



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement de la véloroute de Mormal phase 2
sur les communes de Le Quesnoy, Potelle, Jolimetz,
Villereau et Locquignol (59)
Étude d'impact du 13 décembre 2023**

n°MRAe 2024-7703

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 5 mars 2024 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement de la véloroute de Mormal à Le Quesnoy, Potelle, Jolimetz, Villereau et Locquignol dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, 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 le 4 janvier 2024 par la direction départementale des territoires et de la mer du Nord, 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 R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 23 janvier 2024 :

- le préfet du département du Nord;*
- 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.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage 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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).

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 projet présenté par la communauté de communes du Pays de Mormal consiste à aménager la véloroute de Mormal de Le Quesnoy à Locquignol (phase 2), sur les communes de Le Quesnoy, Potelle, Jolimetz, Villereau et Locquignol dans le département du Nord. L'itinéraire mesure 17 kilomètres. La phase 1 de Maresches à Le Quesnoy (10 kilomètres) a été réalisée en 2018 et inaugurée en septembre 2019.

L'itinéraire emprunte pour partie des routes existantes. Les cyclistes partageront ces portions de route avec les autres usagers.

Les travaux sont principalement la mise en place d'enrobé noir sur 5 827 mètres de chemins forestiers actuellement en schiste noir, la réfection de routes existantes ainsi que la mise en place de marquage au sol et de balisage. La gestion des eaux pluviales n'est pas modifiée.

La capture et le déplacement d'espèces protégées d'amphibiens préalablement aux travaux en forêt nécessitent une demande d'autorisation environnementale au titre de la dérogation à la protection d'espèces protégées.

Le projet a été soumis à étude d'impact aux motifs notamment de sa localisation au sein du site Natura 2000 « forêt de Mormal et bois de l'évêque, bois de la Lanière et plaine alluviale de la Sambre » et du périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRi) d'Aunelle-Hogneau.

L'étude d'impact a été réalisée par Verdi conseil Nord de France et Rainette (volet faune-flore).

Elle est à compléter et à préciser concernant la biodiversité et la mobilité (sécurité des cyclistes).

Pour la flore et la faune, hors amphibiens, les mesures prises en phase travaux (adaptation du calendrier, zones de retournement pour les engins, gestions des espèces exotiques envahissantes) paraissent suffisantes pour limiter les impacts.

Pour la préservation des amphibiens, les mesures concernent le respect de l'emprise du chantier, l'adaptation du calendrier des travaux, le rebouchage des ornières (entre septembre et février) et une mesure de sauvetage des amphibiens (captures des amphibiens quelques semaines avant les travaux, puis déplacement vers les milieux favorables à proximité, suivi par un écologue).

La prise en compte des périodes d'hibernation et de migration des amphibiens et de leurs habitats restent à préciser et à compléter.

Aucune mesure de compensation n'est prévue pour la destruction des amphibiens et de leurs habitats. Les mesures actuelles sont à réétudier et à compléter pour les amphibiens.

Concernant les risques d'inondation, l'étude montre sa compatibilité avec le PPRi.

Concernant la mobilité, l'autorité environnementale recommande de préciser les conditions actuelles de circulation et de justifier que le projet prend bien en compte le cahier de recommandations techniques du CEREMA sur les aménagements cyclables et de compléter, le cas échéant, les mesures pour garantir un aménagement cohérent et sécurisé tenant compte de la présence des autres usagers de la route.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

Le projet présenté par la communauté de communes du Pays de Mormal consiste à aménager la véloroute de Mormal de Le Quesnoy à Locquignol (phase 2), sur 17 kilomètres sur les communes de Le Quesnoy, Potelle, Jolimetz, Villereau et Locquignol dans le département du Nord.

Cette phase 2 fait partie de la véloroute n°31 de Maresches à Locquignol inscrite dans le schéma national des véloroutes – Voies Vertes (cf. Note de présentation non technique page 5).

