



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 DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03 59 57 83 31

Fax : 03 59 57 83 00

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Le Directeur Régional

A

Monsieur le Sous-Préfet de
Cambrai

Sous-Préfecture de Cambrai

Place Fénelon

59047 CAMBRAI cedex

Lille, **30 NOV. 2010**

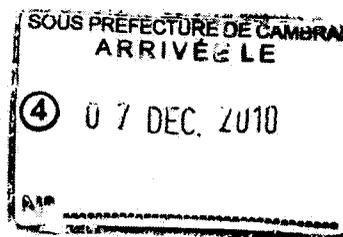
Objet : Avis de l'autorité environnementale
Projet de création du contournement du Cateau-Cambrésis
Réf : TA2010-10-01-075bis (10-1475)
Copie à : DREAL PMPP
DREAL SDII
DDTM
ARS

En application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le projet de création du contournement du Cateau-Cambrésis est soumis à évaluation environnementale. L'avis de l'autorité environnementale ci-joint porte sur le dossier ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 1 octobre 2010.

Cet avis doit être joint au dossier d'enquête publique, le cas échéant, et doit faire l'objet d'une publication sur le site internet de l'autorité décisionnaire.

Le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Michel Pascal





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 DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03 59 57 83 31

Fax : 03 20 31 28 02

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 30 novembre 2010

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du contournement du Cateau-Cambrésis

Réf : TA 2010-01-10-075bis-(10-1475)



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 d'aménagement du contournement du Cateau-Cambrésis est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version d'août 2010 de l'étude d'impact, transmise le 1er octobre 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'Agence Régionale de Santé du Nord-Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Ce projet concerne l'aménagement du contournement du Cateau-Cambrésis qui consiste en la déviation de l'agglomération par une chaussée à 2x1 voie comprenant la réalisation :

- de deux carrefours giratoires au niveau des routes départementales RD 932 et RD 643,
- d'un viaduc de 200m permettant le franchissement de la vallée de la Selle,
- d'une section courante de 7 m de large sur environ 3,5 km de long.

Les objectifs de ce projet sont de :

- soulager le centre ville du Cateau-Cambrésis du trafic de transit, notamment poids-lourds et transports de matières dangereuses,
- améliorer le cadre de vie du Cateau-Cambrésis dans la traversée de ville (nuisance phonique, pollution atmosphérique),
- améliorer les conditions de circulation,
- améliorer la sécurité des usagers et des riverains,
- assurer une desserte de qualité pour les commerces, services et entreprises.

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, et en particulier l'analyse des incidences, concerne l'aménagement du contournement du Cateau-Cambrésis. Toutefois, les éléments du dossier (page 24, par exemple), démontrent que ce projet appartient à un programme plus global visant à soulager le centre ville du transit de poids-lourds. Ainsi, le dossier indique que le projet de contournement va impliquer la mise à niveau de la RD 932 qui ne peut, en l'état actuel, supporter le trafic engendré par le contournement et la requalification de la RD 643.

L'ensemble de ces travaux sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Nord constitue un programme au sens du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement

En application de ce dernier, l'étude d'impact devrait donc être complétée par un chapitre relatif à l'« *Appréciation des impacts 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 figure dans le dossier. L'absence d'une présentation même succincte de l'état initial de l'environnement ne permet pas de faire ressortir les enjeux environnementaux majeurs (protection de la nappe souterraine, préservation des zones humides et des eaux superficielles, préservation du fonctionnement écologique, amélioration du cadre de vie). La présentation des incidences du projet énumère les impacts possibles du projet sans en préciser les effets exacts. Les mesures envisagées sont décrites sous forme d'objectifs à atteindre et mériteraient d'être déclinées de façon opérationnelle.

Ainsi, le résumé non technique apparaît trop général et gagnerait à être légèrement complété pour permettre une bonne information du public.

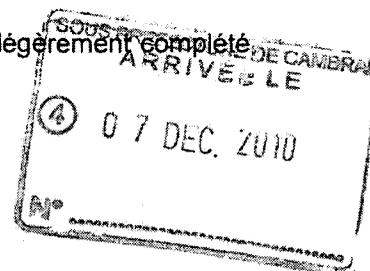
• État initial, analyse des effets et mesures envisagées

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), compte tenu de la présence de ZNIEFF de type I, de corridors biologiques et de milieux naturels relictuels (prairies bocagères humides), l'état des lieux est de bonne qualité. Une expertise écologique de terrain a été réalisée, et les conditions de réalisation et les méthodologies utilisées ont été adaptées aux enjeux du site. Il est à noter que cette expertise écologique a porté sur l'ensemble du périmètre d'étude englobant l'ensemble des variantes étudiées, ce qui a permis d'orienter le choix de la variante retenue et d'adapter localement le tracé de cette dernière.

