donc pas impactée.

Le Myosotis des bois est répertorié à proximité du Puythouck au niveau d'espaces verts proches des voiries. Le dossier indique que l'aménagement dans ce secteur reste au sein des emprises des voiries et bâtiments existants. Par ailleurs, comme indiqué par le dossier, la spontanéité des stations de Myosotis des bois est considérée comme douteuse, car lointaine de leur aire de répartition naturelle confinée à l'Avesnois en région Nord-Pas-de-Calais. La protection, dont bénéficie l'espèce, porte sur les spécimens sauvages.

Des cartographies superposant les emprises des aménagements et ces stations végétales permettraient une démonstration plus claire de l'absence d'impact. Le dossier prévoit le balisage de ces stations végétales, préalablement aux travaux, pour éviter tout impact au cours du chantier. La bonne application de cet engagement doit permettre de préserver les espèces non situées directement sur les emprises. La même mesure est à recommander pour les végétaux patrimoniaux non protégés.

Les amphibiens (3 espèces) sont notés au niveau de points d'eau (bras d'eau et roselière du Puythouck, mare eutrophe et fossé le long de la D601). Ces points d'eau sont nécessaires à la conservation de ces espèces qui y effectuent leur reproduction, stade le plus sensible de leur cycle biologique. La conservation de ces points d'eau nécessaire pour la reproduction semble assurée, mais demande encore la formalisation d'une mesure de préservation bien identifiée.

L'impact direct sur les spécimens de l'avifaune est évité par la réalisation des travaux de défrichements en période hivernale. L'impact sur les habitats paraît limité dès lors que les éléments boisés ou arbustifs sont majoritairement maintenus et que la gestion des espaces verts permette une expression suffisamment naturelle des végétations. L'effort de prospection sur les Chiroptères est moins approfondi que sur les autres groupes. La détection de la seule Pipistrelle commune confirme le caractère anthropophile du cortège. Il faudra veiller à n'impacter aucun gîte manifeste. Ces espèces relèvent de cortèges à large répartition, relativement adaptables à différents milieux écologiques, liés à un contexte urbain ou péri-urbain de faible naturalité. Le projet ne semble pas modifier significativement la nature et le fonctionnement écologique de ces habitats. Il ne remet donc pas en cause le bon accomplissement des cycles biologiques successifs de repos et de reproduction des espèces.

En conséquence, les mesures d'évitement et de réduction présentées dans le dossier doivent permettre d'aboutir à un impact limité sur la biodiversité. L'Autorité environnementale recommande toutefois de préciser les périmètres d'application de ces mesures pour traduire de manière plus concrète l'engagement du maître d'ouvrage sur la préservation des espèces et milieux naturels.

### • Natura 2000 :

Une évaluation des incidences Natura 2000 est bien présente dans l'étude d'impact au regard de l'article R.414-19 du code de l'environnement. Les documents d'objectifs (DOCOB) sont bien mentionnés quand ils existent (en cours d'élaboration pour la Zone de Protection Spéciale et le Site d'Importance Communautaire des Bancs de Flandres). L'étude d'incidence présente plusieurs mesures en amont : la limitation de la pollution atmosphérique en réduisant localement le nombre de voitures en circulation et l'utilisation des infrastructures existantes pour limiter l'empiètement de la

zone. Il est prévu de réaliser les travaux de décapage des terres en dehors des périodes de reproduction des espèces (fin octobre et fin février), de mettre en place des zones étanches pour l'entretien des engins de chantier afin d'éviter les pollutions aquatiques, de baliser les espèces floristiques et habitats remarquables à l'aide d'un écologue, de ne pas circuler sur les espaces semi-naturels non détruits, de mettre en place une veille sur les espèces invasives, d'optimiser le nombre d'engins sur le site. Enfin en phase d'exploitation, le pétitionnaire indique qu'une veille sera mise en place pour analyser la présence ou non d'espèces exotiques envahissantes et des zones de préservation écologique seront créées pour réduire les impacts liés à l'augmentation de la fréquentation piétonne. Les mesures envisagées semblent adaptées ; les balisages des espèces pourraient être étendus pour les végétaux patrimoniaux non protégés.

## 2.2. Paysages et patrimoine

Le projet n'est pas situé au sein du périmètre du site des Dunes de Flandre maritime, classé par décret du 31 août 1978. En revanche, ce projet est limitrophe du périmètre du site inscrit des Dunes de Flandre maritime (arrêté du 25 février 1972), dont le Fort des dunes fait partie. La partie nord-est du périmètre rapproché présenté dans les documents d'étude d'impact et d'expertise faune-flore, et qui correspond aux dernières places de stationnement, est concernée par la limite ouest du site inscrit.

