



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE RÉGION PICARDIE

*Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
de PICARDIE*

**PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE LIGNE DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE
RUE JULES BARNI À AMIENS**

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ETUDE D'IMPACT**

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service consiste au réaménagement de la rue Jules Barni à Amiens, de façade à façade, entre le carrefour de la rue C. de Foucault, au niveau de la gare et le boulevard Pont-Noyelle. Il comprend la réalisation d'une voie centrale dédiée aux véhicules de transports collectifs avec modification des arrêts de bus et des carrefours, la réalisation de bandes ou de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs et la refonte des principes de stationnement.

Il s'inscrit dans le respect des engagements du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Amiens Métropole, approuvé en 2002, qui prévoit d'augmenter la part modale des transports collectifs et des modes «doux» (vélos notamment) et par conséquent de diminuer la part modale de la voiture.

Situé en milieu urbain, les enjeux environnementaux principaux sont essentiellement la protection de la ressource en eau, la prévention du risque naturel d'inondation, la protection du patrimoine historique et des vestiges archéologiques, la protection du cadre de vie des habitants (bruit, paysage, trafic routier) ainsi que la protection de la biodiversité.

L'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage est conforme au code de l'environnement et son contenu proportionné aux enjeux identifiés. Elle a pris en compte les différentes sensibilités environnementales du secteur.

Sous réserve du respect des précautions de chantier préconisées par l'étude d'impact, le projet aura une incidence limitée sur l'environnement. En revanche, un impact négatif est attendu pour les personnes résidant ou travaillant dans le secteur, du fait de la réduction du nombre de places de stationnement et de la transformation des places existantes en stationnement de courte durée.

L'autorité environnementale recommande de mettre à jour les références aux textes réglementaires applicables (état initial).

Au final, une amélioration est attendue pour la réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre.

Amiens, le 28 OCT. 2011

Le préfet de région



Michel DELPUECH

Avis détaillé

I Contexte du projet

Le projet d'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service consiste au réaménagement de la rue Jules Barni à Amiens, de façade à façade, entre le carrefour de la rue C. de Foucault, au niveau de la gare et le boulevard Pont-Noyelle.

Il comprend la réalisation d'une voie centrale dédiée aux véhicules de transports collectifs avec modification des arrêts de bus, modification des carrefours, la réalisation de bandes ou de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs et la refonte des principes de stationnement.

Il s'intègre dans un programme prévoyant, dans son prolongement, l'aménagement de la chaussée Jules Ferry, au sud-est de la ville. Le programme de l'opération prévoit le réaménagement de la rue Jules Barni et de la chaussée Jules Ferry, entre le carrefour de la rue C. de Foucault, au niveau de la gare et le carrefour avec la rue René et Marcelle Sobo (cf. principes d'aménagement d'axe page 14).

L'axe Barni-Ferry, dans un secteur urbanisé, est un corridor majeur de transports collectifs et une pénétrante importante du territoire amiénois.

La communauté d'agglomération souhaite réaménager cet axe afin d'améliorer la desserte de bus et notamment leur vitesse commerciale, de pacifier et partager l'espace entre les usagers, de sécuriser les abords des établissements scolaires et de permettre une meilleure accessibilité des commerces. La réalisation des voies et aménagements dédiés aux transports collectifs, de pistes cyclables et l'élargissement des trottoirs existants se feraient au détriment des automobiles et des places de stationnement qui leur sont réservées.

II Cadre juridique

Le programme du projet, d'un montant d'environ 4,4 millions d'euros hors taxes (cf. dossier page 15), est soumis à étude d'impact conformément à l'article R122-5, 2° du code de l'environnement sans enquête publique conformément à l'article R123-1 du même code (cf. annexe 1, 8°), en raison du classement de l'opération dans la rubrique « Travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 euros » sans la création de nouveaux ouvrages ni la modification d'assiette des ouvrages existants.

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R122-1-1 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de Région.

L'avis de l'autorité environnementale est transmis au pétitionnaire et doit faire l'objet d'une mise à disposition du public pendant 1 mois, conformément à l'article R122-12 du code de l'environnement en l'absence d'enquête publique.

Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

III Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Pour le projet concerné, situé en milieu urbain, les enjeux environnementaux principaux sont essentiellement la protection du cadre de vie des habitants (bruit, paysage, trafic routier) et de la ressource en eau, la prévention du risque naturel d'inondation, la protection du patrimoine historique et des vestiges archéologiques, ainsi que la protection de la biodiversité

Concernant le cadre de vie des habitants, la nature du projet soulève un enjeu fort, avec des conséquences attendues positives en terme de bruit, de qualité de l'air et de sécurité routière mais aussi négatives, liées à la perte de places de stationnements qu'il induira pour les riverains et les actifs extérieurs qui travaillent dans ce quartier.

Concernant le patrimoine archéologique, le site du projet (ville d'Amiens) induit un enjeu archéologique relativement important.

Concernant l'enjeu paysager, l'aire d'étude du projet intersecte un site inscrit (cf. page 70) et les périmètres de protection de monuments historiques dont la Tour Perret, monument emblématique de la silhouette amiénoise (cf. cartes page 68).

En ce qui concerne la protection de la ressource en eau, le projet est localisé dans une des aires d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable identifiée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie arrêté le 20 novembre 2009 (cf. carte 22 du SDAGE reprise page 32 de l'étude d'impact).

Par ailleurs, la ville d'Amiens est concernée par le risque naturel d'inondation (cf. carte page 34 de l'étude d'impact). Cela induit un enjeu majeur lié à la gestion de l'eau pour la protection de la qualité de cette ressource et la non aggravation du risque inondation.

Du point de vue écologique, le projet, situé en milieu urbain, est en dehors de zones d'inventaires écologiques. Cependant il est à noter également la présence de 2 sites Natura 2000 à environ 500 m du projet :

- la Zone de Protection Spéciale (ZPS – directive «Oiseaux») «Étangs et marais du bassin de la Somme» ;
- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC – directive «Habitats») «Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie » .

Cela induit une évaluation des incidences indirectes éventuelles du projet sur ces sites et les espèces qui l'ont justifiée (cf. articles L414-4, R414-19 et R414-23 du code de l'environnement).

IV Analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le code de l'environnement (Art. R.122-3) précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. Elle doit comprendre :

- une analyse de l'état initial (cf. partie II) ;
- une analyse des effets directs et indirects (cf. partie IV);
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (cf. parties I et III) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (cf. partie IV), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (cf. partie IV, chapitre 3 page 97);
- une analyse des méthodes utilisées (cf. partie VII) ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (cf. partie I et IV) ;
- pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter (cf. partie VI);
- un résumé non technique (cf. partie VIII).

Par ailleurs, le code de l'environnement (art. L414-4 du Code de l'Environnement) prévoit dans son article R 414-19 que les projets soumis à étude d'impact, même situés en dehors d'un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable.

L'évaluation produite (cf. partie IV, chapitre 2,2,3 page 94 et cartes page 93) est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du code de l'environnement.

De même, l'article R.122-1 du Code de l'Environnement indique : « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude d'impact doit figurer sur le document final » (cf. page 9).

Sur la forme, l'étude d'impact est donc conforme aux articles R122-1, R122-3, R419-19 et R414-23 du code de l'environnement.

V Analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Les enjeux principaux environnementaux identifiés sur la commune sont traités de manière assez approfondie.

L'autorité environnementale recommande de mettre à jour les références aux textes réglementaires applicables.

V-1 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact, réalisée par la société MEDIATERRE CONSEIL étudie de manière satisfaisante les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation pour en déduire les principales sensibilités. De nombreuses cartes et photographies illustrent utilement le dossier. De même, les conclusions de chaque chapitre figurent dans un encart coloré à la fin de chaque chapitre, ce qui facilite la lecture rapide du document.

Cadre de vie

L'étude traite de la qualité de l'air (cf. chapitres 2,2), de l'environnement humain (chapitre 4) et de l'ambiance acoustique (cf. chapitre 5).

