



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](mailto:Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr)

SOUS-PREFECTURE  
D'AVESNES SUR HELPE

26 SEP. 2011

ARRIVEE

Lille, le

22 AOUT 2011

Réf : TA 2011-06-15-126 (DAT11-0702)

## AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet de mise aux normes de largeur avec aménagement de pistes cyclables de la RD 963 entre Solre-le-Château et Felleries.**

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de mise aux normes de largeur avec aménagement de bandes cyclables de la RD 963 entre Solre-le-Château et Felleries est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur l'étude d'impact transmise le 8 juillet 2011.

Pour information, l'étude d'impact du présent projet a déjà fait l'objet de deux avis de la Direction Régionale de l'Environnement en date du 27 mai 2008 et du 8 janvier 2009. Il est à souligner que l'étude d'impact objet du présent avis est identique à l'étude d'impact d'octobre 2008 seul le volet milieu naturel, faune et flore a été modifié.

### 1. Présentation du projet :

Le projet de mise aux normes de largeur, de mise hors gel avec aménagements cyclables entre les PR 21+0431 et 23+0560 et entre les PR 23+0560 et 24+0094 concerne le territoire des communes de Felleries, Solre-le-Château et Sars Poteries.

Le projet comprend l'élargissement de la voirie et l'aménagement de bandes cyclables impliquant une augmentation des emprises. Les aménagements cyclables seront constitués de chaussée de 1,80 m de part et d'autre de la voirie, sauf dans la partie bâtie, où la bande cyclable sera ramenée à 1,2 m de largeur.

## 2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Notion de programme** (§ II de l'article L.122-1 du code de l'environnement)

Le projet objet de la présente étude d'impact concerne uniquement la mise aux normes, la mise hors gel et l'aménagement de bandes cyclables entre les PR 21+0431 et 23+0560 et entre les PR 23+0560 et 24+0094 de la RD 963, ce linéaire représente 2,4km . Or, la RD 963 concerne un itinéraire cohérent qui s'étend de l'Aisne jusqu'à Solre-le-Chateau. Ainsi, la mise aux normes, la mise hors gel et l'aménagement de bandes cyclables sur ces portions de la RD 963 n'a de sens que si l'ensemble de l'itinéraire fait l'objet de ces mêmes aménagements.

Ainsi, le programme ou unité fonctionnelle au sens de la réglementation est constitué par la mise aux normes, la mise hors gel et l'aménagement de bandes cyclables de l'itinéraire RD 963 entre l'Aisne et Solre-le-Chateau. Malgré, les enjeux majeurs en matière de préservation des ressources en eau, de la biodiversité et du paysage et les effets cumulés de ce programme, le dossier ne contient pas une appréciation des incidences de ce programme.

- **Résumé non technique** (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)

Le résumé non technique permet d'appréhender les enjeux du territoire (préservation des ressources en eau, biodiversité, paysage et activités agricoles), mais il ne permet pas d'identifier les incidences précises du projet sur l'environnement puisque l'approche reste très générale.

- **Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées :**

### **Biodiversité :**

Sur le thème de la prise en compte « *des richesses naturelles* » (1° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial du site se base sur les données d'inventaires et de protections réglementaires ainsi que sur deux expertises écologiques réalisées en 2008 et 2009.

Le projet se situe au sein du Parc Naturel Régional de l'Avesnois et de deux Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) « Bois de la Garde de Belleux et bois du Cheneau » et « Complexe écologique de la Fagne forestière. L'une des expertises écologiques, réalisée d'avril à septembre 2009, a mis en évidence la présence, de par et d'autre, de l'actuelle RD 963 une diversité de milieux naturels intéressants : accotements routiers, prairies pâturées et prairies de fauche, boisements, milieux humides (mégaphorbiaie) et linéaires de haies diversifiées. Selon l'étude, les mégaphorbiaies peuvent être considérées comme des habitats d'intérêt communautaire.

Les inventaires floristiques ont permis de recenser 154 espèces végétales, ce qui représente une diversité moyenne. Cependant, deux espèces situées à proximité du ruisseau de Belleuse sont protégées au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement : la Stellaire des marais et le Scirpe des bois. La Stellaire des marais, la Laïche vésiculeuse ainsi que le Jonc à fleurs aiguës sont considérés comme patrimoniaux, car rares ou menacés.