Une analyse de la co-visibilité des aménagements et du site ainsi que de leur insertion paysagère mérite, en conséquence, d'être réalisée.

Le revêtement projeté de l'aire de stationnement, en mélange terre-pierre enherbé, s'inscrit dans l'esprit des prairies existantes au niveau du fort des Dunes. Afin de préserver les abords du Fort de l'impact visuel de véhicules supplémentaires, une transition végétale à l'Est du stationnement pourrait être ménagée, en préservant l'alignement arboré le long du chemin du Fort, complété par quelques plantations, voire en envisageant un léger recul de l'aire de stationnement par la suppression des dernières places au niveau de cet alignement.

Par ailleurs, en compensation pour le site inscrit, cet aménagement serait l'occasion de repenser l'aire existante à l'entrée du monument du Fort, en posant également la question de son maintien, de sa réduction et/ou de son traitement qualitatif.

## 2.3. Transports et déplacements

Le réseau actuel de transport en commun souffre d'un manque de lignes à forte fréquence (1,5 ligne à fréquence de dix minutes, 1 ligne de 15 minutes, 1 ligne de 20 minutes). Le bus est donc peu concurrentiel par rapport à la voiture (seul 5% des déplacements des Dunkerquois se font en bus).

Le niveau de performance du nouveau réseau de bus est particulièrement bien étayé dans le dossier 1 de l'avant-projet. Il est justifié par les sites desservis (notamment la gare située en centre-ville de Dunkerque), les gains en temps de parcours et la fréquence des arrêts. In fine, le projet, sans comptabiliser les effets d'une gratuité du réseau, devrait augmenter de 33% la fréquentation des bus dans le dunkerquois, ce qui est remarquable.

Le pétitionnaire présente une analyse des trafics routiers observés. Elle met en exergue l'importance du trafic sur certains axes et les reports de trafics possibles. En effet, le projet peut permettre d'une part de transférer certains transits vers le bus et d'autre part de permettre une meilleure gestion du trafic automobile via la mise en place d'un plan de circulation.

Le dossier ne précise néanmoins pas le report estimé de part modale de la voiture vers le transport en commun. De ce fait, il prend l'hypothèse d'un maintien global du niveau de trafic véhicules sur l'agglomération.

Le dossier traite du volet "stationnement" en tant qu'offre de service aux usagers mais non en tant que levier de réduction de la place de la voiture dans l'agglomération. Il semblerait que l'offre de stationnement soit similaire avant et après mise en service du réseau de bus. Un tableau récapitulatif de l'offre de stationnement, avant et après travaux par secteurs, permettrait de le confirmer.

Concernant les autres modes de déplacement, l'aménagement de certains axes permettra une circulation des cyclistes plus fluide et plus sécurisée. Des stationnements vélos sont prévus à proximité des stations de bus. Il aurait été intéressant de mettre en relation les nouveaux aménagements avec le dispositif de Vélo en libre service (31 stations présentes sur le territoire d'étude) et les itinéraires cyclables. L'avant projet présente leurs localisations et les plans masse de

certaines stations à l'échelle d'un secteur plus réduit. Cependant, les légendes et schémas méritent d'être clarifiés.

Des aménagements permettront d'améliorer la qualité de circulation piétonne : modifications de voiries, aménagements au niveau du centre-ville de Dunkerque, reconversion du pont permettant de franchir le canal de jonction où circulent actuellement des bus afin de faciliter l'accès au quartier de la gare et réaménagement de la RD601 avec la présence de passerelles tous les 200 mètres.

### 3.4. Eau

L'étude d'impact fait bien référence au Schéma directeur de gestion et d'aménagement des eaux (SDAGE) Artois Picardie et au Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Delta de l'Aa. Le réseau dense Wateringues de la Communauté Urbaine de Dunkerque permet de drainer les eaux afin de limiter les inondations. Le pétitionnaire présente différents canaux qui segmentent le territoire comme le canal de Jonction, l'ancien canal de Mardyck et le canal de Bergues. Les eaux superficielles sont classés dans le SAGE de passables à très mauvaises à cause notamment d'une contamination par l'eau salée et d'eutrophisation.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, aux vues de la disparité des secteurs, plusieurs scénarios sont envisagés :

- si le projet n'impacte pas ou diminue l'imperméabilisation, les eaux de ruissellement seront rejetées au réseau d'assainissement existant. S'il n'y a pas de réseau présent, des ouvrages de rétention seront mis en place.