Concernant le bruit, une campagne de mesures a été réalisée le mercredi 7 septembre 2011 aux heures de pointes (cf. page 65). Elle montre un niveau de bruit relativement élevé (entre 61,8 et 68,5 dB(A)).

D'ailleurs, comme l'indique l'étude (cf. page 65), la rue Jules Barni est concernée par l'arrêté préfectoral du 29 novembre 1999 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Volet eau

L'étude a pris en compte le SDAGE ainsi que le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) «Somme Aval» en cours d'instruction (cf. chapitres 2,4,1,2 et 2,4,1,3 pages 27 et 29). Les enjeux eau sont détaillés dans les chapitres suivants (chapitres 2,4,2 à 2,4,5).

Risques naturels et technologiques

Les principaux risques ont été identifiés ainsi que les servitudes associées (cf. chapitre 2,5).

Concernant le risque inondation, le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la vallée de la Somme et de ses affluents approuvé le 1 décembre 2004, a été annulé le 10 novembre 2009 par la Cour Administrative d'Appel de DOUAI pour des raisons de forme. L'étude hydrogéomorphologique fondant l'analyse du risque et la méthodologie de définition des aléas et du zonage réglementaire n'ont pas été remis en cause.

Paysage, patrimoine culturel et archéologique :

Le dossier a identifié les zones sensibles présentes dans l'aire d'étude (cf. chapitre 3,2 pages 40 et 41 et chapitre 6 pages 68 à 71).

Ainsi, concernant le patrimoine archéologique, une intervention archéologique préalable est prévue (cf. chapitre 6,4 page 71).

Nature et biodiversité

L'étude a identifié les zonages d'inventaires connus : ZNIEFF, sites NATURA 2000 les plus proches et biocorridors (cf. cartes page 38). Des inventaires de terrains ont été réalisés en juillet et août, période propice à la détection d'une majorité d'espèces.

Comme cela était prévisible en milieu urbain, aucune espèce protégée remarquable (rare ou menacée) n'a été recensée (cf. pages 37 et 39). Le statut de protection des espèces relevées est précisé.

Référence aux textes réglementaires

L'étude d'impact rappelle que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent respecter les prescriptions des décrets n°99-756 et n°99-757 (cf. page 55). Or, ces deux décrets ont été abrogés. Il convient de citer le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658. Ces textes précisent notamment les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics.

Concernant les servitudes d'utilité publique du document d'urbanisme (cf. chapitre 4,5,2 page 55), il conviendrait d'ajouter la servitude « AC1 », servitude de protection des monuments historiques.

V-2 Justification et description du projet retenu

Le projet retenu entre dans le cadre d'une politique de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole d'amélioration de l'attractivité du réseau de transports collectifs visant à augmenter sa part modale dans le respect des engagements du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2002 (cf. chapitre 1 page 13). Celui – ci vise en effet un accroissement de l'usage des transports collectifs et de l'usage du vélo.

Il a pour objectifs (cf. pages 13 et 81):

- l'amélioration de la desserte de bus, par l'augmentation de leur vitesse commerciale;
- la pacification et le partage de l'espace entre les usagers;
- la sécurisation des abords des établissements scolaires;
- une meilleure accessibilité des commerces.

Le projet présenté dans le cadre de cette étude d'impact concerne uniquement l'aménagement de la rue Jules Barni, entre le carrefour de la rue C. de Foucault, au niveau de la gare et le boulevard Pont-Noyelle (cf. partie III, page 81).

Il comprend (cf. chapitre 1 page 81 et schéma de principe d'aménagement retenu page 82) :

- la réalisation d'une voie centrale dédiée aux véhicules de transports collectifs ;
- le réaménagement des arrêts de bus (modification de la distance interstation);
- des aménagements de carrefours afin de prioriser les voies dédiées aux transports collectifs;
- la réalisation de bandes ou de pistes cyclables;
- l'élargissement des trottoirs;
- la refonte des principes de stationnement (stationnement bilatéral longitudinal).