En ce qui concerne la faune, les expertises écologiques ont mis en évidence la présence de quatre espèces patrimoniales d'insectes (espèces déterminantes ZNIEFF) : l'Azuré des Nerpruns, la Bande noire, la Grande Aesche et la Decticelle bariolée. Le dossier indique la présence de quatre espèces d'amphibiens (Crapaud commun, Grenouille rousse, la Salamandre tachetée et Grenouille verte. Toutefois, trois autres espèces d'amphibiens sont fortement pressenties au niveau de l'aire d'étude (Triton alpestre, Triton palmé, Triton ponctué). L'ensemble de ces espèces est protégé ainsi que le Lézard vivipare qui a aussi été identifié au niveau de la lisière du bois de la Garde de Belleux.

L'expertise écologique met en évidence 34 espèces d'oiseaux dont la plupart sont nicheuses aux abords de la RD 963 (22 espèces sont protégées). Selon le dossier, les enjeux avifaunistiques apparaissent globalement faibles à localement modérés sur l'aire d'étude.

Les expertises écologiques ne semblent pas avoir intégré une étude spécifique du groupe de chauve-souris alors que l'aire d'étude présente des habitats et milieux favorables à l'écologie de l'espèce (milieux humides, boisement et linéaires de haies). Le document ne permet pas d'apprécier l'intérêt et la fonctionnalité du site pour ce groupe faunistique.

Ce chapitre (en page 38) reprend une synthèse des données permettant de hiérarchiser les enjeux des différents milieux présents :

- secteur à enjeux forts : l'étang Waroquier (axes de déplacements des amphibiens), le ruisseau de la Belleuse (présence d'espèces protégées et patrimoniales et axe de déplacement des amphibiens) et la lisière du bois de la Garde de Belleux (déplacements d'amphibiens et présence du Lézard vivipare),
- secteur à enjeux moyen : secteurs bocagers (nidification des oiseaux et zone de chasse et de déplacements des Chauves-souris).

En matière de fonctionnement écologique, le dossier en page 35 précise que « les enjeux concernant l'herpétofaune peuvent être considérés comme forts au niveau des secteurs boisés et humides au niveau des étangs de Waroquier et de l'Epine, avec la présence de couloir de migration du Crapaud commun et de la Grenouille rousse. Des déplacements visiblement importants ont également été notés sur la moitié nord du tronçon de la RD 963 longeant le bois de la Garde de Belleux, secteur à enjeu fort lui aussi. Par ailleurs, il est probable que des individus utilisent les lisières des haies denses situées à proximité immédiates de la DR 9363 pour leur repos, hors période de reproduction. Ces lisières précisément revêtent donc un enjeu potentiel fort pour ce groupe faunistique ».

L'analyse des impacts potentiels du projet est adaptée à la nature, à l'ampleur du projet et aux enjeux du territoire :

- destruction d'habitats (mégaphorbiaie) et d'espèces végétales protégées (Scirpe des bois, Stellaire des marais) et/ou patrimoniales (Jonc à fleurs aiguës, Laïche vésiculeuse),
- dégradation de la qualité des cours d'eau de la Belleuse en phase travaux (approche piscicole),
- destruction d'amphibiens par collision avec les usagers de la route,
- destruction d'habitats de vie (lisière du bois de la Garde de Belleux) du lézard vivipare en phase chantier,
- destruction d'habitats de nidification de l'avifaune (destruction de 800m de haies) en phase chantier.

L'analyse des impacts du projet est appropriée sauf en ce qui concerne le groupe de Chiroptères (Chauve-souris).

Afin de limiter ou compenser les impacts potentiels du projet, le dossier propose différentes mesures :

- évitement et balisage en phase chantier des habitats et espèces protégées et/ou patrimoniales, accompagnées d'une sensibilisation du personnel de chantier,
- réalisation des travaux sur la Belleuse en dehors de la période de fraie du poisson,
- réalisation de batracoducs au niveau de l'étang Waroquier, au niveau du ru entre l'étang de l'Epine et les étangs situés en face et au nord du bois de la Garde de Belleux et de la ferme Miquet,
- reconstitution de la lisière boisée après travaux,
- limitation des défrichements aux emprises nécessaires et replantation de quatre fois la surface défrichée,
- transplantation ou replantation de 3000m de haies d'espèces locales.

