



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 réalisation de la ligne B de BHNS  
de l'agglomération douaisienne  
sur les communes de Leforest, Aubry, Flers-en-Escrebieux,  
Lauwin-Planque, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai, Sin-le-  
Noble et Dechy (59 et 62)  
Étude d'impact du 1<sup>er</sup> mars 2023**

n°MRAe 2023-7002

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2023-7002 adopté lors de la séance du 2 mai 2023 par  
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

1/10

## 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 2 mai 2023 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de réalisation de la ligne B de BHNS de l'agglomération douaisienne à Leforest, Auby, Flers-en-Escrebieux, Lauwin-Planque, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai, Sin-le-Noble et Dechy dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.*

*Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour et Pierre Noualhaguet. .*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 par le syndicat mixte des transports du Douaisis le 3 mars 2023, 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 par courriels du 22 mars 2023 :*

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

*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, auxquels il est destiné.*

*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

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) projette la réalisation de la ligne B du BHNS<sup>1</sup> de l'agglomération douaisienne sur les communes de Leforest, Auby, Flers-en-Escrebieux, Lauwin-Planque, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai, Sin-le-Noble et Dechy, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Ce projet a été soumis à étude d'impact par décision du 6 décembre 2021<sup>2</sup> de l'autorité décisionnaire en charge de l'examen au cas par cas, au motif que le tracé de 17 kilomètres passe par des espaces protégés ou remarquables, notamment les abords de monuments historiques, en site inscrit et en zone tampon d'un bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

L'étude d'impact est à compléter et préciser.

Concernant le paysage, l'autorité environnementale relève que, compte-tenu de la nature des travaux prévus, l'impact devrait en effet être faible, cependant il conviendrait de présenter des photomontages des aménagements prévus dans le périmètre des sites inscrits ou classés ainsi que dans la zone tampon du bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, afin de le démontrer.

L'étude d'impact doit être complétée par l'identification de la nature et des quantités de déchets produits par les travaux pour envisager les possibilités de réutilisation au sein même du projet, les filières de recyclage et de valorisation, ainsi que les itinéraires pour les évacuer et le trafic généré.

Le projet, aussi bien dans sa phase travaux que dans sa phase exploitation, sera à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre qui doivent être évaluées et comparées à la situation actuelle afin de prévoir le cas échéant des mesures complémentaires pour éviter ou réduire la contribution du projet à ces émissions.

---

<sup>1</sup> BHNS : bus à haut niveau de service

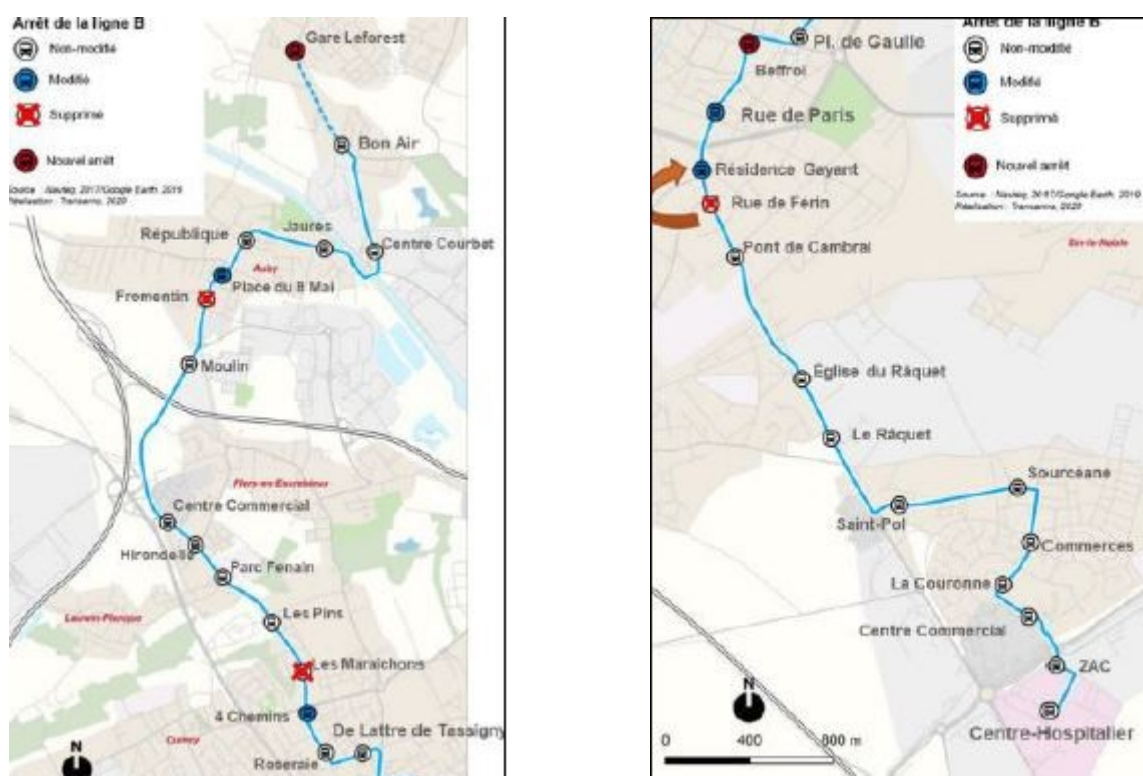
<sup>2</sup> <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