La phase 1 de Maresches à Le Quesnoy (10 kilomètres) a été réalisée en 2018 et inaugurée en septembre 2019. Les aménagements réalisés sont présentés pages 41-43 de l'étude d'impact.

Les travaux de la phase 2 comprennent (carte page 14 et page 53 de l'étude d'impact) :

- la mise en place d'enrobé noir sur 47 mètres de long de l'accotement de la route départementale RD 932 en entrée de la forêt de Mormal (en rouge sur la carte), actuellement en gravillon ;
- la mise en place d'enrobé noir sur 5 827 mètres de chemins forestiers actuellement en schiste noir (en vert sur la carte) ;
- la réfection de route en pavés sur 210 mètres (en bleu) et en stabilisé sur 732 mètres (en violet) ;
- la mise en place du marquage au sol et de balisage sur 10 326 mètres de route existante pour le partage de la route (en jaune).

Aucun système de gestion des eaux n'est prévu, le projet prévoyant de conserver le fonctionnement hydraulique des routes existantes (étude d'impact page 55).

Le projet nécessite une autorisation environnementale pour la dérogation à la destruction ou dérangement d'espèces protégées. Il a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité en charge de l'examen au cas pas n° 2018-2518¹ du 7 juin 2018, pour les motifs suivants :

- localisation en site Natura 2000 n° FR 3100509 « forêt de Mormal et bois de l'Evêque, bois de la Lanière et plaine alluviale de la Sambre » et en ZNIEFF de type 1 « Doves du Quesnoy et étang du pont rouge » et « complexe bocager de Gommegnies et Jolimetz », en zones à dominante humide, sur des continuités écologiques, des ruisseaux ;
- risque de déranger des espèces protégées menacées (notamment chauves-souris et Cigogne noire) lors des phases de travaux et d'exploitation et de couper des continuités écologiques ;
- risque de pollution des milieux aquatiques en phase travaux ;
- localisation dans la zone d'aléa faible « champ d'expansion des crues » du plan de prévention du risque inondation (PPRi) d'Aunelle-Hogneau : la réhabilitation de la route forestière doit intégrer le risque d'inondation.

1

http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2018_2518_decision_soumission_veloroute_mormal59.pdf

carte de localisation du projet (source : note de présentation non technique, page 8)



Plan des aménagements projetés (étude d'impact page 14) en jaune : partage de la route, en vert : chemins forestiers interdits à la circulation hormis pour l'exploitation forestière (réfection de l'enrobé noir), en rouge : piste cyclable en enrobé noir, en bleu : réfection de pavés, en violet : réfection de stabilisé



AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7703 adopté lors de la séance du 5 mars 2023 par la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

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.

L'étude d'impact a été réalisée par Verdi conseil Nord de France (étude d'impact page 197) et Rainette (volet faune-flore).

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à aux milieux naturels, dont Natura 2000, à la mobilité et aux risques naturels, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté à partir de la page 6 de l'étude d'impact. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. toutefois, il ne contient aucune carte des enjeux identifiés dans l'état initial, ce qui nuit à la compréhension des impacts du projet. Il gagnerait à être présenté dans un fascicule séparé.

L'autorité environnementale recommande :

- *de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé aisément repérable ;*
- *de le compléter avec les documents iconographiques nécessaires croisant les enjeux et l'itinéraire choisi ;*
- *de l'actualiser, après compléments de l'étude d'impact, et notamment concernant les justifications pour le choix du type d'aménagement, les solutions pour assurer la circulation des grumiers en période de travaux, la révision des mesures actuelles pour la prise en compte des amphibiens.*

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

L'étude d'impact analyse (pages 182 et suivantes) la compatibilité du projet avec notamment le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de commune du pays de Mormal, le SDAGE Artois-Picardie 2022-2027, le SAGE de l'Escaut et de la Sambre. La compatibilité est assurée pour le PLUi et les plans programmes cités, car le projet emprunte un itinéraire déjà artificialisé et ne modifie pas les écoulements des eaux.