L'expertise écologique met en évidence la présence d'une diversité de milieux naturels (grandes cultures, haies, prairies bocagères humides, ripisylve développée, cours d'eau de bonne qualité, mares, boisements de l'ancienne voie ferrée) aussi bien au nord qu'au sud du périmètre d'étude. Malgré une diversité floristique plus importante au nord, les milieux naturels et leurs fonctionnalités présentent plus d'intérêt et de potentiel au sud du territoire.

Globalement, les inventaires démontrent une diversité de la flore faible à moyenne, composée d'espèces communes (pas d'espèces protégées ou rares).



L'avifaune est représentée sur l'ensemble du périmètre d'étude par des cortèges d'espèces nicheuses et protégées (une quarantaine d'espèces). Ces espèces sont protégées au titre des spécimens et de leurs habitats (de repos et de reproduction) pour autant que les impacts ne remettent pas en cause le bon accomplissement des cycles biologiques.

L'expertise a mis en évidence la présence de trois espèces d'Amphibiens protégées au titre des spécimens (Grenouille rousse, Triton ponctué et Triton alpestre) en reproduction et ceci au niveau de deux mares situées à proximité du fuseau de la route. L'étude précise aussi la présence probable de deux reptiles : la couleuvre à collier et le Lézard vivipare.

Le diagnostic met aussi en évidence la présence de deux corridors biologiques fonctionnels :

- un corridor biologique aquatique constitué par le cours d'eau de la Selle (lit mineur et lit majeur) de première catégorie piscicole dont le peuplement (truite fario) est conforme à son classement et les prairies humides associées,
- un corridor biologique terrestre constitué par les boisements spontanés de l'ancienne voie ferrée est fonctionnel pour l'avifaune et les chiroptères.

Ainsi, le territoire présente des enjeux écologiques de première importance.

Pour la conception de ce contournement, des mesures d'évitement ont clairement été prévues. Ainsi, afin de préserver les milieux naturels de grand intérêt présents au sud du territoire, le choix du tracé s'est porté sur une variante nord. Plusieurs variantes nord ont été étudiées ; la variante la moins impactante pour les écosystèmes a été retenue (évitement des mares). Afin d'éviter la réalisation d'importants remblais au niveau du lit mineur et majeur de la Selle (zones humides) et de préserver le corridor aquatique existant, un viaduc sera réalisé au dessus de la vallée de la Selle.

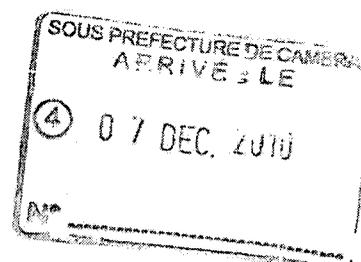
Pour éviter d'interrompre le cycle biologique par la destruction directe de nichées ou la perturbation des processus de reproduction, le dossier indique que les travaux de défrichage et préparatoires seront réalisés entre février et août.

En termes d'analyse des incidences du projet, le dossier indique que l'aménagement va conduire au remblaiement de zones humides (prairies bocagères humides), à la destruction de linéaires de haies et à la coupure de corridor écologique (boisements de la voie ferrée). Compte tenu des mesures d'évitement et d'accompagnement évoquées précédemment, le projet ne semble pas engendrer la destruction d'espèces protégées. De plus, l'analyse des impacts intègre une justification de l'absence de destruction d'habitats d'espèces protégées qui se fonde sur la présence d'habitats d'espèces à proximité immédiate du site permettant la réalisation de l'ensemble des phases du cycle biologique des espèces.

