



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de contournement routier
du Conseil départemental du Pas-de-Calais
sur les communes de Divion, Camblain-Chatelain et Ourton (62)**

n°MRAe 2021-5241

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts de France s'est réunie le 20 avril 2021 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet contournement routier à Divion, Camblain-châtelain et Ourton dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher, Valérie Morel et M. Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, 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 le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 23 février 2021, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, 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 l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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 la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet de contournement routier, porté par le Conseil départemental du Pas-de-Calais, consiste à construire une nouvelle route sur environ 4,4 km sur le territoire des communes de Divion, Camblain-Châtelain et Ourton dans le département du Pas-de-Calais.

Il a pour objet d'améliorer la qualité de vie des habitants de Divion et Ourton, de fluidifier la circulation et d'améliorer la sécurité sur la route RD 941.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision du 12 octobre 2018 de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas. Les motifs étaient le risque d'impacts liés à la consommation d'espaces agricoles, à la gestion des eaux pluviales, en lien avec la proximité du captage de Ourton, à la protection de la biodiversité et des continuités écologiques et aux impacts du trafic induit.

La démarche d'évaluation environnementale est à compléter, notamment sur les variantes étudiées qui sont à envisager dans un périmètre moins restreint (autres fuseaux). Une demande de dérogation pour la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées est prévue, sans avoir démontré au préalable l'absence de solution alternative. L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en l'absence de solution alternative.

Les inventaires et l'évaluation des impacts sur la biodiversité doivent être complétés. L'effectivité des mesures envisagées et leur capacité à compenser les impacts négatifs du projet ne sont pas prouvées. Les moyens pour rétablir des continuités écologiques pour la faune protégée sont insuffisants. Les effets cumulés avec le parc éolien de Camblain-Châtelain sont à étudier.

L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat. Le volet sur l'évolution du trafic n'est pas suffisamment justifié, notamment le gain annoncé en termes d'amélioration du trafic et du report de circulation. L'étude n'aborde pas les possibilités d'établissement de liaisons cyclables, ni la thématique des aires de covoiturage.

Les conséquences d'une augmentation du trafic et de son déplacement sur l'urbanisation et les projets d'aménagement sont à étudier.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de contournement Divion-Ourton

Le projet de contournement Divion/Ourton, porté par le Conseil départemental du Pas-de-Calais, consiste à construire une nouvelle route sur environ 4,4 km entre la route départementale RD 941 à Divion et la route départementale RD 301 à Ourton, sur le territoire des communes de Divion, Camblain-Châtelain et Ourton dans le département du Pas-de-Calais.

Il s'inscrit dans le schéma d'itinéraire concernant la RD 941, adopté par la commission permanente du conseil départemental du Pas-de-Calais, et a pour objet d'améliorer la qualité de vie des habitants de Divion et Ourton, de fluidifier la circulation et d'améliorer la sécurité sur la RD 941.

L'aménagement proposé comprend (document « présentation et justification du projet » page 9) :

- la construction d'une route à deux fois une voie de 4,4 km entre le giratoire de la zone d'activités commerciales de la Clarence et le giratoire sur la RD94, avec l'ajout d'une voie de dépassement dans les deux sens pour la section 3 de 1,650 km ;
- l'aménagement de chemins pour rétablir les accès aux parcelles agricoles, les chemins agricoles n'ayant pas d'accès direct sur le contournement ;
- la création de quatre bassins pour la gestion des eaux pluviales du projet ;
- la construction d'un ouvrage de franchissement de la RD341 à Divion ;
- la construction d'un ouvrage d'art à Ourton entre la RD86 E2 et la RD941 pour l'accès aux zones agricoles ;
- un dispositif d'atténuation acoustique à Divion et à Ourton ;
- trois points d'échanges : le giratoire existant de la zone d'activité de Divion, un giratoire à 4 branches à créer sur la RD 86E et un giratoire à 3 branches à créer sur la RD941.

Le coût total estimé est de 23 000 000 € TTC pour une durée de travaux de 3 à 4 ans.

Le projet s'inscrit dans un milieu de bocages, de boisements et de cultures, à l'interface du bassin minier et des belvédères Artésiens. Il traverse le site de l'ancienne mine de Camblain-Châtelain, s'insère entre un petit massif forestier (« le bois du Pluy ») et un périmètre de captage d'eau potable et longe le futur parc éolien de Camblain-Châtelain.

Le présent projet fait l'objet d'une demande d'autorisation unique. Il est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau par la rubrique 2-1-5-0 (rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles supérieures ou égale à 20 ha) et il fait également l'objet d'une demande de dérogation d'espèces protégées.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision du 12 octobre 2018 de l'autorité environnementale. Les motifs étaient le risque d'impacts liés à la consommation d'espaces agricoles, à la gestion des eaux pluviales, en lien avec la proximité du captage de Ourton, à la protection de la biodiversité et des continuités écologiques et aux impacts du trafic induit.



