



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le nouvel itinéraire fret contournant Lille (59)

n°Ae : 2011 - 86

Avis établi lors de la séance du 22 février 2012 - n°d'enregistrement : 008110-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 22 février 2012 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier du nouvel itinéraire fret de transit (NIFT) contournant Lille (59).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Rouquès, Schmit, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet.

Étaient absents ou excusés : Mmes Rauzy, Vestur, MM. Barthod, Letourneux

N'a pas participé à la délibération, en application du § 2.4.1 du règlement intérieur : M Vernier

*

**

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet de nouvel itinéraire fret de transit (NIFT) contournant Lille (59) par le préfet de la région Nord – Pas-de-Calais. Ce dossier est parvenu complet à l'Ae le 5 décembre 2011.

L'Ae a consulté le préfet du département du Nord au titre de ses compétences en matière d'environnement par courrier du 12 décembre 2011.

Elle a consulté le ministère chargé de la Santé par courrier en date du 12 décembre 2011.

L'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nord – Pas-de-Calais (DREAL) le 10 janvier 2012.

Sur le rapport de Mme Amandine Orsini et de M. François Vauglin, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Résumé des recommandations

Une partie importante du trafic de fret ferroviaire en région Nord – Pas-de-Calais transite par Lille, sur des itinéraires ferroviaires déjà très sollicités par le trafic de voyageurs (notamment TER). Cette situation met en concurrence aux heures de pointe les différents usages du réseau ferroviaire, au détriment du fret.

Un programme visant l'aménagement d'un itinéraire fret de contournement de l'agglomération lilloise a été conçu, afin d'améliorer la compétitivité de l'offre de fret, délester un axe de transport voyageur particulièrement chargé en heure de pointe dans le « nœud lillois » et dégager de nouvelles capacités de développement pour les trains de voyageurs.

Ce programme, dit « Nouvel Itinéraire Fret de Transit » ou « NIFT », comporte deux opérations :

- L'opération « A », objet du présent dossier : réalisation de deux raccordements ferroviaires en gare d'Aulnoye – Aymeries et en gare de Busigny, et aménagement d'un terminus TER en gare de Busigny,
- L'opération « B », qui n'est pas traitée dans ce dossier : renforcement de la sous-station d'alimentation caténaire des Terres Noires à Dechy (mise en service prévue en 2016).

Les qualités de présentation et de lisibilité de l'étude d'impact sont satisfaisantes, ainsi que la prise en compte de l'environnement par le projet.

Le dossier ou le projet pourraient toutefois être améliorés sur l'articulation entre les deux opérations « A » et « B » du programme (le fonctionnement du réseau n'est pas expliqué dans la période d'attente de la réalisation de l'opération « B » de renforcement de son alimentation électrique), et sur les impacts sonores du projet.

Sur ce deuxième point, l'Ae recommande :

- de mieux expliquer les hypothèses de trafic retenues et de mettre en cohérence les engagements du maître d'ouvrage pour éviter ou réduire les effets du bruit avec celles-ci,
- de compléter l'évaluation des impacts sonores du projet par une présentation du trafic actuel et futur sur les voies du NIFT de Lille, même en dehors des zones de travaux,
- et de présenter les niveaux de bruit actuels et à long terme, en façades d'au moins un échantillon représentatif des habitations riveraines de cet itinéraire ferroviaire.

Enfin, l'Ae rappelle que toute destruction d'espèces protégées ou de leur habitat nécessite d'obtenir préalablement une dérogation.

L'Ae émet par ailleurs un certain nombre d'autres recommandations exposées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

1 Présentation de l'opération et de son contexte

1.1 Le contexte

La région Nord-Pas-de-Calais est l'une des régions les plus importantes, hors Ile-de-France, en termes de trafic fret. La moitié de ce trafic est généré par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD). Une grande partie est constituée par des trains complets qui transitent entre la zone littorale (zone portuaire et industrielle de Dunkerque et de Calais), et l'est de la France (industries sidérurgiques du bassin lorrain).

Certains de ces flux transverses sont actuellement acheminés par « l'Artère Nord-Est », via Hazebrouck, Lille, Valenciennes, Avesnes et Hirson. Ils transitent donc par la couronne lilloise, très sollicitée par ailleurs par le trafic des trains express régionaux (TER). Les conflits en heure de pointe dans le nœud lillois viennent ainsi dégrader les sillons², particulièrement ceux du fret.

Parallèlement, le conseil régional Nord-Pas-de-Calais a engagé un plan de développement des dessertes TER, qui s'est traduit entre 2003 et 2005 par une augmentation importante de l'offre, avec l'objectif de doubler la fréquentation d'ici 2020. 80% des TER ont pour origine ou destination Lille.

Pour remédier aux conflits fret/TER, et pour permettre une meilleure offre de sillons pour le fret concomitamment au développement du trafic voyageurs autour de Lille, un programme de Nouvel Itinéraire Fret de Transit (NIFT) de Lille a été inscrit au contrat de projets État-Région (CPER) Nord-Pas-de-Calais 2007-2013.