## Avis détaillé

### I. Le projet réalisation de la ligne B de BHNS de l'agglomération douaisienne à Leforest, Auby, Flers-en-Escrebieux, Lauwin-Planque, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai, Sin-le-Noble et Dechy

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) projette la réalisation de la ligne B du BHNS<sup>3</sup> de l'agglomération douaisienne sur les communes de Leforest, Auby, Flers-en-Escrebieux, Lauwin-Planque, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai, Sin-le-Noble et Dechy, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.



Localisation du projet (source : étude d'impact page 11)

Le projet concerne la réalisation d'une ligne structurante de transport en commun d'une longueur de 17,2 kilomètres entre la gare de Leforest et le centre hospitalier de Dechy. Il reprend le tracé existant de la ligne 2 (cf. étude d'impact page 11).

Il comprend les aménagements suivants (cf. étude d'impact pages 95 et suivantes) :

- sur la section nord, de 7,8 kilomètres entre le terminus « Gare de Leforest » et la station « de Lattre de Tassigny » à Douai, les aménagements à réaliser concernent essentiellement l'aménagement des stations du BHNS et le traitement de certains carrefours (priorité bus aux carrefours à feux existants en particulier) ;

<sup>3</sup> BHNS : bus à haut niveau de service

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

- sur la partie sud entre la station « Place de Gaulle » à Douai et le terminus « Centre hospitalier » à Dechy, il est prévu des aménagements de stations, dont la création d'une nouvelle station « Beffroi » et l'aménagement du terminus, l'aménagement de portions de voie en site propre rue de Paris et rue de Cambrai, ainsi que le franchissement du giratoire de la rocade Est.

Sur la section du centre-ville, aucun aménagement de voirie n'est nécessaire, car la ligne B reprend sur 4.3 kilomètres le tracé et les aménagements existants de la ligne A entre les stations De Lattre de Tassigny et De Gaulle (optimisation des aménagements de voirie réalisés dans le cadre de la ligne A).



*projet d'aménagement du giratoire de la rocade (source : étude d'impact page 114)*

Au total, le projet prévoit des tronçons avec réaménagement complet des voiries, sur environ 4 kilomètres, dont une longueur estimée de 1.5 kilomètre en site propre, l'aménagement de 26 nouvelles stations, soit 52 quais. Les nouvelles stations seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite (étude d'impact page 95).

L'étude d'impact indique que, dans le cadre de la mise en place des aménagements bus, les autres modes de déplacements ainsi que le rabattement ont été pris en compte : tout au long des sections aménagées, les continuités cyclables ont été intégrées. Les itinéraires cyclables existants ont été conservés et améliorés.

En lien avec ces aménagements cyclables et bus, des aménagements pour le rabattement vélo et voiture autour du corridor de la ligne B entre les différents modes de transports ont été prévus via l'implantation d'abris vélos sécurisés et de marquage « P+R » des parkings relais.

Le projet d'extension de la ligne A du transport en commun en site propre (phase 2) de l'agglomération du Douaisis a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 12 décembre 2012<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> [https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2012\\_10\\_16\\_214\\_douai\\_tcsp\\_avis.pdf](https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2012_10_16_214_douai_tcsp_avis.pdf)  
<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

Le projet de réalisation de la ligne B du BHNS a été soumis à étude d'impact par décision du 6 décembre 2021<sup>5</sup> de l'autorité décisionnaire en charge de l'examen au cas par cas, au motif que le tracé de 17 kilomètres passe par des espaces protégés ou remarquables, notamment les abords de monuments historiques, en site inscrit et en zone tampon d'un bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco et qu'il est nécessaire d'étudier l'impact des aménagements prévus sur le paysage et le patrimoine.