Localisation du projet (source document « présentation et justification du projet » page 9)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels, à la gestion des eaux, à la qualité de l'air et au bruit en lien avec le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé et reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Néanmoins, il conviendra de l'actualiser après apport à l'étude d'impact des compléments recommandés.

L'autorité environnementale recommande de reprendre le résumé non technique, après compléments de l'étude d'impact, et notamment sur la réévaluation des enjeux et des impacts sur l'avifaune et les chiroptères.

II.2 Scénarios et justification des choix retenus

Les différentes variantes sont présentées pages 3 et suivantes du document « présentation et justification du projet ».

Le projet est découpé en trois sections et des variantes sont proposées sur chacune de celles-ci.

Le document présente cinq variantes pour la section 1, quatre pour la section 2 et quatre pour la section 3.

Il n'existe pas de proposition de variante autre que le tracé de contournement passant à l'ouest des communes de Divion et Ourton. De même, il n'y a pas de proposition qui ne soit pas la construction d'une infrastructure routière comme, par exemple, le développement de circulation douces, ou la limitation des gabarits des poids lourds dans les communes traversées actuellement.

Pour la section 1, la variante 1B est retenue. Celle-ci démarre à partir de la branche inexploitée du giratoire de la zone commerciale, prévoit un franchissement de la RD 341, un mur anti bruit et la traversée du terroir 33.

Pour la section 2, c'est la variante 2 D qui est retenue. Elle passe au plus proche du parc éolien, à 150 mètres des machines, et est la plus éloignée du périmètre de protection du captage.

Pour la section 3, c'est la 3B qui est retenue. Elle évite le périmètre de captage d'eau (situé à environ 100 mètres) et rejoint la RD941 au nord d'un bassin de décantation déjà existant. Il est indiqué qu'elle impacte moins les corridors écologiques.

Le choix des variantes n'est pas nécessairement explicité en fonction des enjeux environnementaux. De plus, les enjeux liés aux risques miniers et naturels, ainsi que les enjeux paysagers, ne sont pas pris en compte dans les choix des variantes.

Enfin, certaines variantes retenues ne sont pas toujours celles de moindre impact pour l'environnement, sans que cela ne soit justifié (pages 129 et suivantes de l'étude d'impact). C'est par exemple le cas de la variante 1B qui est annoncée comme la plus impactante pour les zones naturelles et les riverains.

On peut également s'interroger sur les propositions faites pour la section 3 qui, de fait, reportera à terme l'ensemble du trafic sur la commune de Diéval. Il est dommage que le contournement de cette commune n'ait pas également été étudié.

L'autorité environnementale rappelle que l'évitement des impacts sur l'environnement doit être prioritairement recherché et recommande :

- *de rechercher d'autres fuseaux moins impactants pour la biodiversité et les continuités écologiques ;*
- *de détailler et comparer les choix de variantes sur chaque section, au regard de leurs impacts sur l'environnement et la santé;*
- *d'intégrer tous les enjeux environnementaux, y compris paysage et risques, dans le choix des variantes.*

II.3 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.3.1 Consommation d'espace

L'étude d'impact ne présente pas de chapitre particulier sur la consommation d'espace.

L'emprise totale du projet n'est pas clairement définie. Le dossier évoque que le projet impactera au moins 17,8 hectares (Volet 5.2 Impacts et mesures faune flore, tableau page 5), mais le tableau présenté ne permet pas de comprendre si l'ensemble du projet est pris en compte (voiries, ouvrage d'art, bassins, etc.).

Les impacts de la consommation d'espace et de l'imperméabilisation des sols qui en résultent, la perte des services écosystémiques¹ rendus ne sont de fait pas non plus évoqués.

L'étude ne présente pas non plus d'évaluation environnementale des impacts du projet sur l'urbanisation. Or le projet, en facilitant les déplacements et en déplaçant le trafic, peut induire des projets d'aménagement, la création de zones d'activités consommatrices d'espace ou de nouveaux objectifs de populations et de construction de logements.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer une réflexion sur l'étalement urbain qui pourrait résulter de la mise en œuvre du projet et d'aborder la thématique de consommation d'espace dans l'étude d'impact.

¹ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

II.3.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet de contournement s'insère dans le paysage du bassin minier à la frontière des paysages des belvédères Artésiens. Le paysage y est diversifié, cultures, boisement, bocages se mêlent. Il peut présenter de forts dénivelés.