Les mesures proposées dans le cadre de ce projet sont uniquement des mesures de réduction d'impact ou compensatoires. Cet aspect ne reflète pas une volonté, pourtant préconisée par la réglementation, d'éviter les incidences d'un projet. Néanmoins, ces mesures apparaissent, en théorie, en mesure de limiter les impacts du projet. Et, certaines mesures très empiriques nécessitent dans le cadre de leur mise en œuvre un accompagnement du Parc Naturel Régional de l'Avesnois et la mise en place d'un suivi écologique pluriannuel.

Toutefois, et indépendamment des mesures de réduction d'impact envisagées, l'importance des impacts potentiels du projet apparaît disproportionnée dans le cadre d'un aménagement sur place. Ceci est d'autant plus étonnant que des mesures d'évitement, évoquées dans l'avis de la Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-calais du 8 janvier 2009 relatif à la DUP de ce projet, auraient pu être mises en place : comme des adaptations ponctuelles du tracé afin d'éviter les milieux et espèces à enjeu et la réduction de l'emprise de la chaussée.

### Activités agricoles :

En ce qui concerne les « richesses des espaces agricoles » (1° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du code de l'environnement), le dossier reprend, en page 43, un diagnostic de l'activité agricole sur les communes concernées par le projet. Ce diagnostic indique que l'activité agricole constitue une composante essentielle de l'économie de l'Avesnois et des communes. La surface agricole occupe plus de 60% de la surface des communes de Solre-le-Château et Sars-Poterie, contrairement à la commune de Felleries où l'activité agricole ne représente que 31%. Toutefois, ce diagnostic ne permet pas de connaître le nombre d'exploitants concernés par le projet ni la typologie des exploitations.

En termes d'analyse des impacts, le dossier n'indique pas l'emprise foncière totale du projet ni l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet (consommation de terres agricoles). Le dossier ne permet pas, de ce fait, d'apprécier les effets du projet sur les activités agricoles.

Toutefois, la nature du projet (élargissement d'une chaussée existante) ne remettra vraisemblablement pas en cause la pérennité des exploitations agricoles existantes.

### **Paysage :**

Concernant le volet paysager, la description du paysage tient sur moins d'une page et n'est pas illustrée (pas de cartographie précise ou des photographies). Certes, le dossier cite l'entité paysagère dans laquelle s'inscrit la zone d'étude ainsi que les séquences paysagères de la RD 963, mais la description de ces éléments demeure imprécise : « la traversée d'une séquence humide de petits ruisseaux et agricole offrant quelques vues orientées sur le versant Nord de l'Helpe ; le front boisé des bois de la garde de Belleux et du Chêneau marque un seuil avant le basculement dans le creux du talweg » (page 40). Cette analyse paysagère est trop globale pour convenir à l'étude d'un cas particulier.

Le secteur d'étude se caractérise par une qualité paysagère et écologique unique en région, due à la présence d'un système bocager préservé et à des lisières forestières fonctionnelles. Or le projet est susceptible de remettre en cause ces enjeux surtout en l'absence de mesures de réduction d'impacts, de mesures d'accompagnement, de mesures de suivis et de mesures d'intégration paysagère.

### **Eau :**

L'état initial de la ressource en eau souterraine est assez succinct. La vulnérabilité générale et l'importance des eaux souterraines (nappe des calcaires du Dévonien et du Givétien), principales ressources en eau potable du territoire, sont appréhendées. Le dossier souligne la faible vulnérabilité de ces nappes au droit du site sans réellement l'argumenter. Le dossier précise l'absence de captages d'eau potable situés à proximité du site. Cependant, il aurait été souhaitable pour justifier cette affirmation de localiser les captages et leurs périmètres de protection les plus proches.

L'état des lieux des milieux superficiels est assez général puisqu'il indique simplement les principaux cours d'eau présents dans l'aire d'étude. Ainsi, la RD 963 se situe au niveau du bassin versant de la Sambre et en particulier au niveau du sous-bassin versant de l'Helpe majeur. Dans l'aire d'étude, on rencontre le ruisseau de la Belleuse, le ruisseau du Chêneau et le ruisseau du bois de la Garde de Belleux. La RD 963 enjambe le ruisseau de la Belleuse. La qualité moyenne de l'Helpe Majeur est indiquée (pour un objectif de bonne qualité) ainsi que la catégorie piscicole (2e catégorie piscicole dont l'espèce repère est le brochet). Cependant, le dossier ne contient aucune donnée sur le fonctionnement hydraulique (régime des eaux, débits) ou sur les sources de pollution des ruisseaux de l'aire d'étude. Toutefois, ces données figurent au niveau du dossier loi sur l'eau qui a été annexé à l'étude d'impact.

Les diagnostics et autres états initiaux du Schéma Directeur et d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie de 2009 (SDAGE), du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Sambre (SAGE) et le Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles, du Nord (PDPG 59) auraient dû être exploités.

Le site d'étude n'inclut pas de zones inondables identifiées.

Le dossier indique que l'assainissement actuel des eaux de ruissellement de la plateforme routière est assuré par des fossés périphériques qui permettent l'infiltration partielle de ces eaux, mais dont l'exutoire principal est le réseau hydrographique superficiel.

Le dossier précise que la gestion actuelle des eaux de ruissellement de la plateforme routière sera conservée. Cependant, au vu de l'augmentation des surfaces imperméabilisées induite par l'élargissement de la chaussée et la réalisation de bandes cyclables, le projet prévoit l'aménagement de bassins de tamponnement et de déboueurs déshuileurs pour traiter et limiter les rejets d'eau.

L'analyse des incidences du projet sur les ressources en eau contenue dans le dossier d'étude d'impact est quasi inexistante (simple affirmation) alors que la préservation des ressources en eau souterraine et superficielle constitue des enjeux majeurs du territoire.

Toutefois, l'analyse et les justifications de l'étude d'incidence Eau du dossier « loi sur l'eau et les milieux aquatiques » repris en annexe permet de démontrer l'absence d'impact sur la gestion hydraulique du réseau superficiel voire une amélioration de la qualité des eaux rejetées aux milieux naturels en particulier en cas de pollution accidentelle (pas de traitement à l'heure actuelle des eaux de la plateforme routière).

Cependant, l'absence de cartes et de plans précis superposant le projet, les enjeux biodiversité et le réseau hydrographique ne permet pas de vérifier l'absence d'impact sur les milieux aquatiques (ruisseau et plans d'eau).

### **Déplacements :**

Le dossier présente, en page 49, une description du réseau routier de l'aire d'étude. Il est indiqué que la RD 963 assure des fonctions de liaison intradépartementale entre Jeumont et Vervins, de desserte des agglomérations, de desserte des industries, activités, centres touristiques en bordure de route et desserte des parcelles agricoles situées en bordure de route.

En 2004, la RD963 supportait un trafic de 2 000 véhicules/jour, dont 8% de poids lourds. Ce trafic a peu évolué depuis 1992, ce qui s'explique par la faible attractivité du Canton de Solre-le-Chateau et un itinéraire peu adapté. Depuis 2000, seulement un accident a été relevé, impliquant un seul véhicule qui, compte tenu de sa vitesse excessive, n'a pu négocier le virage situé au niveau de la ferme Miquet.

La RD 963 ne bénéficie actuellement pas d'itinéraire spécifique pour les modes doux (piétons et cyclistes), la circulation des cyclistes se faisant sur la chaussée.

Selon le dossier, le projet vise à augmenter le niveau de sécurité sur cet itinéraire pour l'ensemble des usagers et en particulier les cyclistes puisque des bandes cyclables seront aménagées. Le développement d'une argumentation aurait été utile pour étayer cette affirmation, surtout que cet aspect constitue l'un des objectifs principaux du projet.

Cependant, l'élargissement de la chaussée et la modification du profil de certaines courbes augmenteront le sentiment de sécurité pour les usagers motorisés. Ce phénomène s'accompagnera d'une augmentation des vitesses de circulation. Cet aspect est susceptible de remettre en cause les bénéfices en terme de sécurité des cyclistes.

De plus, dans le cadre d'une amélioration de la sécurité des cyclistes, il semble étonnant de réduire la largeur de la bande cyclable en secteur bâti alors que c'est justement dans ces secteurs que les deux roues sont les plus vulnérables.