Les effets cumulés avec les autres projets connus sont présentés à la page 188 de l'étude d'impact. Aucun projet connu susceptible d'impact cumulé n'est identifié. Le projet de contournement d'Avesnes-su-Helpe, le plus proche, est éloigné de 15 kilomètres du projet et les effets cumulés sont estimés faibles à juste titre.

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

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les justifications du projet et les variantes sont présentés à partir de la page 30 de l'étude d'impact. Le projet est motivé par la création d'un itinéraire cyclable sécurisé permettant de relier les territoires régionaux du Valenciennois et du Val-de-Sambre. L'itinéraire est une portion de la véloroute nationale n°31, qui se raccorde à l'Eurovéloroute N°3 dénommée « la Route des Pèlerins ». Ses objectifs sont la mobilité durable, le développement du tourisme et d'emplois ainsi que la valorisation de la forêt de Mormal.

Les variantes sont présentées à partir de la page 33. Il s'agit des évolutions du projet entre 2015 et 2023 en fonction des contraintes de sécurité et de l'évitement d'un fossé présent le long de la route D932.

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 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est dans le parc naturel régional de l'Avesnois.

L'itinéraire traverse plusieurs zonages de protection et d'inventaires dont :

- le site Natura 2000 n° FR 3100509 (zone spéciale de conservation) « forêt de Mormal et bois de l'Evêque, bois de la Lanière et plaine alluviale de la Sambre » ;
- les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 « Les Doutes de Le Quesnoy et l'étang du pont rouge », « le complexe bocager de Gommegnies et Jolimetz », « la forêt domaniale de Mormal et ses lisières » et les ZNIEFF de type 2 « complexe écologique de la forêt de Mormal et zones bocagères associées », ;
- des zones à dominante humide du SDAGE.

Des continuités de type prairie sont également traversées.

Plusieurs cours d'eau interceptent le tracé de la véloroute, mais la voirie et les ouvrages sont déjà existants ce qui limite les impacts.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Faune et flore

Le volet faune-flore de l'étude d'impact (page 12) comprend des inventaires initiaux pour la flore, les habitats, les amphibiens, les insectes, les mammifères et les chauves-souris datant de 5 à 6 ans (entre 2018 et 2019). Le document « Inventaires complémentaires » présente des prospections réalisées en mars et avril 2023 pour la flore et les amphibiens. L'analyse bibliographique a aussi été réalisée en utilisant la base de données du SIRF² et les données du conservatoire botanique nationale de Bailleul (Inventaires complémentaires page 4).

2 Système d'information régionale sur la faune comprenant des données faunistiques sur les territoires du Nord et du Pas-de-Calais

L'étude d'impact reprend les résultats de ces études pages 88 et suivantes.

L'impact de la fréquentation du site sur la faune et la flore est qualifié de faible, à la page 19 de l'étude d'impact, en considérant uniquement la fréquentation existante (promeneur, engins d'exploitation) et l'absence d'éclairage (volet faune flore page 152).

La fréquentation actuelle étant forte, il conviendrait d'étudier les impacts de l'augmentation de la fréquentation et d'en déduire les éventuelles mesures supplémentaires à mettre en place pour limiter les dérangements.

L'activité forestière est susceptible d'avoir un impact supérieur au projet sur la biodiversité et devrait être décrite, par exemple périodes de travaux par rapport au cycle biologique des batraciens.

Par ailleurs, cette exploitation forestière est susceptible de dégrader rapidement la piste cyclable telle qu'elle sera construite, ce qui mérite d'être analysé.

L'autorité environnementale recommande :

- *de reconsidérer les impacts pour la flore et la faune liés à une possible augmentation de la fréquentation en forêt de Mormal induite par le projet;*
- *de tenir compte de l'impact de l'exploitation forestière ;*
- *de compléter le cas échéant les mesures d'évitement ou de réduction des impacts.*

Zones humides

Le dossier présente les zones humides du SAGE de l'Escaut et les zones à dominante humide issues du SDAGE Artois-Picardie. Aucune délimitation des zones humides n'a été effectuée compte tenu de l'itinéraire déjà artificialisé. L'impact sur les zones humides est estimé faible, ce qui est recevable.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Pour la flore six espèces protégées (Dorine à feuilles alternes, Colchique d'automne, etc) et quatre patrimoniales ont été observées lors des dernières prospections (inventaires complémentaires, page 13). Trois espèces exotiques envahissantes (Buddleia de David, Renouée du Japon, Robinier faux-acacia) sont présentes le long de l'itinéraire.