## **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 aux paysages et patrimoines, au bruit, aux déchets de chantier, à la qualité de l'air, aux émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation au changement climatique, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Résumé non technique**

Un résumé non technique est présent pages 9 et suivantes de l'étude d'impact. Il est souhaitable que le résumé non technique fasse l'objet d'un document séparé.

Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

*L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.*

### **II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus**

L'articulation du projet avec notamment les documents d'urbanisme, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie 2022-2027, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque Deûle, Scarpe aval et Scarpe amont est présentée pages 135 et suivantes de l'étude d'impact.

Concernant les plans locaux d'urbanisme concernés, l'étude indique sommairement la compatibilité, mais sans détailler l'analyse, notamment concernant des éventuelles prescriptions dans le périmètre des monuments historiques et du site inscrit.

Concernant le SDAGE, l'étude d'impact indique que la compatibilité sera assurée par la gestion des eaux et la forte végétalisation du projet.

*L'autorité environnementale recommande de détailler l'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme notamment concernant les prescriptions dans le périmètre des monuments historiques et du site inscrit.*

Concernant les impacts cumulés, l'étude d'impact page 137 liste les projets connus et en déduit l'absence d'impact cumulé, le présent projet pouvant avoir un impact positif de réduction du trafic routier sur le secteur.

<sup>5</sup> <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

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

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

La justification du projet est présentée page 94 de l'étude d'impact.

Il est indiqué que l'étude de faisabilité du projet a montré que la ligne 2 actuelle a un fonctionnement satisfaisant, mais pourrait être améliorée pour renforcer son rôle structurant et augmenter sa fréquentation.

La principale difficulté de la ligne actuelle concerne la variabilité du temps de parcours, qui peut atteindre 11 minutes pour un temps de parcours moyen d'environ 51 minutes.

La combinaison des facteurs suivants explique cette variabilité: des arrêts relativement fréquentés, une succession de carrefours à feux (8 carrefours à feux), des volumes de trafic importants (voie d'accès au centre-ville de Douai depuis le sud de l'agglomération) qui pénalisent la progression des bus de la ligne 2 actuelle et génèrent des aléas (pas d'aménagements de voirie en faveur des bus).

Des aménagements ont donc été étudiés pour y remédier :

- sur la section nord : des aménagements ponctuels des points d'arrêt et de prise en compte des bus aux feux ;
- sur la section sud, des aménagements de couloirs de bus et de prise en compte aux carrefours.

Les simulations réalisées ont montré une fiabilisation des temps de parcours.

Quelques variantes d'aménagement de certaines parties du projet sont présentées pages 118 et suivantes de l'étude d'impact, mais sans préciser la solution retenue. D'ailleurs, l'analyse des impacts sur la faune et la flore (page 129 de l'étude d'impact) évoque les incidences en fonction de la variante qui sera retenue.

Ces incidences sont toutefois de faible ampleur.

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

### **II.4 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.4.1 Paysage et patrimoine**

##### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet est localisé dans le périmètre du site classé « Square Jemmapes » et du site inscrit « site urbain de Douai ». Deux biens inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco sont présents dans l'aire d'étude du projet : le Beffroi de l'Hôtel de ville de Douai et la zone tampon de la cité de la Justice et du Moulin à Aubry.

##### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des paysages et du patrimoine**

L'étude d'impact (pages 53 à 55) présente succinctement les enjeux paysagers liés au patrimoine.

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

Page 129, elle évoque sommairement les impacts sur le paysage et le patrimoine, indiquant que le projet respectera la réglementation en vigueur et fera l'objet d'une demande d'avis auprès de l'Architecte des bâtiments de France, qu'il respectera la topographie des sites et que le projet sera végétalisé afin d'accompagner les cheminements piétonniers. Elle précise page 131 que les projets ne prévoyant que des réaménagements de voiries ou installations de stations de bus, aucun impact n'est attendu. Cependant aucun photomontage ou schéma n'est présenté pour le démontrer.

L'autorité environnementale relève que, compte-tenu de la nature des travaux prévus, notamment dans la zone tampon du bien inscrit à l'Unesco (seul un zebra au sol et un poteau seront retirés au niveau de la cité Justice à Auby), l'impact devrait en effet être faible.

De plus, la description du projet final est imprécise (plusieurs variantes envisagées sur certains points et absence de précision sur d'autres, comme la station Beffroi à créer). Par ailleurs, le projet intègre des modes doux au tracé du BHSN (véloroute notamment), dont l'intégration paysagère n'est pas détaillée.

*L'autorité environnementale recommande de présenter des photomontages des aménagements prévus dans le périmètre des sites inscrits ou classés ainsi que dans la zone tampon du bien inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, afin de démontrer l'impact faible attendu.*

## **II.4.2 Bruit**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le périmètre d'étude est affecté par le bruit des infrastructures classées voies bruyantes (cf carte page 86 de l'étude d'impact).