L'analyse des effets du projet se fonde sur le fait que le projet ne sera pas générateur de trafic et conclut donc naturellement en l'absence d'impact sur les déplacements et la sécurité routière. Or, le dossier en page 59 précise clairement que l'un des objectifs du projet est d'améliorer la desserte des communes environnantes et d'améliorer l'attractivité de l'itinéraire, visant au désenclavement du canton de Solre-le-Château et à l'accessibilité au parc départemental du Val Joly. Ainsi, cette amélioration de l'accessibilité du territoire (développement économique et touristique) va s'accompagner inévitablement d'une augmentation du trafic. Ce lien de causalité (amélioration de la RD 963-augmentation du trafic) est clairement illustré par le paragraphe 3.4.5.3 de la page 49 « *Ce trafic a peu évolué depuis 1992, ce qui s'explique par la faible attractivité du Canton de Solre-le-Chateau et un itinéraire peu adapté* ».

### **Santé et cadre de vie :**

L'étude d'impact ne contient pas d'analyse approfondie des effets sanitaires du projet (cadre de vie, qualité de l'air). Ceci est justifié par le fait que le projet constitue un aménagement sur place qui ne générera, a priori, pas de modifications notoires en matière de circulation routière. Dans la pratique, on observe souvent des changements de comportements induits par un sentiment de sécurité (chaussée neuve et élargie) qui crée une augmentation des vitesses moyennes observées et de ce fait un accroissement des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques.

Les incidences de ce phénomène et de l'augmentation du trafic due au développement économique et touristique rendu possible grâce au projet ne sont pas appréhendées dans le cadre de cette étude.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Le dossier contient un chapitre relatif à la présentation du projet qui permet d'appréhender les objectifs du projet :

- amélioration des caractéristiques géométriques, structurelles et des conditions de sécurité, tous modes de déplacements confondus, par mise aux normes de catégorie 1,
- améliorer de la desserte des communes environnantes et amélioration de l'attractivité de l'itinéraire, visant au désenclavement du canton de Solre-le-Château et à l'accessibilité au parc départemental du Val Joly.

Ce chapitre précise que compte tenu de la configuration actuelle de la RD 963 et de son environnement, le projet qui n'est qu'un aménagement sur place de la route n'a pas fait l'objet d'études de variantes concernant les différents aménagements.

Or, des variantes auraient pu être étudiées, y compris dans le cadre d'un aménagement sur place, en ce qui concerne le type d'aménagements cyclables à mettre en oeuvre pour assurer une parfaite sécurité des usagers et prendre en compte les enjeux environnementaux : bandes cyclables bidirectionnelle, unidirectionnelle, pistes cyclables uni ou bidirectionnelle.

De plus, il semble que les enjeux environnementaux, pourtant importants, n'aient pas incité le maître d'ouvrage à étudier différentes variantes. Le projet résulte uniquement d'une approche technique (mise aux normes routières). Des adaptations de largeur de la chaussée ont été envisagées (réduction de la largeur de la bande cyclable), mais uniquement pour des raisons techniques (présence de bâti).

Conformément aux objectifs de l'article L.110-1 du code de l'environnement, des mesures d'évitement doivent être mises en oeuvre en cas de dommages irréversibles à l'environnement. Or, de telles mesures n'ont pas été envisagées dans le cadre de ce projet alors que des adaptations de tracé ou de largeur sont possibles.

Ce positionnement est d'autant plus surprenant que des adaptations du projet avaient déjà été proposées au maître d'ouvrage dans le cadre de notre avis du 8 janvier 2009, « Ainsi, le maître d'ouvrage ne semble pas avoir étudié la possibilité de préserver les milieux les plus intéressants en ne modifiant pas la largeur de la route existante et/ou en aménageant une piste cyclable bidirectionnelle ».

La justification du projet semble surtout reposer sur l'objectif d'améliorer la desserte du territoire. La sécurité de la RD963 ne semble pas liée au profil de la voirie, mais aux vitesses excessives des usagers.

La mise en place de bandes cyclables apparaît tout à fait justifiée pour améliorer la sécurité des cyclistes. Cependant, l'élargissement de la chaussée est susceptible de remettre en cause ces bénéfices dans la mesure où les vitesses de circulation risquent d'augmenter impliquant une dégradation de la sécurité et une augmentation de la gravité des accidents. En matière de sécurité routière des automobilistes, il apparaît plus opportun de réfléchir à des aménagements incitant à réduire les vitesses.