Dans sa section 1, le projet passe à proximité de tissu urbain minier et traverse l'ancien site de la mine de Camblain-Châtelain, puis la section 2 pénètre sur un plateau agricole qui présente çà et là des boisements et des linéaires de haies. Enfin, la section 3 présente un dénivelé important et longe le petit bois du Pluy.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage

L'étude d'impact (document « Divion-Ourton-Finale ») aborde les paysages pages 54 et suivantes et page 155. Les principes d'aménagement sont quant à eux décrits dans la partie 3, pages 139 et suivantes de l'étude d'impact.

Le dossier manque d'informations sur le paysage. Les principes d'aménagements paysagers font l'objet de seulement trois pages dans le dossier (139 à 141), avec des coupes présentant les principes d'aménagement par section avec la palette végétale associée. Ces principes sont insuffisants pour apprécier l'insertion du projet dans l'environnement. Il y a lieu d'avoir au minimum un plan détaillé sur tout le linéaire avec l'ensemble des végétaux prévus à une échelle suffisante pour analyser la mise en œuvre de cette palette végétale. Des photomontages seraient nécessaires pour apprécier l'intégration du projet dans le grand paysage.

Dans le cadre des mesures de réductions et de compensations, il est indiqué page 155 : "Afin de compenser l'impact visuel du projet routier, l'insertion paysagère peut être améliorée en agissant sur le paysage local. Ainsi, des continuités écologiques et visuelles pourront être recréées par des plantations sur les parcelles avoisinantes (prolongement de haies bocagères existantes, reconstitution de boisement ou cordon boisé dans les délaissés, plantation d'arbres têtards le long des corridors humides,...)". Cette proposition est trop floue et hypothétique : une réflexion doit être menée pour éviter et réduire les impacts paysagers et, dans un second temps, compenser ceux qui ne peuvent être réduits.

De plus, les impacts sur le paysage ne sont perçus que sous l'angle de la visibilité du projet par les zones urbaines. L'impact de cette nouvelle voirie sur le paysage en tant que tel n'est pas étudié.

Au final, l'insertion du projet n'est ni clairement expliquée ni justifiée, et les impacts ne sont ni identifiés ni définis.

L'autorité environnementale recommande de compléter le volet paysager de l'étude d'impact, en particulier la définition des enjeux et des impacts, la présentation des aménagements paysagers et de démontrer que les mesures de réduction proposées permettent l'insertion du projet dans le paysage traversé.

II.3.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est à environ 1 km au sud-ouest de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 « Les coteaux du bois d'Ourton », ainsi que des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité de milieux forestiers. Des zones à dominante humide sont identifiées à 1 km au nord et 500 mètres au sud du projet.

Aucun site Natura 2000 n'est présent dans un rayon de 20 km autour du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la biodiversité

L'expertise écologique (en annexe de l'étude d'impact, page 313 du fichier « Divion-Ourton-Finale ») présente l'état initial de l'environnement. Un autre document intitulé « Volet 5.2 Impacts et mesures faune flore » présente les impacts et les mesures de réduction et de compensation en partie repris dans l'étude d'impact aux pages 156 et suivantes.

L'étude a réalisé une analyse bibliographique auprès du SIRF (Système d'Information Régional sur la Faune en Hauts-de-France) et du Conservatoire Botanique National de Bailleul et a recensé toutes les informations disponibles jusqu'en 2017.

L'annexe « expertise écologique » de l'étude d'impact (pages 315 et suivantes) présente les méthodologies d'inventaires et les résultats de l'état initial de la biodiversité.

Le dossier comprend également un volet séparé « impact et mesures faune flore » qui semble faire office de demande de dérogation pour les espèces protégées. Les mesures de ce volet sont résumées dans l'étude d'impact aux pages 155 à 162.

Les inventaires se sont déroulés de septembre 2016 à octobre 2018. Sur la période 2016-2017, le tracé était inconnu, les études ont donc été réalisées sur une aire d'étude large. En 2018, l'aire d'étude s'est concentrée sur le tracé retenu pour le contournement.

Outre le fait que les données de 2016 et 2017 commencent à être anciennes, celles-ci sont obtenues par des inventaires réalisés sur un secteur plus large. Intéressantes pour étudier le fonctionnement global de l'écosystème, elles donnent des informations moins précises sur le périmètre rapproché du projet, ce qui les rend en conséquence plus difficiles à exploiter.

Pour les amphibiens, les inventaires datent essentiellement de 2017, et les sites de recherche ne sont pas cartographiés.

De plus, pour la période plus récente de 2018, étudiée dans un périmètre rapproché, la pression d'observation est insuffisante pour permettre un inventaire exhaustif des espèces animales et végétales qui utilisent le site.

On note, par exemple, seulement trois journées d'inventaires pour l'avifaune, dont deux en période de nidification. Pour les chauves-souris, essentiellement deux sorties nocturnes en juin et septembre ont été réalisées. Pour la flore et les habitats, deux journées d'inventaires ont été réalisées en juillet et août.