Au regard des effets du projet, le dossier intègre des mesures de réduction d'impact et d'accompagnement comme :

- la transplantation (si possible) ou plantation de haies aux environs du site (restauration d'une partie de la ceinture bocagère du Cateau-Cambrésis) afin de recréer des couloirs de déplacement pour les chiroptères et des milieux de reproduction pour l'avifaune,
- le renforcement des plantations au niveau de l'ancienne voie ferrée de part et d'autre de la voirie afin de préserver la fonctionnalité du corridor écologique,
- l'ensemencement des talus et délaissement afin de recréer des prairies mésophiles,
- la réalisation des bassins de tamponnement selon des principes écologiques : pentes douces, bassins toujours en eau,
- la réalisation de passage à faune au niveau de l'ouvrage en particulier pour les amphibiens,
- l'installation de gîte à chiroptères au niveau des piles du viaduc.

Le dossier intègre également une description des modalités, des techniques, et des conditions de réalisation et des espèces concernées pour chaque mesure, ainsi qu'un suivi pluri-annuel des mesures écologiques.



En termes de mesures compensatoires, le Conseil Général du Nord se propose d'acquérir la mare relictuelle (zone de reproduction des amphibiens) identifiée à proximité de la future voirie et d'y mettre en œuvre une gestion adaptée afin d'éviter son atterrissement et son assèchement.

Globalement, les mesures d'évitement, de réduction d'impact, d'accompagnement, compensatoires et de suivi sont détaillées, opérationnelles et pertinentes. Une attention doit être portée sur les mesures visant à la préservation de la fonctionnalité du corridor écologique terrestre (boisement de la voie ferrée) qui ne permettront vraisemblablement pas d'assurer la préservation de l'intégralité des fonctionnalités de ce dernier.

Le risque de collisions concernant l'avifaune et les Chiroptères ne semble pas avoir été estimé et étudié avec davantage de précision. Ainsi, la littérature scientifique dans ce domaine montre que la mortalité de la faune par collision avec les véhicules motorisés est l'une des principales causes de raréfaction et de disparition de certaines espèces spécialement vulnérables à ce risque. L'aménagement de haies et de passages à faune aériens pour réduire ce risque doivent donc être étudiés en vue d'une mise en œuvre.

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). Cette étude, qui doit être proportionnée aux enjeux, est absente du dossier d'étude d'impact. Elle doit contenir :

- Une présentation de l'activité et une carte localisant les espaces terrestres ou marins sur lesquels l'activité est susceptible d'avoir des effets, et les sites Natura 2000 qui peuvent être concernés.
- Une analyse des incidences possibles de l'activité (directes et indirectes, temporaires et permanentes, cumulées avec d'autres activités du même pétitionnaire), et une explication détaillée et argumentée sur l'absence ou non d'incidences. Cette analyse ne figure pas. Il n'y a pas de conclusion sur l'absence ou non d'incidences sur les sites Natura 2000.

Agriculture

Le dossier contient un diagnostic de l'activité agricole au niveau des communes concernées par le projet. Ce diagnostic montre une diminution de la surface agricole utile et la diminution du nombre d'exploitants agricoles.

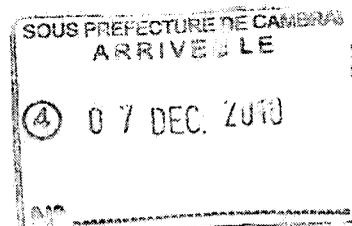
Le dossier évoque en page 227 le respect de l'article 123-24 du code rural qui prévoit l'indemnisation des agriculteurs et aucune mesure ne semble envisagée pour permettre la pérennisation de cette activité.

Le dossier doit être complété par des éléments sur l'activité agricole susceptible d'être impactée par le projet pour permettre d'apprécier les effets du projet sur l'agriculture et en particulier la pérennisation des exploitations concernées : surface totale d'emprise du projet, surface de terre agricole impactée et typologie, nombre d'exploitants impactés, surface impactée par agriculteur, la nature de l'exploitation impactée.

Paysage et patrimoine

Le volet paysage est très complet et de bonne qualité. Il souligne les enjeux du territoire situé au niveau d'une zone de transition entre les paysages de l'ouest composés de la plaine agricole en openfield du Cambrésis et les paysages de bocages de l'Avesnois. Le dossier contient une présentation et une illustration des différentes séquences paysagères du secteur d'étude.

Pour chaque séquence paysagère, le dossier présente les enjeux et les particularités d'implantation du projet (contraintes techniques ou topographiques) et surtout les principales orientations d'aménagement qui seront mises en œuvre.