Il aurait été opportun pour expliciter, au grand public, la nature et l'objectif des aménagements envisagés de définir et présenter certaines notions utilisées dans la présente étude d'impact comme : mise aux normes de catégorie 1, mise hors gel, amélioration des caractéristiques géométriques, structurelles et des conditions de sécurité, profil en long écrêté, tracé rectifié.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)**

Ce chapitre se limite à présenter sommairement les sources bibliographiques consultées pour l'établissement de l'état initial. Seule la méthodologie relative au volet biodiversité fait l'objet d'une présentation détaillée. Ce chapitre ne répond pas aux prescriptions de la réglementation puisqu'il ne présente pas la méthodologie utilisée pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.

Le dossier intègre en page 83 une évaluation des coûts des mesures d'insertion pour l'environnement qui s'élèvent à 950 000€.

### **3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle):**

- **Aménagement du territoire :**

Le projet présenté (mise aux normes et mise en place de bandes cyclables) va générer une augmentation de l'emprise au sol de l'ouvrage existant. S'agissant d'un aménagement sur place, cette emprise sera réduite. Cependant, cette emprise au sol aurait pu être encore réduite en particulier au niveau des secteurs à enjeux biodiversitaires à l'instar des adaptations de la chaussée au niveau des zones bâties. De surcroît, le dossier ne présente pas de réelle justification à la mise aux normes (élargissement de 2 m de large de la voirie) et à la mise hors gel de la chaussée. Le trafic observé (2000 véhicules/jour) et les données accidentologiques (un accident observé) ne semblent pas suffisants pour justifier un tel investissement.

De plus, la réalisation de bandes cyclables le long de la RD 963 aurait très bien pu être envisagée indépendamment d'une augmentation de l'emprise de la chaussée (mise aux normes de largeur). Ceci aurait limité la consommation d'espaces agricoles et naturels.

L'un des objectifs du projet est de contribuer à améliorer la desserte du territoire et contribuer à son développement économique et touristique. Or, les implications de ce développement sur les enjeux environnementaux (effets induits ou indirects du projet) ne sont pas appréciées dans le cadre de cette étude d'impact. Ce projet, de par cet objectif, est donc de nature à orienter l'aménagement du territoire des communes concernées. Le croisement des données issues des documents de planification du territoire (SCOT) et des communes concernées (PLU) aurait été intéressant à ce titre.

#### **Transports et déplacements :**

L'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la RD 963 va inciter au développement de l'usage des modes de déplacement doux. Cette démarche est cohérente avec les orientations des lois Grenelle. Cependant, l'absence d'éléments de justification de la variante retenue ne permet pas d'apprécier le bilan coûts/avantages de cette dernière avec les autres variantes possibles (bandes cyclables bidirectionnelle, unidirectionnelle, pistes cyclables uni ou bidirectionnelle). De surcroît, le projet proposé, en comparaison avec un aménagement comprenant uniquement des bandes cyclables sur l'ensemble du linéaire, n'est pas de nature à assurer une protection optimale des cyclistes, du fait de la proximité avec le trafic automobile. Une analyse multicritère de différentes variantes aurait pu constituer une aide à la décision intéressante.

Il est important aussi de souligner que l'élargissement de la chaussée va contribuer à améliorer le sentiment de sécurité des automobilistes et donc augmenter les vitesses des véhicules. Cet aspect peut être contre-productif vis-à-vis de la sécurité routière et de la gravité des accidents. Un travail sur la sécurisation de l'itinéraire par une limitation des vitesses est donc préférable.

La mise aux normes de largeur de la RD963 va aussi contribuer à améliorer la desserte du territoire et contribuer au développement des communes. Toutefois, ce développement va inévitablement s'accompagner d'une augmentation des déplacements motorisés sur cet axe ce qui ne semble pas tout à fait cohérent avec les orientations des lois Grenelle.

- **Biodiversité :**

Le projet n'est pas cohérent avec le principe d'évitement des incidences prôné par le code de l'environnement et les lois Grenelle. Ainsi, le dossier ne reflète pas de réflexion vis-à-vis d'une recherche d'évitement des impacts liés aux milieux naturels et aux écosystèmes. Malgré, un certain nombre de mesures de réduction d'impact théorique, le projet reste potentiellement impactant pour la biodiversité.