Les mesures prévues en phase chantier permettent l'évitement de la destruction d'espèces floristiques protégées ou patrimoniales : marquage au sol et suivi écologique, emplacement des zones de retournement et stockage des engins en dehors des zones à enjeux, plan de circulation adapté (page 159 de l'étude d'impact). Des mesures sont prévues pour éviter la dissémination d'espèces exotiques envahissantes (page 163 de l'étude d'impact) : incinération, nettoyage des engins, etc.

Concernant les continuités écologiques, l'impact est estimé faible compte tenu de l'artificialisation existante et de la nature du projet.

Faune

Pour les oiseaux, 75 espèces ont été recensées en période de nidification dans l'aire d'étude dont 49 sont nicheuses et protégées.

L'évaluation des impacts bruts du projet est présentée dans le tableau page 156 du volet faune-flore initial. Les impacts de destruction d'individus sont estimés faibles étant donné qu'aucune destruction de milieu favorables (boisement, bâti, bocage, etc) n'est prévue. Seuls des impacts moyens liés au dérangement sont mentionnés.

La principale mesure est l'adaptation du calendrier des travaux qui débuteront entre janvier et mi-février au niveau de la forêt de Mormal, puis entre mi-février et début mars au niveau du Quesnoy. La période de reproduction de l'avifaune est ainsi évitée. Ils s'effectueront aussi en journée pour limiter les nuisances nocturnes.

Deux espèces de reptiles protégés ont été observées : le Lézard vivipare (reproduction certaine) et l'Orvet fragile (reproduction possible). Comme pour l'avifaune l'adaptation du calendrier pour éviter les périodes sensibles est retenue.

Pour les mammifères et les chauves souris les impacts sont estimés faibles étant donné la non destruction d'habitat favorable (aucun abatage de bois, aucune destruction de bâtiment).

Pour les amphibiens six espèces ont été recensées. Les fosses en bordure de route, certaines ornières servent de lieu de ponte et de vie pour ces amphibiens. Des impacts forts pour la destruction d'individus en phase travaux sont attendus.

Les mesures concernant les amphibiens (étude d'impact page 162 et dossier de demande dérogation à partir de la page 128) sont le respect de l'emprise du chantier, l'adaptation du calendrier des travaux, le rebouchage des ornières (entre septembre et février) et une mesure de sauvetage des amphibiens (captures des amphibiens quelques semaines avant les travaux, puis déplacement vers les milieux favorables à proximité, suivi par un écologue).

Cette dernière mesure a nécessité un dossier de demande de dérogation pour le déplacement d'espèces protégées joint au dossier d'étude d'impact.

Aucune mesure de compensation n'est proposée pour la destruction d'amphibiens et de leurs habitats suite à la réfection des voiries, le rebouchage des ornières et l'augmentation de la circulation. Des mesures comme la création de nouvelles mares auraient pu être étudiées.

La réalisation des travaux en période automne/hiver (page 176 de l'étude d'impact) pour les amphibiens n'est pas adaptée pour la Salamandre tachetée. Cette dernière migre en septembre vers ses lieux de reproduction³. Ainsi, le démarrage des travaux est à privilégier à partir de mi-octobre ou novembre pour limiter au maximum l'impact sur cette espèce protégée.

L'autorité environnementale recommande de :

- *démarrer les travaux mi-février ou début novembre pour éviter la période de migration de la Salamandre tachetée ;*
- *prévoir des mesures compensatoires pour la destruction d'amphibiens et de leurs habitats (mares par exemple) et l'isolement des espèces.*

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et Prise en compte des sites Natura 2000

L'étude des incidences sur Natura 2000 est présentée à la page 178 de l'étude d'impact et à la page 163 du volet faune-flore. Elle porte sur les sites présents dans un rayon de 20 kilomètres.