Trois scénarios ont été étudiés sur l'ensemble du programme de l'axe Barni – Ferry (cf. page 82), avec des aménagements différents suivants les tronçons A (gare–impasse Capperonnier), B (impasse Capperonnier–Boulevard Pont-Noyelles) et C (chaussée Jules Ferry) pour tenir compte de la place disponible de façade à façade, ainsi que des aménagements de carrefours (cf. page 83) :

- le scénario 1 « optimisation fonctionnelle », prévoyant une voie de bus centrale ou latérale uniquement sur le tronçon A, des bandes cyclables, du stationnement en épi sur les tronçons B et C, des trottoirs peu larges sur les tronçons A et C;
- le scénario 2 « rééquilibrage multimodal », prévoyant une voie de bus centrale ou latérale uniquement sur le tronçon A, des bandes cyclables et du stationnement en épi sur les tronçons B et C, des mesures ponctuelles au niveau des carrefours pour les bus sur le tronçon B (avec impact sur le stationnement), du stationnement mixte (épis et longitudinal), des couloirs d'approche des carrefours pour les bus et des trottoirs peu larges sur le tronçon C;
- le scénario 3 « volontariste en faveur des modes doux », prévoyant une voie de bus centrale sur l'ensemble de l'axe, des bandes cyclables sur le tronçon B, du stationnement longitudinal sur les tronçons A et B, mais unilatéral sur le tronçon A, avec des trottoirs larges.

Le scénario retenu pour le programme est une combinaison des trois scénarios issus de la concertation (cf. page 13) :

- création d'une voie centrale pour les bus uniquement sur l'ensemble de la rue Jules Barni, sur le modèle de ce qui existe sur la route d'Abbeville, avec création de giratoire à feux donnant priorité aux bus (cf. schéma de principe page 84);
- création de voies de bus à l'approche des carrefours sur le haut de la chaussée Jules Ferry, entre le boulevard Pont – Noyelles et la rue Henri Giffard;
- utilisation du système d'aide à l'exploitation sur le bas de la chaussée Jules Ferry, pour donner la priorité aux bus, sans formaliser de voie de bus, entre la rue Henri Giffard et la rue René et Marcelle Sobo.

Le principe d'aménagement du projet d'aménagement de la rue Jules Barni retenu est quant à lui un compromis issu du scénario 3 (cf. principe d'aménagement retenu page 82). Le stationnement bilatéral longitudinal a été maintenu sur le tronçon A au détriment de la largeur des trottoirs.

V – 3 Analyse des effets directs et indirects du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Le maître d'ouvrage présente les effets possibles temporaires (liés à la phase de chantier) et/ou permanents, directs et indirects et les principales mesures envisagées pour chaque thème (cf. partie IV pages 87 à 101).

Les principaux effets attendus concernent la phase chantier (risques de pollutions, circulation, bruit, archéologie) et le cadre de vie des habitants.

Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le projet, situé en zone «UBa», est compatible avec le Plan local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Amiens, approuvé le 22 juin 2006.

La création d'une ligne de transport à haut niveau de service, rue Jules Barni, permettra de répondre aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Amiens Métropole, en cours de révision, qui prévoit d'augmenter la part modale des transports collectifs et des modes doux et par conséquent de diminuer la part modale importante de la voiture.

Les mêmes aménagements réalisés route d'Abbeville en 2010 fonctionnent de manière efficace et ont amené une fluidité importante de la circulation.

Cadre de vie

Concernant le bruit, en phase travaux, des précautions de chantier sont prévues pour limiter les nuisances phoniques, par le respect des normes phoniques des engins utilisés et surtout la limitation des travaux aux jours ouvrables, en dehors des périodes de nuit, de week-end et des jours fériés (cf. chapitre 1,5 page 91).

En phase d'exploitation, aucun effet significatif n'est attendu, sauf une légère diminution du niveau de bruit liée à la fluidification du trafic au niveau des carrefours (cf. chapitre 2,5 page 96).

Concernant l'air, des précautions de chantier sont prévues pour limiter l'envol de poussières en phase travaux (cf. chapitre 1,2 page 89).

En phase d'exploitation, une amélioration de la qualité de l'air est attendue liée à la diminution de la circulation des véhicules particuliers (cf. chapitre 2,6 page 96). En revanche, il est évoqué la mise en place d'espèces végétales potentiellement allergènes (platanes, graminées) dans les 180 m² d'ilots de verdure prévus.