- **Émissions de gaz à effet de serre :**

L'aménagement d'une piste cyclable et la sécurisation de l'itinéraire (aménagements physiques limitant la vitesse) pourront permettre le développement des transports alternatifs à la voiture et pourront induire une réduction des gaz à effet de serre.

Cependant, l'un des objectifs de la mise aux normes de la chaussée est l'amélioration de la desserte du territoire concourant au développement de celui-ci. Ainsi, de façon indirecte, le projet va faciliter la desserte motorisée de ce territoire (augmentation du trafic dû au développement du territoire) et engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

En phase chantier, le dossier ne précise pas les mesures qui seront mises en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet pourrait intégrer des mesures comme le recours à des filières courtes d'approvisionnement des matériaux, l'usage de modes de transport alternatifs pour les matériaux ou encore la gestion in situ des déblais/remblais.

- **Environnement et Santé :**

Le projet, dans la mesure où il n'induit pas par lui-même d'augmentation de trafic, n'est pas de nature à générer des effets négatifs sur la santé. La mise en place d'une piste cyclable est plutôt un aménagement positif d'un point de vue sanitaire puisque cela peut permettre de réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes des déplacements. Toutefois, les choix techniques de ces aménagements n'assurent pas de façon optimale la sécurité des cyclistes (cohabitations sur la même chaussée entre les cyclistes et les véhicules motorisés).

De plus, de par son objectif de contribuer au développement du territoire, le projet est de nature à augmenter les émissions polluantes et à modifier le contexte sonore des riverains de la route (augmentation du trafic).

- **Gestion de l'eau :**

La gestion de l'eau dans le cadre de ce projet bien que traditionnelle (rejet tamponné vers les eaux superficielles) va contribuer à améliorer la protection des ressources en eau.

## **CONCLUSION :**

Le résumé non technique permet d'appréhender les enjeux du territoire (préservation des ressources en eau, biodiversité, paysage et activités agricoles), mais il ne permet pas d'identifier les incidences précises du projet sur l'environnement puisque l'approche reste très générale.

Globalement, l'état initial de l'étude d'impact est plutôt sommaire sauf pour le volet biodiversité. Le volet eau qui représente un enjeu important pour le territoire ne fait pas référence aux SDAGE de 2009 ou SAGE de la Sambre. Le volet agricole et le volet sanitaire sont eux inexistants.

L'analyse des incidences du projet pour le volet biodiversité eau est adaptée à la nature du projet. Cependant, le dossier ne contient pas d'analyse des impacts du projet sur les paysages, l'économie agricole et la santé.

Le dossier ne contient pas d'analyse de variantes visant en particulier à prendre en compte les enjeux environnementaux (mise en place de pistes cyclables ou de bandes cyclables bidirectionnelles, adaptation de la largeur de la chaussée). La conception du projet semble reposer uniquement sur une approche technique alors que la réglementation demande que soit prioritairement étudiée la mise en œuvre de mesures d'évitement.

L'utilisation de termes techniques, non définis, ne permet pas une appropriation du projet par le grand public.

Le dossier ne contient pas de réelle argumentation justifiant l'intérêt et l'opportunité de la variante retenue pour l'aménagement de la RD963.



L'aménagement d'itinéraires cyclables est, en soi, intéressant et peut dans une certaine mesure contribuer à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et à inciter à l'usage des déplacements doux et alternatifs. Cependant, d'autres variantes plus sécurisantes (aménagement de pistes cyclables) auraient pu être étudiées.

De surcroît, l'élargissement de la chaussée est susceptible de remettre en cause les bénéfices du projet, dans la mesure où les vitesses de circulation risquent d'augmenter impliquant une dégradation de la sécurité et une augmentation de la gravité des accidents. En matière de sécurité routière des automobilistes, il apparaît plus opportun de réfléchir à des aménagements incitant à réduire les vitesses.

Le projet ne reflète pas une prise en compte des orientations des lois Grenelle (de 2009 et 2010) puisque ce dernier n'a pas évolué depuis 2008.

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



Philippe JOSCHT