3 D'après Monsieur Godin, spécialiste référent de la Salamandre tachetée sur le secteur

L'analyse prend en compte les espèces inféodées au site Natura 2000 (habitats, chauves-souris et poissons) traversé par le projet. Elle conclut que les impacts sur Natura 2000 seront faibles au vu de la nature du projet et avec les mesures prévues dont l'adaptation du calendrier (entre janvier et début mars). Pour les autres sites Natura 2000, elle conclut à l'absence d'incidences du fait que le tracé retenu pour la véloroute est sur des voies existantes.

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

II.4.2 Risques naturels

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le tracé intercepte le périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRi) Aunelle-Hogneau, dans la forêt de Mormal, où un aléa faible concerne un champ d'expansion de crues (zone vert clair du PPRi).

Des risques de remontées de nappe sont présents le long du tracé.

Un aléa fort pour le retrait-gonflement des argiles est présent lors de la traversée de la forêt de Mormal ce qui pourrait entraîner des fissures sur la voie cyclable et causer des accidents.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Les effets du projet sur l'inondation sont présentés à la page 169 et 185 (pour la compatibilité avec le PPRi) de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale relève que d'après le règlement du PPRi, les projets d'infrastructures ne peuvent être admis que s'ils n'accroissent pas le risque d'inondation, limitent la gêne à l'écoulement et l'emprise de l'ouvrage afin de préserver la capacité de stockage. Les remblais ne peuvent constituer un barrage à l'écoulement (page 29 du règlement).

L'étude d'impact (page 169) indique que le projet ne modifie pas le profil en travers de la route existante. Seul le schiste noir est remplacé par une fondation de 25 cm de grave et 6 cm d'enrobé noir. Il n'est pas prévu de remblai de la route. L'écoulement des eaux n'est ainsi pas modifié et le projet n'augmentera pas les risques d'inondation par rapport à l'existant.

II.4.3 Mobilité

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La création d'une voie cyclable nécessite d'étudier les conditions de circulations actuelles pour identifier les risques liés à la pratique cyclable et ainsi pouvoir définir le type d'aménagement optimal et les mesures à mettre en place pour assurer la sécurité des déplacements en vélo et ainsi favoriser ce type de mobilité. Le manque de sécurité est le premier critère limitant l'usage du vélo.

> Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact (page 179) aborde succinctement le trafic et la sécurité des usagers.

Elle indique que l'augmentation du trafic de cyclistes peut accentuer les problèmes de sécurité, mais que le risque est limité par le choix d'un tracé empruntant des voies à faible circulation, des aménagements ponctuels (au niveau du giratoire « porte de Landrecies ») et la signalétique.

Les choix d'aménagements, hors traitements des points durs, mis en place ne sont pas explicités dans le dossier et les études permettant ces choix ne sont pas présentées. Le cahier de recommandations techniques du CEREMA sur les aménagements cyclables constitue la référence pour assurer des aménagements contigus et sécurisés, soit des aménagements de qualité qui auront plus de chance in fine d'être pratiqués. Trois indicateurs : la vitesse limite réellement pratiquées sur les axes aménagés, le trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (dans les deux sens) et le débit cycliste souhaité, permettent d'apprécier le type d'aménagement cycliste à privilégier. Le dossier ne précise pas si une telle analyse a été réalisée. Le projet doit être mieux justifié au regard des risques pour la sécurité des cyclistes.

L'autorité environnementale recommande de préciser les conditions de circulations actuelles pour identifier les risques liés à la pratique cyclable et de justifier que le projet prend bien en compte le cahier de recommandations techniques du CEREMA pour les aménagements cyclables et de compléter, le cas échéant, les mesures pour garantir un aménagement cohérent et sécurisé tenant compte de la présence des autres usagers de la route.