Ces observations datées de 2018 sont insuffisantes tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, car elles font l'impasse sur des périodes clés :

- pour la flore et les habitats, avril, mai, juin ;
- pour l'avifaune, il manque les périodes de mars et avril pour la migration pré-nuptiale et les reproductions précoces (avril), et septembre et novembre pour les migrations post nuptiales ;
À noter également l'absence de recherche pour la période hivernale et les rapaces diurnes, tels que les busards en milieu d'après midi en juin et juillet pour rechercher les sites de nidifications en cultures ;
- pour les chauves souris, mars avril et mai pour la période d'élevage, mars à mai pour le transit printanier et octobre novembre pour le transit automnal.

De plus, le dossier mentionne qu'une recherche de gîte a été réalisée (page 373 de l'étude d'impact, page 61 de l'expertise écologique), mais la méthode n'est pas précisée. La localisation des gîtes identifiés n'est pas non plus reportée.

Enfin, les méthodologies utilisées pour l'avifaune manquent de clarté. Il est précisé qu'en 2017, les inventaires type indice ponctuel d'abondance ont été utilisés, mais ceux-ci ne sont pas précisément décrits (point d'écoute à chaque passage, durée du point d'écoute, association avec transect).

Pour 2018, le dossier faune flore n'évoque plus la méthode d'indice ponctuel d'abondance. Ici non plus, la méthodologie appliquée n'est pas précisée.

Par ailleurs l'expertise écologique (page 364 du fichier « Divion-Ourton-Finale ») précise que les résultats sont à considérer comme un « échantillonnage partiel des espèces et des habitats » et non comme un inventaire exhaustif du fait de la variabilité végétale dans le temps, de « la superficie importante » du site à étudier et d'« un créneau de prospection restreint ». Elle conclut ainsi ; « La découverte ultérieure d'espèces rares ou protégées non signalées dans l'étude n'est pas à exclure... ».

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter les inventaires avec des données plus récentes et sur des cycles de vies plus pertinents pour la faune et la flore ;*
- *de préciser les méthodologies utilisées pour les batraciens et l'avifaune.*

Les inventaires réalisés ont toutefois permis de mettre en évidence que le site présente une richesse écologique intéressante, tant pour les habitats que pour la faune.

En ce qui concerne les habitats naturels, 15 au total ont été recensés, dont des prairies de fauche de basse et moyenne altitude (habitat naturel Natura 2000 d'intérêt communautaire), et également des pâturages, des fourrés, des friches, des plantations de feuillus et des jardins (page 382 du fichier « Divion-Ourton-Finale »). Les mosaïques d'habitats sont particulièrement intéressantes dans les

zones nord et sud du tracé de contournement. À noter toutefois un arc de plantation de feuillus, traversé en section 2 du contournement, qui présente également un intérêt en termes de trame écologique (cartographie pages 385 à 390 du fichier « Divion-Ourton-Finale »/pages 73 à 78 de l'expertise écologique).

Concernant la flore, une seule espèce protégée a été trouvée, l'Orchis de Fuchs, et une espèce non protégée, mais assez rare en Nord Pas-de-Calais, le Sureau yèbles. À noter également la présence de station d'espèces exotiques envahissantes (Renouée du Japon et Buddleia de David) auxquelles une attention particulière devra être portée.

Pour la faune, les inventaires ont permis de recenser :

- deux espèces d'amphibiens protégés nationalement, le Crapaud commun et la Grenouille rousse, localisées principalement au sud du projet où elles se reproduisent dans le bassin de rétention existant le long de la RD 941 (cartographie pages 409 et 410 du fichier « Divion-Ourton-Finale » et pages 97 et 98 de l'expertise écologique) ;
- deux espèces de reptiles protégées au niveau national, l'Orvet fragile et le Lézard des murailles : le Lézard des murailles est localisé dans la section 1 du projet au niveau du cavalier du terroir 33 (pages 416 et 417 du fichier « Divion-Ourton-Finale ») ;
- 50 espèces d'oiseaux nicheurs sur la période 2017/2018 ont été identifiées, dont 38 espèces protégées comme le Bruant proyer et le Busard Saint-Martin (en danger en Nord Pas-de-Calais), ainsi que la Bergeronnette grise, le Bruant jaune, le Busard des roseaux, la Buse variable, tous vulnérables en Nord-Pas-de-Calais ; À noter également la présence du Chardonneret élégant quasi menacé à l'échelle nationale et vulnérable en Nord pas de Calais et l'Alouette des champs non protégée, mais vulnérable en région ;
- 34 espèces d'oiseaux en période de migration post nuptiale, dont 24 espèces protégées (dont Bouvreuil pivoine, Faucon crécerelle, Pipit farlouse, Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe), toutes vulnérables au niveau national ;
- deux espèces de mammifères protégés, l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe ;
- neuf espèces de chauves souris (déterminées avec certitude), toutes protégées également dont la Sérotine commune, le Murin à moustache, la Pipistrelle de Nathusius, la Noctule commune.

Le dossier présente également des cartographies de l'utilisation du site d'étude pour les chauves-souris (page 447 du fichier « Divion-Ourton-Finale ») et les autres mammifères (page 433 du fichier « Divion-Ourton-Finale »). En revanche cette cartographie n'est pas réalisée pour les oiseaux, les batraciens et les reptiles.

Au final, l'utilisation des différents habitats par les espèces recensées n'est pas exhaustive. Une cartographie et une analyse approfondie des déplacements sur l'aire d'étude rapprochée aurait permis de mieux cerner les enjeux.

L'autorité environnementale recommande de définir l'utilisation du site par l'avifaune, les batraciens et les reptiles, et d'analyser les milieux afin d'en déduire plus précisément les corridors locaux possibles, notamment pour les déplacements, zones refuge et de reproduction des amphibiens et zones de nourrissage et gîte pour les chiroptères.

Les enjeux liés aux espèces et aux sites sont analysés à partir de la page 449 du fichier « Divion-Ourton-Finale » (page 137 de l'expertise écologique). Un tableau récapitule les enjeux par espèce. Il ressort de ce tableau que les enjeux sont sous-évalués.

En effet, l'ensemble des espèces de chauves-souris sont qualifiées à enjeux faibles, alors qu'elles sont toutes protégées au niveau national et que certaines d'entre elles font l'objet d'un plan national d'action (Noctule commune, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Serotine commune).

Au-delà de la patrimonialité régionale d'une espèce, son statut national ainsi que l'évolution de sa population doit amener à une réflexion sur le niveau d'enjeu afférent à l'espèce. Une espèce protégée nationalement reste importante et doit être prise en compte, quand bien même son degré de patrimonialité régionale serait moindre. C'est par exemple le cas du Chardonneret élégant dont les effectifs de population ont chuté de près de 40 % entre 2010 et 2020, ou du Verdier d'Europe qui a perdu plus de 50 % de ses effectifs sur les 18 dernières années.

Les enjeux pour les espèces inventoriées lors de périodes migratoires n'ont pas été évalués.

Une carte des enjeux écologiques du site d'étude est également réalisée (page 455 du fichier « Divion-Ourton-Finale »). Cette cartographie minimise les enjeux en étudiant les habitats séparément et non comme des mosaïques interdépendantes. C'est par exemple le cas du secteur nord où les haies sont identifiées à enjeu fort et la matrice de pâturage qui les supporte est qualifiée à enjeu moyen, alors que pour les oiseaux c'est l'ensemble du site qui est important pour leur cycle de vie, à la fois pour le nourrissage et la nidification.

Enfin, le Busard Saint-Martin, dont l'enjeu est qualifié de fort, niche dans les plaines céréalières. Il est donc étonnant que celles-ci soit qualifiées à enjeu faible.

L'autorité environnementale recommande de requalifier les enjeux du site et son rôle dans un fonctionnement écosystémique plus large.

L'évaluation des impacts est présentée page 156 et suivantes du fichier « Divion-Ourton-Finale » (étude d'impact) et page 8 du volet 5.2 impacts et mesures faune flore.

Les impacts sur les milieux sont évalués de faibles à forts. Les forêts de feuillus et les fourrés médio européens sur sol riche sont analysés comme les plus impactés. L'impact sur les prairies de fauche est sous-évalué, son morcellement conduisant à une perte de son fonctionnement écologique. L'impact doit donc être qualifié de fort pour ce milieu. Même remarque pour les prairies pâturées qui, outre leur intérêt pour le piégeage de carbone, sont le support de haies et donc de corridors écologiques. Leur destruction conduit comme pour les fourrés à une perte de fonctionnement de tout un secteur qui semble être un corridor écologique local.

En ce qui concerne la faune, les impacts sont considérés comme forts pour son ensemble et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les impacts du projet sur les habitats naturels, en fonction des résultats des inventaires complétés et des enjeux réévalués.

Les mesures de réductions, d'évitement et de compensation sont mentionnées dans l'étude d'impact page 136. Les présentations de ces mesures sont détaillées à partir de la page 18 du volet « impact et mesures compensatoires faune flore ».