1.2 Le projet et ses finalités

Les objectifs du NIFT de Lille sont d'améliorer la qualité de l'offre de sillons pour le fret ferroviaire et de délester un axe de transport voyageurs particulièrement chargé en heure de pointe.

Le présent projet est constitué de l'opération dite « A » du programme de NIFT de Lille. Il consiste en :

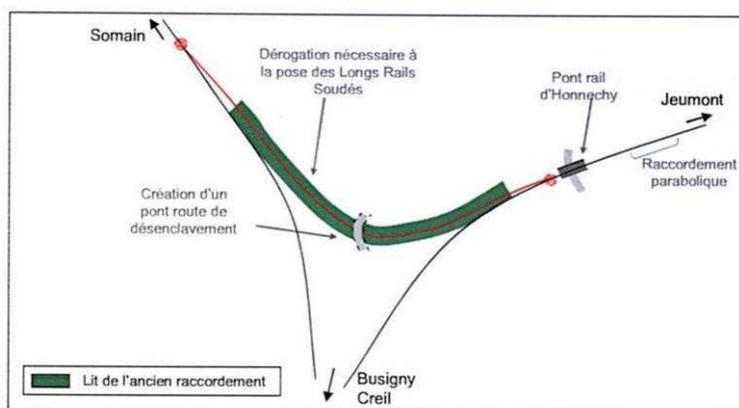
- la réalisation de deux raccordements ferroviaires au niveau d'Honnechy/Busigny et d'Aulnoyes-Aymeries/Leval, en double voie électrifiée circulaire à 60 km/h, et des abris (« shelters ») nécessaires à l'entretien des voies,
- l'aménagement d'un terminus TER en gare de Busigny (aménagement de voie et création d'un quai « voyageurs »),
- les aménagements hydrauliques nécessaires et consécutifs à la réalisation de ces ouvrages.

Ce nouvel itinéraire permettra aux convois de fret d'éviter le nœud lillois (voir ci-dessous la carte en page 6).

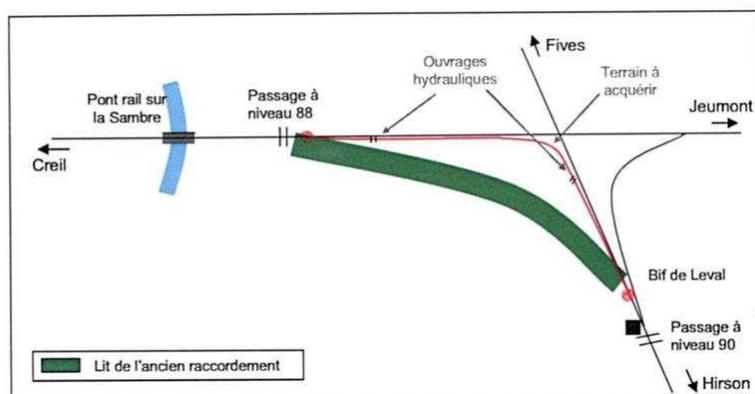
Le démarrage des travaux est planifié pour mi-2012 avec mise en service du NIFT de Lille prévue fin 2014.

Le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France (RFF). Le financement du présent projet (opération « A ») (66,840 M€) est assuré dans le cadre du Contrat de projet État-Région (CPER) 2006-2013 par l'État (36,895 M€) et la Région Nord – Pas-de-Calais (29,945 M€).

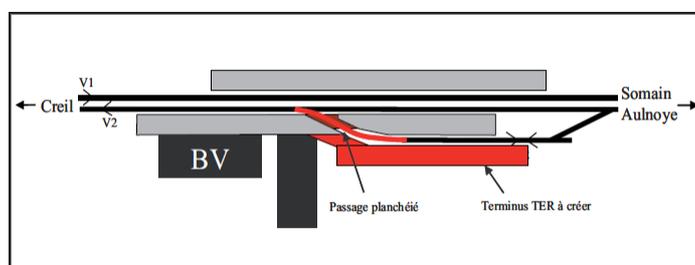
² Un sillon ferroviaire est la période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré (définition publiée par le journal officiel du 21 octobre 2004).



Projet de raccordement d'Honnechy/Busigny – Le raccordement à construire est indiqué en trait fin rouge



Projet de raccordement d'Aulnoye-Aymeries/Leval – Le raccordement à construire est indiqué en trait fin rouge