Concernant la circulation et l'accessibilité, un dérangement de la circulation des piétons et véhicules est attendu en phase travaux aux abords du site. Des précautions de chantier et un phase des travaux en deux étapes est prévu pour limiter la gêne aux usagers (cf. chapitre 1,3 page 90).

En phase d'exploitation, l'aménagement améliorera les déplacements en mode doux (cycles et piétons) et en transport en commun. En revanche, un impact négatif est attendu pour les personnes résidant ou travaillant dans le secteur, du fait de la réduction des places de stationnement et de la transformation des places existantes en stationnement de courte durée (cf. chapitre 2,3,2 page 95).

Une étude ultérieure est proposée pour trouver des solutions d'accompagnement en terme de stationnement (cf. page 95).

Paysage, patrimoine culturel et archéologique :

Aucun impact significatif n'est attendu sur le paysage et le patrimoine culturel (cf. chapitres 2,2,4 et 2,7 avec photos pages 94 et 97).

La préservation des vestiges archéologiques est prévue (cf. chapitre 1,7 page 91).

Volet eau et risques naturels

Le projet prévoit des dispositions pour éviter tout risque de pollution en phase chantier (cf. chapitre 1,1 page 89).

Il reprend le réseau d'assainissement des eaux pluviales actuel et prévoit de réduire légèrement la superficie imperméabilisée par la création de micro zones de verdure d'environ 180 m² (cf. chapitre 2,1,3 page 92).

Après travaux, la surface totale de la rue imperméabilisée sera donc légèrement réduite. Ces travaux n'auront donc pas d'impact sur les problématiques liées au ruissellement des eaux pluviales. Ce projet est donc compatible avec la disposition 21 du SDAGE du bassin Artois-Picardie qui préconise la non aggravation des risques d'inondation par la limitation de l'imperméabilisation.

Nature et biodiversité - Natura 2000

Compte-tenu de la situation du projet en milieu urbain, aucun effet négatif n'est attendu (cf. chapitre 2,2 page 95). Des effets positifs sont attendus pour la faune locale (oiseaux et insectes pollinisateurs) par la création des îlots de verdure.

L'étude d'impact Natura 2000 est conforme sur la forme au contenu minimal demandé par l'article R414-23, I du code de l'environnement.

Elle situe le projet par rapport aux sites les plus proches susceptibles d'être affectés par le projet (cf. cartes page 93). Elle apporte une analyse préliminaire des incidences au regard des sites les plus proches : la ZPS «Étangs et marais du bassin de la Somme» et la ZSC «Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie » à 500 m du projet.

Elle conclut à l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation, du fait de l'absence d'utilisation de l'aire du projet par les espèces ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000 (cf. page 94).

V-4 Analyse des méthodes

La description de la méthodologie n'appelle pas de remarque particulière (cf. partie VII, page 113).

Les administrations et les organismes ont été consultées pour établir l'état initial de l'environnement. Les informations bibliographiques ont été complétées par des observations et relevés de terrain à des périodes propices aux relevés faunistiques et floristiques.

V-5 Coût collectif et avantages induits pour la collectivité

L'évaluation des consommations énergétiques a fait l'objet d'un chapitre (cf. partie VI, pages 109 à 110). Celui-ci constitue également une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité exigée par l'article R122-3, 6° du code de l'environnement pour les infrastructures de transport.

Il conclue à un impact positif sur la diminution des gaz à effet de serre et sur la pollution atmosphérique (cf. page 109).

V-6 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique est de lecture facile (cf. partie VIII pages 117 à 123). Il reprend bien chaque thématique de l'étude d'impact.

VI Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le projet s'inscrit dans un territoire présentant des sensibilités environnementales, qui ont été prises en compte par l'étude d'impact.

Sous réserve du respect des précautions de chantier préconisées par l'étude d'impact, le projet aura une incidence limitée sur l'environnement.

Au final, une amélioration est attendue pour la réduction de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre.