



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aire de stationnement du canal de la Sensée à l'aval de l'écluse de Gœulzin (59)

n°Ae : 2017-002

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 mars 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aire de stationnement du canal de la Sensée à l'aval de l'écluse de Gœulzin (59).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Marc Clément, François Duval, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, François Letourneux, Mauricette Steinfeldt.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, le dossier ayant été reçu complet le 9 janvier 2017. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 10 janvier 2017 :

- le préfet du département du Nord, et a pris en compte sa réponse en date du ,
- la ministre chargée de la santé.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Caroll Gardet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, 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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet se situe sur les communes de Férin et de Courchelettes (59), à une quinzaine de kilomètres au sud de Douai. La demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » porte sur la création d'une aire de stationnement des navires empruntant le canal dans le cadre du projet de restauration des berges à l'aval de l'écluse de Gœulzin, sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF). Il constitue la seconde phase de l'opération de confortement des berges du canal de la Sensée.

L'Ae estime que les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le bruit et les vibrations liés aux travaux d'aménagement des berges,
- la pollution des eaux pendant les travaux.

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux du projet. Elle porte à la fois sur l'aire de stationnement et sur les travaux envisagés sur les berges du canal pour la seconde phase. L'Ae recommande néanmoins de compléter le dossier par les éléments pertinents relatifs à la première phase du projet.

En outre, l'Ae recommande de :

- mettre à jour le dossier au regard de l'espèce protégée Armérie de Haller en réalisant l'inventaire nécessaire et en prévoyant, le cas échéant, des mesures de protection adaptées ;
- mieux caractériser les nuisances acoustiques liées au chantier, et de préciser les modalités du constat et du suivi qui seront réalisés en matière de vibrations ainsi que les modalités d'information du public sur ce sujet ;
- vérifier la compatibilité des travaux prévus avec le règlement des captages d'eau potable du secteur et de réaliser les demandes d'autorisation nécessaires le cas échéant ;
- préciser la quantité de déblais issus du chantier, leurs qualités et modes de transport et de traitement.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Historique du projet. Rappel du contexte

Le projet présenté se situe sur les communes de Férin et de Courchelettes, à une quinzaine de kilomètres au sud de Douai. Il concerne le canal de la Sensée, long de 26 km, construit en 1819 et 1820 pour compléter le canal de Saint Quentin et diminuer de 63 km le trajet par voie d'eau entre Dunkerque et Cambrai. Aménagé en tant que canal à grand gabarit en 1968², il est emprunté quotidiennement, en moyenne, par 50 bateaux. Le projet est placé entre les points kilométriques (PK) 21,245 et 23,226, soit une longueur de 1 980 m, à l'aval de l'écluse de Gœulzin située au PK 20,168, et à l'amont de celle de Courchelettes.

Les aménagements, tel que présentés par Voies navigables de France (VNF), constituent la seconde phase (dite phase 2) des travaux de confortement des berges du canal de la Sensée. Ces dernières connaissent d'importantes dégradations dues principalement aux circulations d'eau à l'arrière des perrés actuels de type Sensée³, conduisant à des affaissements des chemins de service, notamment en rive droite, et à des fuites à travers la digue.

La phase 1 a consisté en un remplacement à l'identique des protections des berges, à l'amont de la phase 2, sans modification de profil.

Pour l'Ae, le projet global doit être considéré comme constitué par l'ensemble des deux phases.

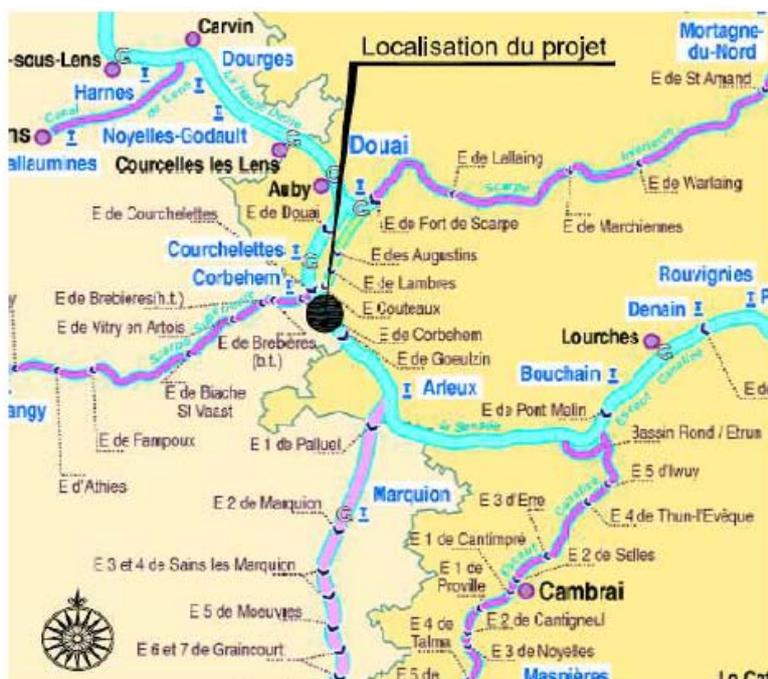


Figure 1 : Localisation géographique du projet (source : dossier étude d'impact)

² Il constitue une partie de la liaison Dunkerque-Escaut qui se raccorde au canal du Nord.

³ Perré béton placés sur des pieux en béton armé de 2,5 m de longueur. Ce type de perré a été initialement mis en place sur le canal de la Sensée, d'où le nom.

1.2 Présentation des aménagements projetés

Le dossier porte sur la création d'une aire de stationnement pour les navires empruntant le canal, dans le cadre des travaux de restauration des berges à l'aval de l'écluse de Gœulzin (59) sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF). Le dossier indique que seule la réalisation de l'aire de stationnement entre dans le champ d'application de la « loi sur l'eau ». L'implantation de cette nouvelle aire de stationnement pour des péniches de 3 000 tonnes est prévue entre les points kilométriques (PK) 22,705 à 23,155 du canal, soit sur une longueur de 450 m. Toutefois, certaines pages du dossier indiquent des valeurs différentes (PK 22,295 à 23,219, p.7 du dossier loi sur l'eau).

La phase 2 du projet, qui sera réalisée sans interruption de circulation, prévoit également d'équiper la zone d'attente existante entre les PK 22,343 à 22,577 (p. 81 de l'étude d'impact) de points d'ancrage pour l'accueil des bateaux de 4 400 tonnes, ainsi que de restaurer la défense des berges en rive droite (palplanches) et en rive gauche (enrochements) et de reconstituer les chemins de service sur les deux rives, ces deux derniers types de travaux étant réalisés du PK 21,245 au PK 23,226 (soit environ 1 980 m).



Figure 2 : description du projet (source : dossier loi sur l'eau)

Le montant total des travaux envisagés est d'environ 15 millions d'€ pour la phase 2.

1.3 Procédures relatives au projet

La création de l'aire de stationnement, élément de la phase 2 du projet, est soumise à autorisation au titre de la loi sur l'eau, en application des articles L. 214 –1 à 6 du code de l'environnement⁴.

Le projet (phase 1 et 2) est soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 122–2 du code de l'environnement pour reprofilage d'un cours d'eau⁵. Cette étude doit faire l'objet d'un avis de l'Ae, autorité environnementale compétente compte tenu du fait que le maître d'ouvrage, VNF, est un établissement public sous tutelle de la ministre chargée de l'environnement. Le projet étant soumis à étude d'impact, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura

⁴ Rubrique 3.1.2.0. « installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m.

⁵ Rubrique 10 de l'annexe à cet article : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m.

2000⁶, laquelle est présentée dans le dossier et conclut à l'absence d'incidence. L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur cette conclusion.

L'étude d'impact ne présente pas la phase 1 qui a été réalisée courant 2010, ni en termes de travaux, ni en termes d'impact sur l'environnement. Cette première phase, ne prévoyant pas de modification du profil du canal, n'était pas soumise à autorisation loi sur l'eau, étant assimilée à des travaux d'entretien du canal. Toutefois, elle fait partie d'un projet d'ensemble et les informations la concernant auraient dû être présentées dans le cadre de l'étude d'impact à laquelle est soumise la phase 2.

Cette méthode n'a pas été choisie par le maître d'ouvrage. Eu égard aux éléments présentés dans l'étude d'impact pour la phase 2, il apparaît que les principaux impacts du projet sont liés à la phase travaux et que les éventuels impacts de la première phase semblent maintenant échus, les travaux étant achevés. L'Ae considère cependant que le maître d'ouvrage devrait compléter l'étude d'impact par les éléments pertinents liés à la première phase.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage complète l'étude d'impact par les éléments pertinents relatifs à la première phase du projet.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae estime que les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le bruit et les vibrations liés aux travaux d'aménagement des berges
- la pollution des eaux pendant les travaux.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux du projet tant pour ce qui concerne la phase de réalisation des travaux que la phase d'exploitation de la voie d'eau. Elle porte à la fois sur l'aire de stationnement et sur les travaux envisagés sur les berges du canal.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir : « *une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* ».

Le dossier ne présente pas de variantes au projet retenu (autre localisation de l'aire de stationnement, par exemple) et gagnerait à le faire. Il présente uniquement des variantes à la solution technique retenue pour la restauration des berges.

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

2.2 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial identifie plusieurs zones d'études :

- le canal de la Sensée sur la zone de la phase 2 (PK 21,245 à PK 23,226) de son aménagement ;
- une bande d'étude de 100 m de part et d'autre de ce canal, dite aire d'étude restreinte.

Elle prévoit également un périmètre d'étude étendu correspondant à la zone d'influence socio-économique du projet et comprenant les communes de Férin, Courchelettes et Corbehem.

2.2.1 Milieux naturels

Aucun espace naturel protégé ou inventorié n'est identifié au sein de l'aire d'étude restreinte. Le projet est situé à 400 mètres de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁷ « Bassins de Brébières et bois du grand carré ». Le dossier note que le site Natura 2000 le plus proche (Site d'intérêt communautaire (SIC) n° FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ») est situé à 7 km environ au nord de la zone d'étude.

Le dossier indique, par ailleurs, qu'aucune espèce de flore protégée n'a été observée sur la bande d'étude. Toutefois, il est indiqué, en annexe du dossier, que l'Armérie de Haller, espèce végétale protégée dans le territoire de l'ancienne région Nord Pas-de-Calais, a été observée sur la commune de Courchelettes, sans qu'il ne soit précisé sa localisation exacte. La faune présente est relativement banale, compte tenu du caractère dégradé par anthropisation de la bande d'étude.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier au regard de l'espèce protégée Armérie de Haller mentionnée en annexe en réalisant l'inventaire nécessaire et en prévoyant, le cas échéant, des mesures de protection adaptées.

Une espèce exotique envahissante, la Renouée du Japon, a été recensée sur l'aire d'étude. L'Ae note que le maître d'ouvrage a prévu de mettre en place un protocole pour son élimination.

2.2.2 Eaux

2.2.2.1 Eaux superficielles

Le canal de la Sensée, alimenté par la rivière éponyme, fait partie de la masse d'eau FRAR52 « Canal de la Sensée et Sensée du canal du Nord à la confluence avec l'Escaut canalisé », de potentiel écologique médiocre⁸, au sens de la directive cadre sur l'eau⁹ (DCE). Son objectif d'atteinte du bon

⁷ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁸ On parle de potentiel écologique (et non d'état écologique) pour les masses d'eau artificielles et les masses d'eau fortement modifiées. Le potentiel écologique d'une masse d'eau artificielle ou fortement modifiée est défini par rapport à la référence du type de masses d'eau de surface le plus comparable. Par rapport aux valeurs des éléments de qualité pour le type de masses d'eau de surface le plus comparable, les valeurs du bon potentiel tiennent compte des caractéristiques artificielles ou fortement modifiées de la masse d'eau. Le potentiel écologique comporte quatre classes : bon, moyen, médiocre et mauvais. L'objectif chimique reste, quant à lui, inchangé.

potentiel écologique est repoussé à 2027¹⁰. Aucune information n'est fournie sur l'état chimique de la masse d'eau.

L'Ae recommande de compléter les informations relatives à l'état chimique de la masse d'eau concernée par le projet.

2.2.2.2 Eaux souterraines

Le site est situé au droit de l'aquifère, « nappe de la craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée », réservoir d'eau souterraine le plus important du nord de la France. Cette masse d'eau (FRAG006), en mauvais état chimique, a un objectif de bon état chimique à horizon 2027 selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie.

2.2.2.3 Captages d'eau potable

Le canal est directement concerné par les périmètres de protection immédiats, rapprochés et éloignés des six captages d'eau potable de la commune de Férin, déclarés d'utilité publique le 6 mai 1981.

2.2.3 Zones humides

Le SDAGE faisant apparaître une « zone à dominante humide » sur le secteur d'étude, une détermination de zones humides a été conduite au droit de la zone prévue pour l'aire de stationnement. Elle s'est appuyée sur la réalisation de six sondages pédologiques et de relevés de végétation. Elle a permis de conclure qu'aucun caractère de zone humide n'a été mis en évidence sur le secteur étudié.

2.2.4 Milieu humain

Le site est situé à proximité immédiate d'habitations, les plus proches se localisant aux deux extrémités du projet. Il s'agit des centres des communes de Férin, Courchelettes et Corbehem, ainsi que de quelques habitations isolées le long du canal. L'ambiance sonore du secteur est indiquée comme calme du fait de l'éloignement des infrastructures routières.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Les principaux impacts potentiels du projet sont liés à la phase travaux.

⁹ La DCE (directive 2000-60/CE), transposée en droit français par la loi n°2004-838 du 21 avril 2004, fixe un objectif général d'atteinte, d'ici à 2015, le bon état des différents milieux aquatiques sur tout le territoire européen. L'état des masses d'eau fait référence au dispositif d'évaluation de la qualité des milieux aquatiques défini par la DCE. Pour les masses d'eau superficielles l'état des masses d'eau est constitué d'un état écologique (ou potentiel écologique pour les masses d'eau fortement modifiées) et d'un état chimique. Pour les masses d'eau souterraines, il est constitué d'un état quantitatif et d'un état chimique.

¹⁰ Le potentiel écologique actuel est qualifié de médiocre avec une pollution constatée issue de nombreuses sources diffuses.

2.3.1 Impacts temporaires des travaux d'aménagement de l'aire de stationnement

2.3.1.1 Bruit et vibrations

Les travaux seront réalisés principalement de jour. Les travaux les plus bruyants sont ceux de battage des palplanches en rive droite du canal et au droit de la nouvelle aire de stationnement. Le dossier indique uniquement que le projet respectera la réglementation relative au bruit des engins de chantier. Il serait toutefois être utile de caractériser le bruit émis durant le chantier et d'en étudier l'impact sur les habitations les plus proches afin d'en déduire des mesures d'évitement ou de réduction des nuisances acoustiques.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de mieux caractériser les nuisances acoustiques liées au chantier, les habitations concernées et les éventuelles mesures de réduction prévues.

Concernant les vibrations, notamment lors du battage des palplanches, le dossier indique qu'un suivi sera réalisé après avoir établi un constat avant le démarrage des travaux. Aucun élément n'est fourni sur la nature des constats, du suivi et de l'information qui sera donnée aux habitants des maisons les plus proches, ni sur la nature des mesures qui seraient prises en conséquence.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser les modalités du constat, du suivi et des mesures qui seront réalisés en matière de vibrations et les modalités d'information du public sur ce sujet.

2.3.1.2 Eaux superficielles et souterraines

Les principaux risques en phase travaux sont liés à une pollution des eaux, notamment par la remise en suspension de matériaux. La plus grande partie des travaux sera réalisée depuis la voie d'eau.

Des mesures de réduction sont prévues, notamment par la mise en place de dispositifs de collecte et de gestion des effluents et des eaux de ruissellement du chantier, avec création d'un bassin avant démarrage du chantier. Il est également indiqué que la réalisation des travaux de terrassement se fera en dehors des fortes périodes pluvieuses (pour éviter la mise en suspension des particules fines). Le dossier ne précise toutefois pas les conditions météorologiques qui entraîneront l'arrêt du chantier.

Selon le dossier loi sur l'eau, le projet est compatible avec le règlement des captages. Or celui-ci prévoit que toute construction superficielle autre que celles nécessaires à l'exploitation des points d'eau doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préfectorale.

L'Ae recommande de vérifier la compatibilité des travaux prévus avec le règlement des captages d'eau potable du secteur et de réaliser les demandes d'autorisation nécessaires le cas échéant.

2.3.1.3 Déblais

La création de la nouvelle aire de stationnement, mais également, de façon plus modeste, la restauration des berges, entraîneront la production de matériaux de déblais. Leurs volume et devenir

ne sont pas précisés dans le dossier, même si le maître d'ouvrage a d'ores et déjà prévu qu'un plan de circulation des engins soit mis en place avec les communes concernées pour ce qui concerne le trafic de chantier sur les voies de circulation adjacentes. L'évacuation des déchets par la voie d'eau mérite d'être étudiée.

L'Ae recommande de préciser la quantité de déblais issus du chantier, la qualité de ces produits et leurs modes de transport et de traitement.

2.3.2 Impacts permanents

Les impacts permanents liés à une augmentation éventuelle de la circulation sur le canal ne sont pas évoqués dans le dossier.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage présente les conséquences en matière de trafic sur le canal des travaux projetés et les impacts qui en découlent.

2.3.3 Impacts cumulés

Si les impacts cumulés ont fait l'objet d'une attention du maître d'ouvrage dans un paragraphe dédié, l'Ae note que les travaux de la première phase n'y sont pas pris en compte.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend la présentation des modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées et des effets de ces mesures.

Les mesures de suivi ne sont présentées que dans le dossier loi sur l'eau, sans les évoquer dans l'étude d'impact. De ce fait, seules des mesures relatives à l'eau sont prévues en omettant de présenter les mesures de suivi relatives aux autres domaines de l'environnement et notamment le bruit et les vibrations en phase chantier.

L'Ae recommande de préciser, avant l'enquête publique, les modalités exactes de suivi du chantier prévues, dans chacun des domaines de l'environnement.

L'étude d'impact présentée n'a, en outre, pas de chapitre dédié à ces suivis, ce qui ne facilite pas une vision globale des efforts faits ou non dans ce domaine.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de regrouper dans un chapitre dédié l'ensemble des mesures de suivi.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et proportionné aux enjeux du projet. Sur la forme, il aurait gagné à être séparé de l'étude d'impact pour constituer un fascicule spécifique.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.