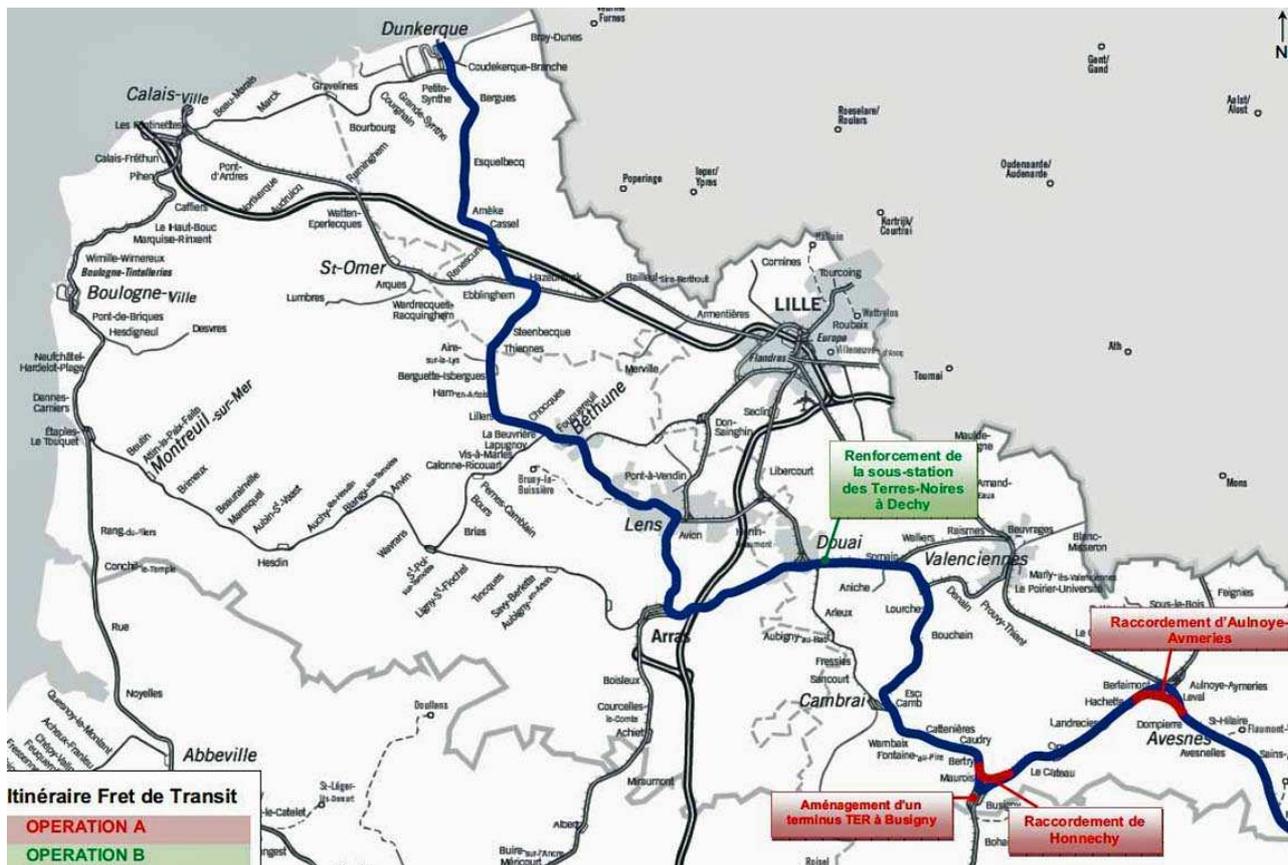
Projet de terminus TER à créer en gare de Busigny – Les parties à créer sont en rouge, les quais existant en gris

1.3 Le programme dans lequel s'insère le projet

Le NIFT de Lille comporte une deuxième opération, dite « B », qui permettra de renforcer la sous-station caténaire des Terres Noires³. Sa mise en service est prévue pour 2016. Ainsi, le programme d'ensemble du NIFT de Lille se décline en quatre ouvrages, répartis selon les deux opérations suivantes :

- opération « A » (correspondant au projet sur lequel porte le présent avis) : deux raccordements ferroviaires, l'un en gare de Busigny et l'autre en gare d'Aulnoye – Aymeries, et l'aménagement d'un terminus TER en gare de Busigny (mise en service prévue en 2014) ;
- opération « B » : renforcement de la sous-station d'alimentation caténaire des Terres Noires à Dechy, afin de sécuriser l'alimentation électrique de ce secteur ferroviaire (mise en service en 2016).

³ RFF assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations « A » et « B », hors intervention sur le patrimoine de RTE, réalisée sous maîtrise d'ouvrage RTE au sein de l'opération « B ».



Situation des interventions (tiré de l'étude d'impact) – en bleu, le tracé du NIFT de Lille

Le Nouvel Itinéraire Fret de Transit réutilise un maximum d'infrastructures existantes, notamment les aménagements créés pour la séparation des flux en gare de Lens dans le cadre du XI^e CPER (pour éviter les conflits Fret/TER), ainsi que le raccordement de Blangy (au niveau d'Arras), réalisé dans le cadre du XII^e CPER, et dont la mise en service est effective depuis 2010.

Le NIFT de Lille vise à offrir aux transporteurs ferroviaires des sillons fret fiables notamment pour les flux de marchandises échangées entre le port de Dunkerque et l'est de la France. Aucune information n'est fournie quant aux marchandises transportées.

Pour compléter l'information du public sur les finalités du programme d'ensemble, l'Ae recommande d'indiquer la nature des marchandises transportées (pondéreux, matières dangereuses...).