- si le projet augmente l'imperméabilisation, les eaux pluviales seront tamponnées puis rejetées à débit régulé.

Pour les rejets au réseau public d'assainissement, le débit régulé sera conforme aux prescriptions de 2l/s/ha. Pour les rejets au milieu naturel, le débit de rejet sera soit limité artificiellement à 2l/s/ha dans un cours d'eau, soit infiltré naturellement dans le sol.

L'étude d'impact ne permet pas d'obtenir des informations quant à l'état actuel de l'assainissement pluvial et aux dysfonctionnements éventuels. L'étude indique toutefois qu'un tamponnement est prévu pour 7,67 ha alors que le projet n'engendre une imperméabilisation que de 2,15 ha. Cette mesure, portant sur les ouvrages de rétention même si l'imperméabilisation reste constante, concourra à l'amélioration de l'existant. Elle mériterait d'être précisée bénéfice attendu.

Une étude de caractérisation des zones humides a été réalisée sur la base de relevés floristiques et pédologiques. Ainsi, 3,7 ha de zones humides ont été identifiés. La valeur écologique de ces zones humides a été estimée à faible voire moyenne. Le projet engendre la destruction de 2 400 m<sup>2</sup> de zones humides de faible valeur écologique et propose une compensation en créant une prairie mésophile humide, le long de l'ancien canal de Mardyck sur une surface de 10 500 m<sup>2</sup>. La renaturation du canal associée à cette mesure est intéressante d'un point de vue paysager et biodiversité. Un suivi et, le cas échéant des mesures alternatives, pourraient être proposés pour s'assurer du caractère humide de la zone compensatoire et des zones préservées.

### 2.5. Santé et cadre de vie

Les impacts du projet en termes de nuisances sonores et d'émissions de polluants dans l'air sont estimés sur la base du plan de circulation modifié et dans l'hypothèse, défavorable mais réaliste, d'une absence de report modal de la voiture vers le réseau de bus.

Ainsi, les impacts sonores du projet ne sont pas significatifs à l'exception de deux axes où le trafic est amené à croître (rue de Paris et rue du Jeu de Mail à Dunkerque et la D1 entre la D625 et la D52AD à Saint-Pol-sur-Mer). Une réduction de la vitesse pourra diminuer les nuisances, le cas échéant. Des revêtements de chaussée spéciaux seront mis en place pour amoindrir les bruits de circulation.

De même, le projet n'apparaît pas avoir les bénéfices attendus en terme d'amélioration de la qualité de l'air. L'étude, basée sur les mesures réalisées en avril 2015, met en évidence une hausse de 1 à 16 % des émissions polluantes sur le secteur investigué. Cette augmentation serait liée au report du trafic sur la chaussée des Darses et aux parkings créés, le réseau routier restant identique avant et après projet. Les impacts sur une population identifiée comme « sensibles » sont définis comme non significatifs.

### 3. Conclusion

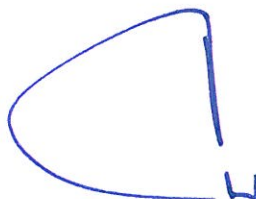
L'étude d'impact rend compte de la volonté du pétitionnaire de permettre une meilleure lisibilité de ce projet complexe. En effet, le réseau de bus à haut niveau de service s'étend sur un vaste territoire, d'où la difficulté parfois de passer d'un échelon global à des focus plus spécifiques par zones.

L'Autorité environnementale salue le travail réalisé sur ce projet, qui, in fine, devrait augmenter à minima de 33% la fréquentation du réseau de bus. Le projet permettra également une valorisation urbaine par l'aménagement du quartier de la gare et la renaturation du canal de Mardyck.

Pour une meilleure prise en compte de l'environnement, l'Autorité environnementale recommande :

- de mener une analyse de l'insertion paysagère des stations, en particulier celle correspondant au terminus ouest,
- de mettre en évidence les interactions du projet avec les itinéraires cyclables, dont les eurovéloroutes,
- de formaliser plus précisément les engagements d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité.

Enfin, s'agissant de la contribution du projet à la réduction des gaz à effets de serre et des polluants dans l'air, les leviers de restriction de l'usage de la voiture pourraient être davantage mobilisés. L'Autorité environnementale recommande, en conséquence, de mettre en place un suivi conjoint de la fréquentation des bus et du report modal afin d'annoncer, le cas échéant, une possible correction du plan de circulation et du stationnement.



Jean-François CORDET