Eau

Concernant le volet hydro-géologique, le dossier est de bonne qualité et exploite l'état initial du SDAGE Artois-Picardie. La présence de captages d'eau potable et leurs périmètres de protection dans la zone d'étude sont mentionnés et localisés (Captage de Montay au nord et captage de St Benin au sud) ; la forte vulnérabilité de la nappe au niveau du secteur d'étude est précisée.

Les principaux objectifs du SDAGE sont présentés. On peut regretter que n'en soient pas extraits les orientations et dispositions susceptibles de concerner le projet.

Le fonctionnement hydraulique global et local des bassins versants interceptés sont détaillés en particulier au niveau de l'étude hydraulique annexée au dossier. Le dossier indique que le projet se situe au niveau d'une zone inondable reconnue (cf. atlas des zones inondables). L'étude d'impact précise que la vallée de la Selle est classée en première catégorie piscicole et l'espèce-repère (la truite fario) est présente au niveau du cours d'eau. Les données hydro-biologiques et physico-chimiques relatives à ce cours d'eau montrent une qualité dégradée (qualité moyenne) et la non atteinte de l'objectif de qualité. La préservation et la restauration de la qualité de ce cours d'eau est donc un enjeu majeur du territoire, des propositions de traitement adapté sont donc attendues sur ce point.

Le projet prévoit la mise en place de fossés et de trois bassins de tamponnement étanches permettant de préserver la nappe souterraine de toutes pollutions avec rejet à la Selle.

L'analyse des incidences de la gestion des eaux de ruissellement considère de fait que ces modalités de gestion sont de nature à préserver la qualité des eaux superficielles. Cette analyse doit être étayée d'une description des modalités de traitement de la pollution induite par le projet et des justifications d'ordre scientifique permettant d'apprécier d'impact de ces rejets sur le cours d'eau. Les volumes et flux d'eaux pluviales générés par le projet doivent être appréciés, ainsi que le niveau d'abattement de la pollution attendu après traitement par les ouvrages hydrauliques, afin d'apprécier la compatibilité de ces dernières valeurs avec la qualité, les objectifs de qualité et l'écologie des espèces des eaux superficielles.

La cohérence de ces modalités de gestion avec les dispositions du SDAGE devrait être démontrée. Celles-ci qui préconisent une gestion à la parcelle (infiltration) des eaux pluviales :

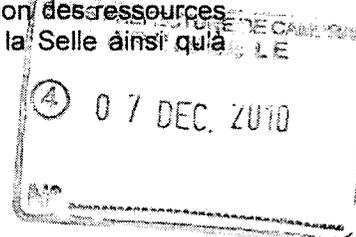
- Orientation 2 : Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives - maîtrise de la collecte et des rejets - et préventives - règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles.

Par exemple, les données hydro-géologiques démontrent que l'infiltration des eaux de ruissellement est possible et que cette modalité pourrait être privilégiée.

Le porteur de projet devrait donc examiner la possibilité d'infiltrer l'ensemble des eaux générées tout en assurant une protection optimale de la nappe. L'avis d'un hydro-géologue agréé sur les modalités de gestion à la parcelle des eaux devra être sollicité dans ce cas.

Suite au diagnostic du territoire, des mesures d'évitement des incidences ont été intégrées au projet. La variante nord retenue a permis d'éviter le passage au niveau des périmètres du captage d'eau potable de Montay ainsi que celui de Saint Benin situé plus au sud.

L'entretien des voiries (désherbage, déverglacage) est mentionné comme source de pollution pour les eaux superficielles et souterraines. Les modalités de mise en œuvre par le Conseil Général du Nord afin de limiter l'emploi de sels et de pesticides ne sont pas définies. Il conviendrait de limiter l'emploi de ces substances et de recourir à des traitements alternatifs (mécaniques, thermiques...) de manière systématique, d'autant que le rapport 2009 des contrôles physico-chimique sur l'unité de distribution d'eau potable de Montay met en évidence des dépassements de seuils autorisés pour les pesticides. Un engagement ferme du Conseil Général du Nord sur ce point serait souhaitable, d'autant que la préservation des ressources en eau est inscrite dans les préconisations du SDAGE 2009 concernant la Selle ainsi que l'action numéro 60 de l'agenda 21 du département du Nord.