1.4 Les procédures

Le dossier fourni est celui de l'enquête publique⁴ qui porte sur la déclaration d'utilité publique⁵, sur la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) des communes de Busigny et d'Aulnoye-Aymeries et du plan local d'urbanisme (PLU) de Leval⁶, et sur la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁷ de l'opération « A » du NIFT de Lille.

4 Article R.214-8 du code de l'environnement.

5 Article L.11-1-1 du code de l'expropriation.

6 Articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme.

7 Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement et R.214-1, rubriques 2.1.5.0, 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.3.0, 3.1.5.0.

L'étude d'impact présentée vaut évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁸. Cette partie comporte les éléments prévus par la réglementation⁹ et conclut à l'absence d'incidence sur ces sites (voir 2.3.3).

Une enquête parcellaire est nécessaire et sera l'objet d'une enquête publique propre.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est bien présentée et d'une lecture agréable.

Pour faciliter la compréhension du public, l'Ae recommande de constituer un glossaire des abréviations utilisées dans le tableau d'évaluation multicritères des solutions envisagées (page 66) : UM, US, GB1, GA, BAL, BAPR, BMU, etc. de compléter le dossier par des profils en long et des profils en large de chaque raccordement.

2.1 Le programme de travaux

La mise en service du contournement fret est prévue dès la mise en service de l'opération « A ». Cependant, le dossier précise que, sans les travaux de renforcement de la sous-station caténaire des Terres Noires, opération dite « B »¹⁰, l'alimentation électrique du contournement est sous-dimensionnée au regard des contraintes de traction électrique sur l'itinéraire.

La deuxième opération est donc nécessaire pour garantir un fonctionnement pérenne du projet. Il a été expliqué aux rapporteurs que le délai entre la livraison du NIFT de Lille et le renforcement de cette sous-station électrique, estimé à deux ans, n'empêchera pas un fonctionnement correct de l'infrastructure. En revanche, il apparaît que cette situation comportera des fragilités dans l'alimentation électrique qui ne peuvent être acceptées dans la durée.

L'Ae recommande de clarifier le phasage entre les opérations A et B du programme de contournement, et que soient précisées dans le dossier les conditions dans lesquelles le NIFT de Lille sera mis en service en 2014 dans l'attente du confortement électrique de la sous-station des Terres Noires.

Ces considérations démontrent que les opérations « A » (traitée ici) et « B » constituent un programme au sens du code de l'Environnement¹¹.

Or l'article R.122-3 IV du même code dispose : « Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

Dès lors, l'étude d'impact soumise à l'Ae devrait comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une appréciation des impacts de l'opération « B » de renforcement de la sous-station caténaire des Terres Noires.

Lors de la réalisation de l'opération « B », la maîtrise d'ouvrage sera répartie entre RFF et RTE (cf. ci-dessus au 1.2), chacun des maîtres d'ouvrage pouvant produire leur étude d'impact. Les dispositions réglementaires qui viennent d'être rappelées montrent qu'il leur est possible de présenter une étude d'impact unique.

L'Ae suggère aux maîtres d'ouvrages concernés de s'entendre sur la présentation, le moment venu, d'une étude d'impact unique portant sur la réalisation de l'opération « B ».

8 Article R.214-6 II 4°b) du code de l'environnement .

9 Article R. 414-23 I du code de l'environnement.

10 Les travaux prévus permettront d'augmenter la tension de la station de 45 000 volts à 90 000 ou 225 000 volts. Une remise en état de la sous-station existante est également prévue.

11 Le programme s'entendant au sens du code de l'environnement est défini par l'article L122-1 II (deuxième alinéa) : « Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

2.2 Le projet : état des lieux, justification et variantes

2.2.1 La justification du projet

La durée moyenne actuelle du parcours Dunkerque – Metz est de 7h01. En heure de pointe, elle s'élève à 8h49, faisant du fret une offre peu compétitive. De surcroît, les trajets de plus de six heures doivent être effectués par un équipage de deux conducteurs.

Dans ce contexte, la justification du projet repose principalement sur la libération de sillons traversant le nœud ferroviaire de Lille, afin d'améliorer le trafic des TER de voyageurs¹², et l'offre d'un meilleur service au fret ferroviaire pendant les heures de pointe, afin d'ouvrir de nouveaux débouchés au port de Calais et d'assurer une bonne desserte du port de Dunkerque.

L'aménagement d'un terminus TER en gare de Busigny est justifié par la situation actuelle notoirement insuffisante : les TER ayant pour terminus Busigny stationnent sur les voies Creil – Jeumont, perturbant ainsi cet axe de circulation.

En pratique, la solution retenue permet un gain de l'ordre de deux heures en offrant en heure de pointe (soit pendant une durée de six heures chaque jour) deux sillons par heure et par sens, soit 24 circulations par jour. Le gain de temps est obtenu malgré un allongement du parcours d'environ 70 km.

Les hypothèses de trafic retenues pour l'évaluation du projet

Le trafic est/ouest (dans les deux sens) en transit par Lille qui peut être détourné sur le NIFT a été estimé à :

- 8 trains par jour à l'horizon de la mise en service du projet (2014),
- 9 trains par jour à l'horizon de 2015,
- 11 trains par jour à l'horizon de 2043.

Néanmoins, l'étude d'impact prend comme référence un trafic de 24 trains par jour pour prendre en compte une hypothèse défavorable « maximaliste » et calibrer largement les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, notamment en ce qui concerne le bruit.

2.2.2 Les variantes

Cinq variantes ont été étudiées. Elles sont l'objet d'une analyse multi-critères dans laquelle notamment les « contraintes de circulation ferroviaire », le coût des aménagements, et le temps de parcours sont comparés.

Les capacités des infrastructures concernées (tant en nombre de sillons qu'en durée de trajet), probablement incluses dans le critère « contraintes de circulation ferroviaire » n'apparaissent toutefois pas explicitement dans cette analyse. Or il s'agit d'un paramètre récurrent dans le dossier (« libérer deux sillons par heure », « libérer de la capacité pour le TER », « dégager de la capacité sur l'axe Hazebrouck – Lille Valenciennes Aulnoye-Aymeries », « problème de capacité de la section Beuvrages-Valenciennes », etc.).

Pour une meilleure compréhension par le public du choix réalisé, l'Ae recommande d'explicitier dans l'analyse multicritères les capacités d'infrastructures offertes par chaque variante.

La variante retenue abaisse à 6h28 la durée du parcours Dunkerque – Metz en heure de pointe. Cette variante implique la réalisation de deux raccordements pour éviter aux convois de fret de devoir réaliser deux demi-tours sur le parcours.

Au sein de la variante retenue, trois solutions ont été étudiées au niveau du raccordement d'Honnechy – Busigny, et deux au niveau du raccordement d'Aulnoye-Aymeries. Leur description vient utilement compléter cette partie du dossier, et le choix entre ces solutions est présenté notamment au regard de critères environnementaux.

¹² Le schéma régional des transports de la région Nord – Pas-de-Calais vise un doublement de la fréquentation TER à l'horizon 2020, grâce à une amélioration de la régularité et au développement de nouvelles dessertes.

Au niveau d'Honnechy – Busigny, l'un des critères du choix de la solution retenue est le besoin ou non d'une « dérogation longs rails soudés ». L'Ae recommande d'explicitier cette notion pour faciliter la compréhension de cette partie.

2.2.3 État des lieux – zone d'étude

Les aires d'études sont centrées sur les zones de travaux : Aulnoye-Aymeries d'une part, Honnechy et Busigny d'autre part. L'état des lieux est établi de manière proportionnée et hiérarchisée sur ces deux zones.

Il est toutefois mentionné l'existence potentielle de cavités souterraines dans les zones étudiées. La présence ou non de cavités peut avoir un impact important sur les travaux à réaliser, vu leur importance (création de voies ferrées, mise en dépôt de déblais, et réalisation d'ouvrages hydrauliques).

L'Ae recommande qu'une description précise de l'état des sous-sols soit apportée dans l'étude d'impact, afin d'établir clairement l'existence ou non de risques géotechniques eu égard aux aménagements prévus.

Les impacts du projet tout au long des lignes et des gares concernées sont évoqués ci-dessous en 2.3.1.

2.3 Les impacts permanents sur l'environnement

2.3.1 Les impacts sur le bruit et les milieux naturels

Le bruit

La réglementation relative au bruit repose sur des seuils que doit respecter le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré, noté LAeq, pendant la période diurne (de 6 heures à 22 heures) et pendant la période nocturne (de 22 heures à 6 heures). Cette grandeur correspond à la contribution sonore de l'infrastructure concernée sur toute la période. Elle est ainsi définie dans la norme NF S 31-110¹³ : « Le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation. »

Le dossier fournit une évaluation maximale des trafics futurs (voir 2.2.1) de 24 circulations par jour sur le futur itinéraire de contournement (2 sillons x 2 sens x 6 heures par jour). Ils sont présentés comme une évaluation par excès du trafic raisonnablement prévisible. En effet, le trafic moyen journalier envisagé n'est que de 8 à 11 circulations et uniquement en période diurne.

L'étude acoustique du raccordement d'Honnechy a mis en évidence deux habitations en dépassement de seuils réglementaires pour lesquelles des mesures de type isolation de façade sont envisagées. Le dossier mentionne que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place ces mesures « à la condition que les seuils réglementaires soient dépassés en situation de projet (sur la base d'un trafic de 8 trains fret) » (page 101). Toutefois, cette condition de mise en œuvre des mesures n'est pas cohérente par rapport aux hypothèses de trafic à l'échéance 2015 (9 trains) et 2043 (11 trains) annoncées par le maître d'ouvrage.

L'Ae recommande :

- *de mieux expliquer le choix des hypothèses de trafic fret prises en compte sur l'itinéraire,*
- *que les incidences sur les deux habitations affectées par le raccordement ferroviaire fassent l'objet d'un engagement du maître d'ouvrage cohérent avec l'étude de bruit et les hypothèses de trafic.*

Pour les autres travaux (raccordement d'Aulnoye-Aymeries et quai TER), aucune modification significative de l'ambiance sonore n'est mise en évidence par l'étude.

¹³ Norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ».

Les impacts acoustiques sur les sections non concernées par les travaux mais risquant d'être affectées de façon sensible par les circulations supplémentaires sur l'itinéraire alternatif ou du fait du délestage des voies traversant Lille (Hazebrouck-Aulnoye-Aymeries) ont été étudiés sous l'angle des points noirs bruit. Sur l'itinéraire alternatif, la démonstration a été faite que le projet n'engendre pas de nouveaux points noirs bruit.

Pour compléter l'évaluation des impacts sonores du projet, l'Ae recommande :

- ***de présenter le trafic actuel et futur sur les voies du NIFT de Lille, même en dehors des deux zones de travaux évoquées,***
- ***de présenter les niveaux de bruit actuels et à long terme, en façades d'au moins un échantillon représentatif des habitations riveraines de cet itinéraire ferroviaire.***

Les milieux naturels

La réalisation des travaux à Honnechy conduira à mettre un déblai en dépôt.

D'après le dossier, une première zone de dépôt a été envisagée puis abandonnée au regard des enjeux écologiques. Actuellement, le maître d'ouvrage envisage l'utilisation du site de l'ancienne carrière à argile au voisinage de l'usine de galvanisation. La possibilité de cette solution dépend de la réalisation d'un inventaire des espèces présentes et de l'accord des propriétaires.

L'Ae recommande de tenir le public constamment informé de l'évolution de cet aspect du dossier.

Concernant le raccordement d'Honnechy, le dossier d'étude d'impact montre l'existence d'un risque d'impacts sur des Tritons crêtés, Grenouilles rousses, Crapauds communs, Grenouilles vertes, Crapauds calamites ou Tritons palmés. Il est ensuite précisé (page 226) : « Afin d'éviter la destruction des individus pendant les travaux, un écologue agréé viendra vérifier la présence ou non d'individus sur les emprises du chantier, au niveau de la base travaux, sur l'ancien raccordement et aussi sur les voies ferrées existantes, notamment pour l'alyte accoucheur qui peut se réfugier dans le ballast. Le cas échéant, il transférera les individus vers une zone adéquate en fonction de la saison et de l'espèce. »

Le même mode opératoire est présenté au sujet du raccordement d'Aulnoye-Aymeries au sujet de la Grenouille rousse et du Crapaud commun (page 328).

L'Ae rappelle que les articles L.411-1 à L.411-6 du code de l'environnement prohibent la destruction des espèces protégées et de leurs habitats. Les opérations de déplacement ou destruction sont soumises à une procédure spécifique de dérogation à cette interdiction, selon les articles R.411-1 et suivants, qui devra être appliquée le cas échéant.

Un pont-route de désenclavement sera construit à Honnechy pour préserver l'accessibilité des terres agricoles sises dans le triangle ferroviaire de moins de 10 ha créé par le raccordement.

Afin de préserver une liaison attractive au même endroit pour la faune locale, l'Ae recommande de végétaliser à l'aide d'essences locales les abords de ce pont et le passage ainsi créé.

2.3.2 Dossier loi sur l'eau

Sur la commune d'Honnechy, le projet implique la création d'un raccordement ferroviaire en remblai et en déblai. Ces aménagements interceptent les ruissellements du bassin versant amont et le rejet des eaux de ruissellements dans le fossé en amont de la « rivièrette » des Essarts.

Les travaux au niveau du raccordement d'Aulnoye-Aymeries impliquent, entre autres, le franchissement par deux fois du ruisseau des Mortiers, la dérivation de celui-ci sur environ 130 m, et des rejets d'eaux de ruissellement en phase d'exploitation.

En conséquence de ces travaux, une demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement est nécessaire pour l'opération « A ». Le dossier transmis comporte une partie intitulée « Volet eau et milieu aquatique : chapitre 6 : Dossiers d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques – demandes d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement » qui répond à cette obligation.

La description des aménagements et impacts hydrauliques du projet est claire et complète. Toutefois, cette partie « loi sur l'eau » n'apporte que peu d'informations concernant la nature, la qualité écologique des milieux traversés et des espèces en présence, et les incidences du projet sur ces milieux. Ces informations sont présentes dans les autres parties de l'étude d'impact. Il conviendrait de compléter cette partie « loi sur l'eau » sur ce point pour qu'elle respecte la forme attendue.

Par ailleurs, l'état initial de la qualité des cours d'eau a été réalisé, pour la Sambre, à partir des données figurant dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), pour l'Escaut, à partir des données du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie, et pour le fossé du chemin de la Jouisse, la « rivièrette » des Essards et le ruisseau des Mortiers, à partir d'observations de terrain.

L'Ae recommande de compléter cette partie par des mesures in situ pour qualifier la qualité physico-chimique et biologique des cours d'eau traversés.

Concernant les incidences sur le milieu aquatique, le dossier n'apporte que peu d'informations concernant la nature et la qualité écologique des milieux traversés et des espèces en présence.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ces points¹⁴.

Concernant le raccordement d'Aulnoye-Aymeries, le dossier mentionne qu'un traitement particulier des berges du ruisseau des Mortiers sera réalisé, et que la continuité écologique de ce dernier sera rétablie (pages 422 et 423), sans plus de précisions.

L'Ae recommande de préciser les mesures prises au niveau du ruisseau des Mortiers, ainsi que le suivi qui sera mis en place, pour rétablir les continuités écologiques.

2.3.3 L'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche des zones de travaux et le seul susceptible d'être affecté est la proposition de site d'intérêt communautaire (pSIC) « Forêts de Mormal et Bois l'Evêque, Bois de la Lanière et plaine alluviale de la Sambre » (FR3100509) situé à :

- plus de 20 kilomètres de la zone de travaux du raccordement d'Honnechy.
- à environ 2,2 kilomètres de la zone de travaux du raccordement d'Aulnoye-Aymeries.

L'étude conclut à l'absence d'incidence des deux raccordements sur ce site, notamment grâce aux précautions prises pour le cheminement des engins en phase chantier.

2.4 L'analyse des coûts collectifs et avantages induits

L'Ae n'a pas d'observation à émettre sur cette partie du dossier.

2.5 Les impacts du chantier

Le dossier mentionne que les opérations auront lieu de nuit, afin de minimiser les interruptions de ligne. Toutefois les nuisances liées au bruit pendant la phase chantier ne sont pas évaluées (même si les zones de travaux sont peu habitées).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des effets sonores des travaux de nuit, et si des habitations sont affectées, des mesures prises pour les éviter ou les atténuer.

Dans le cadre de la réalisation d'un terminus TER en gare de Busigny, des aménagements sont prévus : dépose des voies et appareils inutilisés, etc.

L'Ae recommande que le dossier précise quelle gestion sera faite des déchets issus de ces déposes,

¹⁴ L'Ae rappelle que l'étude d'impact peut valoir étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau, si elle contient les renseignements demandés : code de l'environnement, article R214-6 II 4°a).

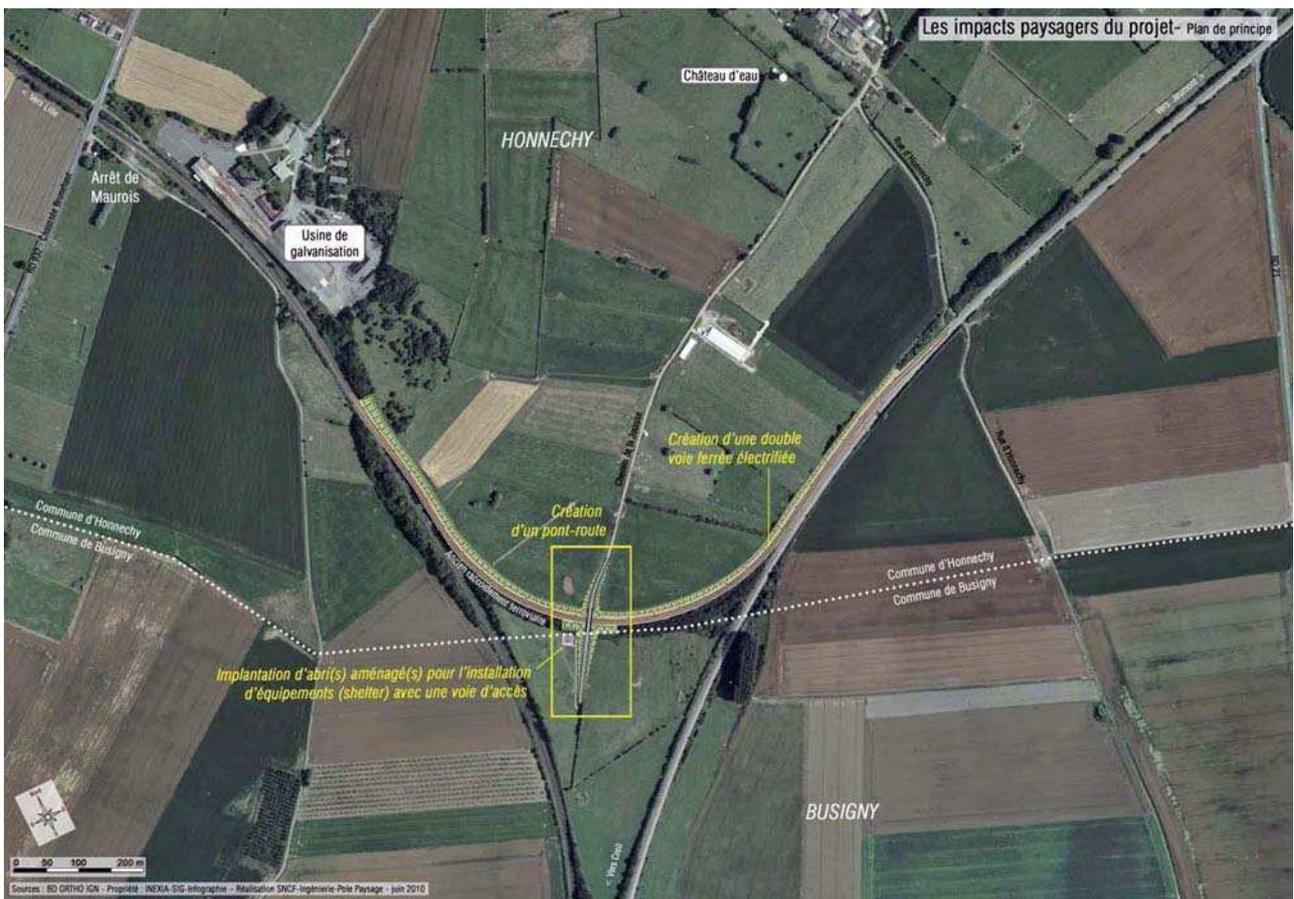
notamment dans le cas éventuel de traverses bois créosotées.

3 Le résumé non technique

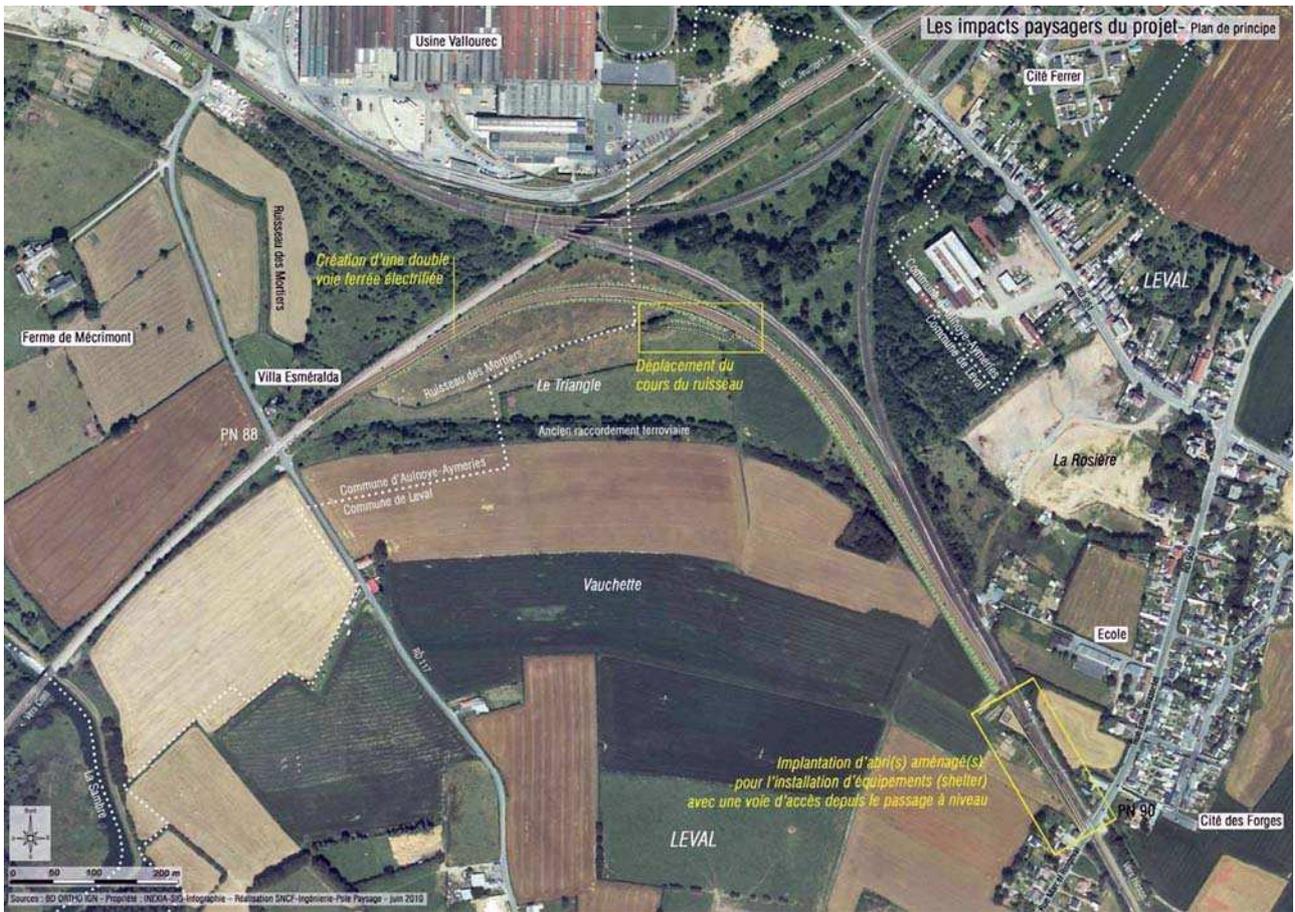
Il présente les mêmes qualités de lisibilité et de synthèse que celles de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique en tenant compte des recommandations faites dans le présent avis.

*
* *
*



Le raccordement d'Honnechy/Busigny (tiré de l'étude d'impact)



Le raccordement d'Aulnoye-Aymeries (tiré de l'étude d'impact)