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

Les incidences du projet sur le bruit sont présentées page 134 de l'étude d'impact.

Il est indiqué que le projet n'est pas de nature à augmenter le bruit en phase d'exploitation. Aucun impact n'est attendu et aucune mesure n'est prévue.

L'étude d'impact (page 124) précise au préalable qu'en phase travaux les impacts seront limités dans le temps et que le projet sera phasé pour réduire les nuisances sur les riverains.

Elle rappelle page 128 que les travaux auront lieu en semaine et en période diurne.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

## **II.4.3 Déchets de chantier**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les travaux de voiries seront à l'origine de déchets de chantier.

Les déchets de chantier nécessitent une gestion particulière vis-à-vis de la population du quartier et plus largement de l'environnement.

### ➤ Prise en compte des déchets de chantier

Les déchets de chantier sont abordés sommairement page 124 de l'étude d'impact, qui indique que la gestion des déchets « sera conforme aux exigences du SYMEVAD (Syndicat Mixte d'Élimination et de Valorisation des déchets), en charge de la collecte et la valorisation des déchets ».

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>



La quantité et la nature des déchets ne sont pas précisées dans le dossier. A fortiori, les voies utilisées pour leur évacuation, avec les trafics prévus, ne sont pas précisés.

*L'autorité environnementale recommande d'identifier la nature des déchets de chantier, d'en estimer les quantités à trier, à valoriser, y compris en favorisant la réutilisation au sein même du projet, ou à éliminer et d'envisager les filières adaptées ; elle recommande également d'identifier les itinéraires utilisés pour évacuer les volumes avec les trafics correspondants.*

## **II.4.4 Qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et adaptation au changement climatique**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont couverts par un plan de protection de l'atmosphère<sup>6</sup> (PPA) depuis 2014.

Le projet s'intègre dans un secteur avec un tissu urbain dense et le phénomène d'îlots de chaleur est potentiellement présent.

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact (page 127) indique que le projet n'engendre pas de pollutions atmosphériques hormis celle liée au trafic déjà existant et qu'en améliorant la performance de la ligne de bus il induira une baisse du trafic lié à l'utilisation des véhicules particuliers. Aucun impact négatif sur la qualité de l'air n'est attendu et aucune mesure n'est prévue.

L'étude d'impact (page 50 à 52) présente le contexte du changement climatique et les objectifs du Plan climat air énergie (PCAET) du Grand Douaisis et du PCAET Hénin-Carvin. Concernant les impacts du projet sur le climat, l'étude d'impact (page 128) indique sommairement que « L'absence de modifications significatives de la topographie et la création des stations sur des sols déjà artificialisés, laisse penser que le projet n'aura pas de conséquence sur le climat ».

Cependant, aucune étude précise des émissions de gaz à effet de serre n'a été menée que ce soit dans la situation ancienne ou future.

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R122-5 du code de l'environnement). Aucune démonstration chiffrée n'est apportée concernant la possibilité du projet de s'inscrire dans une trajectoire compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé au niveau national et européen.

Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Le-Plan-de-Protection-de-l-Atmosphere-interdepartemental-du-Nord-Pas-de-Calais>

<sup>7</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d'impact_0.pdf)

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un volet sur la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, notamment :*

- *en estimant les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux et en phase exploitation (situation ancienne/situation future) pour démontrer le bénéfice global de l'opération sur cet enjeu environnemental, sous la forme d'un bilan carbone global (travaux, réduction du trafic induit, ...)* ;
- *en précisant comment le projet s'inscrit dans la trajectoire d'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé aux niveaux national et européen.*

La vulnérabilité du projet au changement climatique est évoquée mais de manière imprécise au travers du projet de végétalisation du tracé pour lutter contre les îlots de chaleur et réduire l'imperméabilisation des sols (pages 89 et 135 de l'étude d'impact).

Par ailleurs, des dispositions ne semblent pas avoir été prévues concernant la végétalisation des espaces verts afin d'éviter de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques (cf le guide d'information « Végétation en ville » du Réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA)<sup>8</sup>). L'étude d'impact (pages 135) évoque seulement l'emploi de végétaux de label local et une palette végétale adaptée au changement climatique (chaleur).

*L'autorité environnementale recommande de prévoir une mesure pour végétaliser les espaces verts avec des essences non susceptibles de provoquer des réactions allergiques.*

---

<sup>8</sup> <https://www.vegetation-en-ville.org/>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5788-decision.pdf>