Les mesures d'évitement consistent essentiellement au balisage des zones sensibles avant les travaux ainsi qu'à l'évitement de l'utilisation de produits phytosanitaires en phase travaux et en phase de fonctionnement. Ces mesures sont incomplètes, il existe des secteurs sur le site d'étude qui peuvent potentiellement être des zones sensibles et nécessitent d'être balisées notamment le long du bois secteur 3 après l'échangeur, la zone arbustive à la sortie du terril au Nord, et les bassins existants. De plus, le balisage tel que présenté est constitué d'un grillage surélevé de 10 cm pour permettre le passage de la petite faune. Or celle-ci peut donc potentiellement être détruite si elle s'aventure sur le chantier. Il conviendrait d'adapter la mesure pour la protéger.

Les mesures de réduction sont le débroussaillage en dehors des périodes sensibles, l'absence d'éclairage, l'implantation d'ouvrage permettant de rétablir les continuités écologiques, des plantations en bord de routes et la mise en place de rampes échappatoires. Le dossier ne présente pas de calendrier des travaux permettant de vérifier les périodes de travaux. De même, outre les périodes de nidification, les périodes de migration de la petite faune (notamment les batraciens) doivent être prises en compte.

L'étude d'impact pages 160 et 161 identifie les ruptures de continuités écologiques dues à la mise en œuvre du projet. Les mesures de réduction et les passages à faune ne rétablissent pas l'ensemble des continuités interrompues, notamment par les ruptures en début de section 2 et en section 3 juste sous l'échangeur. Il n'y a pas d'explication sur le choix des passages (faune ou petite faune) en fonction des secteurs.

Enfin, en absence de descriptions précises et de coupes, il est impossible de présager de leur efficacité, notamment au niveau du cavalier minier où le passage semble sous dimensionné et du passage à faune prévu en mesure R4, qui est couplé à un franchissement routier (pages 30 et 31 et 33 du volet 5,2 impact et mesures faune flore).

Enfin, il n'existe pas de mesures d'évitement ou de réduction pour les habitats et la flore, ni de mesures pour la gestion des espèces exotiques envahissantes.

L'autorité environnementale recommande :

- *de justifier les différentes mesures de réduction et de démontrer la pertinence des choix retenus aussi bien sur la localisation, les espèces visées et les dimensionnements et techniques de mises en œuvre, notamment pour les passages à faune qui ne permettent pas de rétablir l'ensemble des continuités interrompues ;*
- *de compléter les mesures pour les habitats naturels et la flore, notamment concernant la lutte contre la dissémination des espèces exotiques envahissantes.*

D'après l'étude d'impact, il demeure, suite à la mise en place de ces mesures, des impacts résiduels faibles à modérés sur les espèces.

Les mesures compensatoires sont basées entre autres sur l'enjeu lié à l'espèce, le ratio surface impactée/surface présente sur le site du projet, l'efficacité des mesures et la temporalité de mise en œuvre de celles-ci (page 57 du volet mesures de réduction et de compensation faune flore). Les résultats des besoins en compensation sont listés dans le tableau page 61 du même volet.

En premier lieu, à l'examen de ce tableau, on retombe sur l'écueil déjà mentionné précédemment, la sous-évaluation des enjeux sur les espèces. De plus, le document présuppose que les mesures seront efficaces et que l'ensemble des mesures seront mises en œuvre en amont de la réalisation du projet, ce qui paraît inexact puisque, page 88, il est indiqué que ces mesures interviendront en phase chantier. Elles n'auront donc pas la possibilité d'être viables avant le début des travaux permettant ainsi aux espèces impactées d'y trouver refuge avant la mise en fonctionnement du contournement.

En définitive, il n'est retenu que trois milieux à compenser (arborés, arbustifs et herbacés) favorables à seulement trois espèces recensées (Busard Saint Martin, Lorient, et Bruand proyer) pour une surface d'environ 8 hectares.

La localisation des mesures est cartographiée page 71. On note qu'il n'y a aucune compensation dans le secteur terroir au Nord du projet, hormis la pose d'hibernaculum² de part et d'autre du contournement.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les besoins de compensation pour les habitats et les espèces après réévaluation des enjeux et de revoir le calendrier de mises en œuvre des mesures.

Le dossier aborde les effets cumulés page 176 de l'étude d'impact. L'étude affirme qu'il ne peut y avoir d'effets cumulés avec d'autres projets connus, sans les citer. Or le parc éolien de Camblain Chatelain est situé à proximité immédiate du futur contournement. Le dossier n'étudie pas les risques d'augmentation de collision avec les éoliennes qui pourraient découler des différents aménagements le long de l'infrastructure routière, mais également des mesures de réduction et de compensation qui seront mises en place.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les effets cumulés du projet de contournement (aménagements paysagers, bassins et mesures favorables à la biodiversité) avec le projet de parc éolien et de vérifier que ces aménagements ne sont pas susceptibles d'engendrer un accroissement des risques de collision avec les éoliennes en attirant avifaune et chauves-souris à proximité du futur parc.

Enfin, en ce qui concerne la demande de dérogation d'espèces protégées, il est demandé au porteur de projet d'apporter les justifications aux critères visés à l'article L 411-2 du code de l'environnement à savoir :

- la justification de la raison impérieuse d'intérêt public majeur ;
- l'absence de solution alternative : ce point doit être vu à une échelle plus large que la bande de la déclaration d'utilité publique ;
- le maintien, dans un état de conservation favorable de population d'espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. Il convient d'être conclusif.

² Hibernaculum : refuge, le gîte ou la partie d'un terrier qui sert à l'hivernation d'un animal

II.3.4 Ressource en eau (quantité et qualité)

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'aire d'étude du projet est concernée par des zones à dominante humide et un captage d'eau potable.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Un diagnostic pédologique de zone humide a été réalisé en octobre 2018 en complément des inventaires de la flore (étude d'impact page 152). Il a permis de conclure à l'absence de zone humide dans l'emprise du projet.

Le tracé retenu a été défini afin d'éviter de couper un axe de ruissellement important et les périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable d'Ourton.

Le projet a fait l'objet d'un avis d'hydrogéologue agréé en date du 20 novembre 2020, afin d'évaluer l'impact du tracé vis-à-vis du captage d'eau potable de Ourton. Celui-ci conclut à un avis favorable à la réalisation du projet de contournement routier de Divion et Ourton, sous réserve du respect de la réglementation concernant les pollutions liquides ou solides, surtout dans la partie du tracé traversant la commune d'Ourton.

Le projet a fait l'objet d'une étude géotechnique sur l'ensemble du tracé pour vérifier l'aptitude des sols à l'infiltration. Le projet a recherché à maximiser une gestion des eaux pluviales par infiltration. Cependant cette solution n'a pu être retenue sur l'ensemble du tracé. Aussi, la gestion des eaux pluviales par infiltration n'a été retenue que sur une partie du linéaire, un rejet vers le réseau superficiel est proposé sur le linéaire restant. La gestion en infiltration représente une superficie de 7,36 hectares, celle en rejet superficiel une surface de 1,68 hectare.

La zone concernée a été découpée en quatre bassins versants routiers. Le projet prévoit la réalisation d'ouvrages de collecte des eaux de ruissellements dimensionnés dans l'hypothèse d'évènements de pluie d'une période de retour de 20 ans. Quatre bassins étanches à ciel ouvert doivent être aménagés le long de l'axe. En cas de rejet vers le milieu superficiel, il est prévu la mise en place d'un unique bassin étanche, ainsi qu'un bassin de confinement permettant de tamponner une éventuelle pollution accidentelle.

Sur la section en infiltration, il est prévu la mise en place d'un premier bassin de confinement étanche suivi d'un bassin d'infiltration. L'entretien des ouvrages sera assuré par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

L'autorité environnementale n'a pas de remarques particulières sur ce point.

II.3.5 Qualité de l'air et bruit, en lien avec le trafic routier

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas de Calais.

Les espaces agricoles cultivés, les milieux prairiaux, les pâturages, constituent des puits de carbone. Leur substitution par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

La réalisation du projet va générer une augmentation du trafic routier, source de bruit, de nuisances atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du bruit, de la qualité de l'air et du climat

Trafic routier :

Globalement les données sur le trafic sont éparses dans le dossier.

L'étude d'impact (pages 95 et 96) présente des résultats d'une étude réalisée par le département en 2017. Néanmoins les figures ne permettent pas de comprendre quelle est l'intensité du trafic dans le centre de la commune de Divion.

Les hypothèses de trafic sont présentées pages 122 et suivantes de l'étude d'impact.

Actuellement, le niveau de trafic atteint 8 000 véhicules/jour sur la RD 941 (à la jonction avec la RD301) en 2018 (comptages réalisés par le département) avec une part importante de camions (13%). Cette voie structurante qui traverse les communes permet de rejoindre Saint-Pol-sur-Ternoise.

En situation de projet, le Département du Pas-de-Calais estime que le trafic sera de 6 920 véhicules jours en trafic moyen journalier ouvrable (TMJO) sur la déviation, dont 8% de poids lourds. La route existante RD941 entre Divion et Ourton devrait voir son trafic diminuer avec le report du trafic de transit sur le contournement. Après Ourton, en direction de Diéval et après la jonction avec la nouvelle déviation, le trafic passera à 8 500 véhicules/jour et 8% de poids lourds.

Cependant, la diminution du trafic sur la RD941 dans la traversée des communes n'est pas clairement estimée et il n'y a pas d'explication de ces résultats. Il conviendrait de préciser quels paramètres ont été utilisés, quelles hypothèses de reports de trafic ont été envisagées. Le dossier mériterait d'être plus clair et précis sur les trafics attendus sur le contournement et les autres voies.

Enfin, il est regrettable que le dossier n'appréhende pas l'impact du projet sur les temps de trajet et les distances. En effet, un gain ou une perte de temps, une réduction ou augmentation des distances sont des paramètres qui inciteront ou pas les automobilistes à utiliser ce contournement. De plus, cela peut influencer les changements de politique publique et les volontés d'aménagement du territoire futur.

Pour rappel, le Plan de déplacement urbain du syndicat mixte des transports Artois (page 101 de l'étude d'impact) ambitionne une baisse du trafic automobile de 8 % et une valorisation des intermodalités. Le projet de contournement ne prévoit aucune mesure visant à contribuer à l'atteinte de cet objectif. Au contraire, si le contournement permet un gain de temps, il pourrait même conduire à une augmentation de la circulation automobile.

L'autorité environnementale recommande :

- de fournir une étude trafic complète, précise et détaillée, qui permette à la fois de comprendre le trafic routier actuel et les estimations de trafics à venir avec ou sans projet ;
- d'estimer les gains ou pertes de temps liés à l'utilisation du contournement ;
- d'étudier la possibilité d'implantation de zones de covoiturage ou de limitation des gabarits de poids-lourds dans les communes de Divion et Ourton afin de réduire le trafic.

S'agissant des modes actifs, le dossier précise que les itinéraires cyclo-touristiques identifiés sur le secteur ne seront pas impactés, un giratoire entre la déviation et la RD86E2 permettra de maintenir les liaisons. En revanche, aucun aménagement cyclable n'est prévu sur le projet de déviation. La RD941 requalifiée et pacifiée intégrera les modes de circulation doux.

Il est regrettable que les itinéraires cyclo-touristiques et autres aménagements cyclables du secteur ne soient pas identifiés sur une carte.

Il serait opportun que le Conseil départemental justifie l'absence d'aménagement cyclable dans ce projet, dans l'objectif de faciliter le recours à ces modes de déplacement moins impactants. Par ailleurs, les dispositions de l'article L228-3 du code de l'environnement semblent s'appliquer au présent projet : « à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré."

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de création de piste cyclable sur le projet et de justifier les choix retenus.

Bruit :

Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique en novembre 2019. L'objectif a été d'analyser l'impact acoustique du projet de voie nouvelle et de déterminer les protections éventuellement nécessaires. Plusieurs habitations peuvent être impactées par le nouveau tracé, notamment celles situées sur la frange nord du territoire de Divion, et celles localisées au plus près du futur giratoire, sur la RD941.

Les habitations le long de la RD941 existante vont bénéficier directement d'une diminution des niveaux sonores en façade, par la déviation d'une majorité du trafic actuel.

La modélisation de l'état futur a permis d'évaluer la contribution sonore de la nouvelle infrastructure. Cette étude ne met en évidence aucun dépassement des niveaux réglementaires sur les nouveaux secteurs concernés. Aucune mesure de protection acoustique n'est donc nécessaire.

Cependant, le Département souhaite réaliser un merlon acoustique et paysager sur la partie sud, au niveau du raccordement avec la RD941, afin de limiter les impacts visuels et sonores du projet, ainsi qu'un mur anti-bruit sur la partie nord pour les habitations de Divion concernées. En conséquence, la déviation des trafics des centres de Divion et Outron et la mise en place de dispositifs acoustiques devraient permettre de limiter les nuisances sonores des populations sur les territoires concernés.

L'autorité environnementale n'a pas de remarques particulières sur ce point.

Qualité de l'air :

La qualité de l'air est présentée page 48 et suivantes de l'étude d'impact. L'état initial se base sur les données ATMO³ Hauts-de-France disponibles à partir des stations de mesure de Noeux-les-Mines située à environ 14 km et « Béthune Stade » située à environ 16 km. L'étude a été complétée par une campagne de mesures in situ avec six points de mesures mobiles, sur la période du 6 au 21 juin 2019. Les mesures effectuées indiquent que la qualité de l'air est correcte pour les oxydes d'azote et les particules PM10 et PM2,5⁴. L'état initial au droit du projet est cohérent avec les modélisations d'ATMO Hauts-de-France. Le projet a fait l'objet d'une simulation numérique afin d'évaluer l'impact du projet à un horizon futur. Celle-ci conclut à des impacts sur les concentrations très faibles, avec des hausses et les baisses inférieures à 1,1 µg/m³ en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote et les particules PM10, que ce soit pour 2023 ou 2043. Aussi, l'étude conclut-elle que les variations des concentrations ne sont pas de nature à entraîner une dégradation ou une amélioration de la qualité de l'air. Le projet devrait conduire à une baisse des polluants près des habitations dans le centre-ville.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation particulière sur ce point.

L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat.

³ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

⁴ PM10 et PM2,5 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur respectivement de 10 et 2,5 micromètres.