En ce qui concerne les effets du projet et en particulier la réalisation des 4 à 5 piles du viaduc en lit majeur de la Selle (zone inondable), le dossier d'étude d'impact ne présente pas d'éléments de synthèse de l'étude hydraulique annexée alors que celle-ci démontre que la réalisation de ces ouvrages ne sont pas de nature à générer une aggravation des inondations. Ces éléments doivent être intégrés dans le corps de l'étude d'impact et du résumé non technique, pour permettre d'appréhender correctement les enjeux liés à la sécurité des biens et des personnes.

Déplacements

L'objectif du projet est de soulager le centre ville du Cateau-Cambrésis du trafic de transit, notamment poids-lourds et transports de matières dangereuses, d'améliorer le cadre de vie dans la traversée de ville (nuisance phonique, pollution atmosphérique), les conditions de circulation, la sécurité des usagers et des riverains et d'assurer une desserte de qualité pour les commerces, services et entreprises.

Les éléments de présentation du contexte des conditions de déplacements (trafics observés au niveau des routes départementales, accidentologie) et les éléments de justification du projet démontrent la nécessité de mettre en œuvre rapidement des aménagements pour réduire le trafic au niveau de la RD 643. Les simulations de répartition des trafics au niveau de la commune après mise en service du contournement confirment l'atteinte de ces objectifs.

Toutefois, le dossier indique que des itinéraires de substitution pour les poids lourds existent aux environs du Cateau-Cambrésis, et ils sont jugés trop longs et/ou trop chers, sans argumentation. Il aurait été utile, pour mieux justifier la solution retenue pour délester le centre ville d'intégrer au dossier :

- des études déplacement origine/destination des poids lourds et des véhicules,
- les itinéraires de délestage possibles,
- une présentation des avantages et contraintes des itinéraires de délestage,
- une analyse coût bénéfice pour l'ensemble des solutions possibles (contournement, mise en place d'itinéraires de délestage).

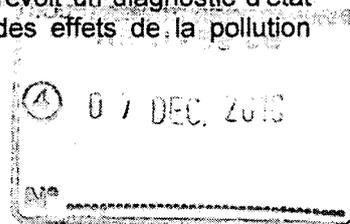
Ces enjeux pourraient être mieux précisés, d'autant plus les données issues d'enquêtes conjointes réalisées entre l'État et le Conseil Général du Nord existent. Les données Poids-Lourds et non simplement Transport de Matières Dangereuses existent et permettent de bien identifier 2 axes principaux traversant le centre-ville, l'axe Cambrai Hirson et Valenciennes Hirson.

La prise en compte des usagers cyclistes se traduit par un ré-aménagement de la RD 643, le projet ne prévoyant pas l'aménagement de pistes cyclables. Ce parti pris est intéressant dans la mesure où la RD643 sera à terme délestée du trafic de transit (itinéraire sécurisé) et que l'itinéraire de contournement est plus long d'environ 3 km.

En termes de déplacements en transports en commun (bus et train), les éléments de diagnostic démontrent que ces modes ne sont pas concurrentiels par rapport à la route (temps de transport important). Il serait intéressant de travailler sur une amélioration de l'offre en transports en commun pour accompagner encore le délestage du trafic en centre ville.

Santé et cadre de vie :

Selon la circulaire interministérielle NDGS/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, compte tenu du trafic attendu (inférieur ou égal à 10 000 véhicules par jour) et la densité du bâti (inférieur ou égal à 2 000 habitants au km²), l'étude d'air réalisée doit être de type III et non de type IV comme annoncé dans le chapitre « qualité de l'air » du volet « état initial de l'environnement » de l'étude d'impact. Cette étude prévoit un diagnostic d'état initial, l'estimation des émissions polluantes ainsi que le rappel des effets de la pollution atmosphérique sur la santé.



Il est néanmoins recommandé de réaliser une campagne de mesures in situ, les seules données des stations ATMO, sur l'année 2005, de Cambrai (station distante de plus de 20 kilomètres et représentative d'un milieu urbain) et de Caudry (un seul polluant mesuré) ne suffisant pas à caractériser l'état initial de la qualité de l'air au Cateau-Cambrésis.

L'étude d'impact du projet de contournement au regard de la qualité de l'air se base sur des projections de trafics fournies par le Conseil Général du Nord, en 2014 (« mise en service du tronçon de contournement ») et en 2034 (« à terme »). Seule la comparaison entre la qualité de l'air prévue en 2014 et la qualité de l'air prévue en 2034 a été effectuée. Il aurait été judicieux, afin de prendre en compte l'impact du projet par rapport à la situation existante, de comparer l'état initial du point de vue de la qualité de l'air avec les concentrations attendues suite au projet.

Globalement il est prévu une réduction de moitié du nombre de véhicules traversant le Cateau-Cambrésis pour emprunter l'itinéraire de contournement; cela aurait un impact positif sur la qualité de l'air que respireront les riverains de la RD643 ainsi délestée. L'évaluation de ce gain aurait été un plus. Les vents dominants orientés vers le Nord-Est favoriseront la dispersion des polluants atmosphériques. En ce qui concerne les impacts temporaires et mesures envisagées en période de travaux, des préconisations ont été apportées. Les mesures concrètes pour les mettre en application devraient être définies.

Le chapitre « ambiance sonore » du volet « état initial de l'environnement » de l'étude d'impact classe le site du futur contournement comme une zone d'ambiance sonore modérée, suite à une campagne de mesures réalisée selon la norme NFS 31010.

L'impact acoustique de ce projet a été évalué. Plusieurs zones contenant des bâtiments proches de l'itinéraire du futur contournement ont été identifiées. Deux bâtiments en zone A, trois en zone B et trois en zone I présentent des niveaux de bruit (L_{aeq}) en façade dépassant les seuils réglementaires d'une zone d'ambiance sonore modérée. Ces seuils sont de 60 dB (A) pour la période diurne (6h – 22h) et/ou de 55 dB(A) pour la période nocturne (22h – 6h). Cependant, seuls sont mentionnés dans le dossier les dépassements de seuils autorisés pour les trois habitations de la zone B. Il conviendrait de justifier la non prise en compte des bâtiments des zones A et I mentionnés ci-dessus pour lesquels des dépassements de niveaux de bruit (L_{aeq}) ont également été modélisés.

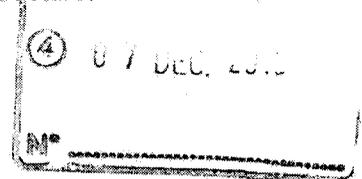
Des mesures ont été envisagées afin de réduire l'impact acoustique brut du projet de contournement. Les mesures « à la source » ont été privilégiées, avec éventuellement, en complément, l'installation de protections de façade, pour lesquelles dans une approche sécuritaire, les seuils visés seront inférieurs de 2 dB(A) aux seuils réglementaires.

Il conviendrait de définir les emplacements exacts et les modalités de mise en place de ces protections. L'OMS définit une valeur guide pour les zones résidentielles extérieures de 50 dB(A) pour une gêne légère et de 55 dB(A) pour une gêne sérieuse. La mise en place de protections acoustiques de type merlon devra être étudiée de manière à maximiser les secteurs urbanisables soumis à un bruit inférieur à 50 dB(A).

Enfin, le projet améliorera la situation sonore des riverains de l'actuelle RD643 actuellement fréquentée, en les délestant d'une partie du trafic. Les simulations acoustiques réalisées montrent que l'on peut estimer le gain sonore moyen en façade des habitations à 4 dB le jour et 5 dB la nuit.

L'effort du Conseil Général du Nord pourrait être utilement complété par des principes d'aménagement limitant l'exposition des riverains au bruit des infrastructures (orientation des pièces de repos, zone extérieure protégée pour un bâtiment...). A ce titre, une modification des PLU des communes concernées par le projet pourrait être proposée (notamment par la commune du Cateau-Cambrésis, la commune de Montay étant régie par le règlement national d'urbanisme) pour acter ces principes d'aménagement autour du contournement. (Cf. guide PLU et Bruit du pôle de compétence bruit de l'Isère, téléchargeable sur http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=63).

L'impact du projet devrait être positif. Les nuisances liées à l'actuel trafic de transit *via* la RD643 traversant Le Cateau-Cambrésis devraient diminuer, tant au niveau sonore qu'au niveau pollution de l'air, en raison du délestage induit par la nouvelle structure.



Cependant, il serait pertinent de prévoir des mesures d'accompagnement (limitations de vitesse, voies dédiées aux transports collectifs...) destinées à limiter une éventuelle augmentation du trafic sur la RD643, risquant de connaître un regain d'attractivité une fois délestée, et ainsi d'amoindrir les bénéfices du projet, notamment en terme de bruit.

Une limitation de la vitesse à 70 km/h permettrait par ailleurs de minimiser l'impact acoustique de l'ouvrage, et pourrait présenter des solutions en matière d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

- **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* ».

Ce chapitre est très complet. Il reprend l'ensemble des tracés envisagés ainsi qu'une analyse multi-critères qui justifie le choix de la variante retenue. Les éléments de justification permettent de vérifier la prise en compte des préoccupations environnementales majeures dans le cadre du choix de la variante et de la conception du projet. Ainsi, le dossier illustre clairement la mise en œuvre de mesures d'évitement par le maître d'ouvrage visant à :

- préserver la qualité des eaux souterraines en évitant d'intervenir au niveau des captages d'eau potable,
- préserver la vallée inondable de la Selle en effectuant le passage du cours d'eau par viaduc,
- préserver les zones humides et les prairies bocagères en réalisant un viaduc au niveau de la vallée de la Selle et où le lit majeur est le plus étroit,
- préserver les riverains des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique en évitant les secteurs urbains denses.

Les réflexions menées découlent de la démarche « route durable » mise en œuvre par le Conseil Général du Nord afin de maximiser la contribution de ces aménagements à la mobilité mais aussi au cadre de vie et aux différents usages des espaces tout en prenant en compte l'environnement. Cette démarche novatrice et itérative est à souligner.

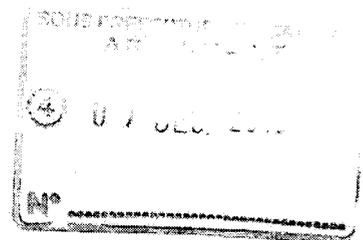
- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

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 dossier d'étude d'impact contient une note méthodologique développée qui recense aussi bien les données bibliographiques consultées et études réalisées pour établir l'état des lieux que la méthodologie utilisée pour l'évaluation des effets du projet. De plus, un certain nombre d'éléments méthodologiques sont repris dans les différentes parties de l'étude d'impact.

- **Analyse des coûts collectifs:**

En application du II-6° de l'article R.122-3, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant: « *Pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des 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* ».



Ce chapitre démontre que la réalisation de ce contournement va engendrer des gains économiques et environnementaux indéniables, gain en termes de nuisances sonores supprimées, gain en termes de développement du territoire, gain en termes de sécurité et de fluidité de circulation). Cette analyse illustre les bénéfices du projet et souligne l'intérêt de celui-ci.

Toutefois, cette analyse souligne aussi le coût en particulier énergétique du projet puisque ce dernier va induire une augmentation des consommations énergétiques du fait de l'allongement des distances parcourues d'environ 3 kilomètres. Dans la mesure où la distance parcourue est modifiée par le projet, les impacts sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre auraient gagnés à être évalués de manière globale et non simplement par kilomètre parcouru.

Dans l'optique d'optimiser et les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, il serait souhaitable d'analyser les bénéfices d'une limitation de la vitesse sur ce nouvel axe à 70 km/h.

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 localisation du projet en majorité en milieu exclusivement agricole participe à la consommation d'espaces agricoles.

- **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 voyageurs (article 12).

Compte tenu des objectifs recherchés par le projet, ce dernier est cohérent avec les orientations des lois Grenelle qui conditionnent les projets d'infrastructures routières à des problématiques de capacité et de sécurité.

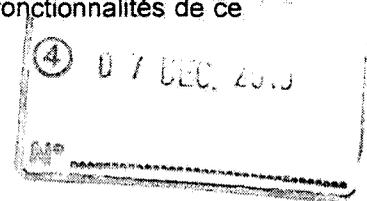
Toutefois, la mise en place d'itinéraires de délestage et l'incitation à l'utilisation de ces derniers ainsi que le développement d'une offre en transport en commun (train et bus) concurrentielle apparaissent comme des compléments utiles, qui ne sont pas décrits dans le présent projet.

- **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 mesures d'évitement, de réduction d'impact, d'accompagnement, compensatoires et de suivi qui seront mises en œuvre dans le cadre de ce projet (variante nord, réalisation d'un viaduc au niveau du franchissement de la Selle...) traduisent la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte les enjeux écologiques lors de la conception du projet. La démarche de recherche d'évitement est à souligner.

L'attention du porteur de projet est attirée sur les mesures envisagées pour réduire les effets du projet sur le fonctionnement des corridors écologiques constitués par les boisements de la voie ferrée, qui ne paraissent pas suffisantes pour rétablir l'ensemble des fonctionnalités de ce dernier.



- **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).

En phase d'exploitation, les éléments du dossier permettent guère d'appréhender les effets de cet aménagement sur les émissions de gaz à effet de serre.

En phase travaux, le dossier ne fait pas état de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre; il pourrait être intéressant de gérer in-situ les déblais-remblais, de recourir à des filières courtes d'approvisionnement, d'utiliser des modes de transports alternatifs et des matériaux locaux ou de récupération afin de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre. Ces orientations pourraient être intégrées au niveau des dossiers de consultations des entreprises et au niveau des critères d'attribution des marchés.

Le dossier indique toutefois que la conception du projet et en particulier les modalités de réalisation ont pour objectif de minimiser les déblais et les remblais.

- **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 transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le projet est de nature à améliorer le cadre et la qualité de vie (bruit, pollution, sécurité) en milieu urbain dense, de par le transfert modal engendré (baisse de la circulation automobile). Une limitation de la vitesse de la voirie à 70 km/h pourrait permettre de générer une plus-value encore plus intéressante pour les riverains de l'ensemble des voiries.

- **Gestion de l'eau**

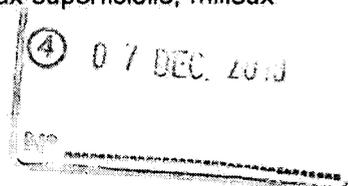
Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout 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 gestion de l'eau envisagée, fondée sur un état des lieux très complet, reste très classique (rejet tamponné vers le milieu superficiel) et ne fait pas appel aux techniques alternatives permettant soit de limiter les volumes d'eau de ruissellement soit de ré-alimenter les nappes. Le projet ne présente pas les techniques et moyens qui seront mis en place pour le traitement des polluants alors que les rejets s'effectueront dans un cours d'eau de première catégorie piscicole qui impose un traitement poussé de la pollution. Ainsi, il n'est pas possible avec les éléments présents, d'apprécier si la gestion des eaux permettra d'atteindre et de conserver le bon état écologique des ressources en eau. Il est donc recommandé d'apporter des éléments de réponse à cette question.

3 CONCLUSION :

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux articles R. et L. 122-3 du code de l'environnement. Le dossier contient l'ensemble des chapitres exigés par la réglementation, seule l'appréciation des impacts globaux du programme est manquante.

L'état des lieux, de très bonne qualité pour l'ensemble des volets, permet d'identifier les principaux enjeux du site (ressource en eau souterraine, qualité des eaux superficielle, milieux naturels, sécurité publique, paysage).



L'analyse des impacts du projet sur la biodiversité, les enjeux paysager, les conditions de déplacement, et la sécurité publique est très pertinente et proportionnée à la nature et l'ampleur du projet.

L'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre gagnerait à être clarifiée.

L'analyse des effets du projet sur les ressources en eau et en particulier sur le milieu superficiel (cours d'eau de première catégorie piscicole) est insuffisante.

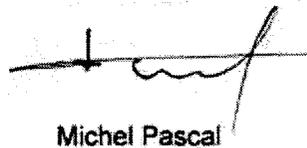
La gestion des eaux de ruissellement par rejet devrait être davantage cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie. La mise en place d'une gestion alternative par infiltration dans des conditions permettant la préservation de la qualité des nappes souterraines contribuerait à la protection de l'écosystème de la Selle.

Le résumé non-technique mériterait d'être complété et détaillé pour l'ensemble des enjeux et par une analyse, afin de permettre une parfaite information du public.

Le choix de la variante retenue et la conception du projet de par la mise en œuvre de mesures d'évitement (évitement des milieux à enjeu, réalisation d'un viaduc, évitement des zones urbaines), de réduction d'impact (limitation des remblais, plantation de haie, ouvrages anti-bruit), d'accompagnement (mesures de gestion) et de suivi (suivi écologique des mesures) illustrent la forte volonté du maître d'ouvrage d'intégrer en amont de la conception du projet les préoccupations environnementales et les orientations des lois Grenelle.

Une réflexion complémentaire sur la mise en œuvre de solutions d'accompagnement à la création d'une nouvelle voirie (développement et incitation à l'usage des transports collectifs et alternatifs) pourrait utilement être engagée.

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



Michel Pascal

