

PRÉFET DE LA RÉGION LIMOUSIN

Limoges, le - 2 AVR. 2014

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet d'aménagement de la route départementale 990 entre le carrefour de La Seiglière et le lieu-dit « La Clide »
sur les communes d'Aubusson et de Moutier-Rozeille
Présenté par le Conseil Général de la Creuse**

**Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Le Conseil Général de la Creuse projette d'aménager un tronçon de la RD990 sur les communes d'Aubusson et de Moutier-Rozeille. Ce dossier fait suite à la signature d'un arrêté préfectoral en février 2011 déclarant d'utilité publique ce projet routier.

Les travaux d'aménagement concernent un linéaire de 3,3 kilomètres qui reprend à hauteur de 70 % le tracé actuel de la route. Il est notamment prévu le réaménagement total du carrefour de la Seiglière par la création d'un passage inférieur et la création de deux giratoires, ainsi que la création d'un créneau de dépassement d'une longueur de 1 335 mètres dans la partie montante du parcours.

Ce projet s'inscrit dans un secteur rural bocager à la topographie marquée. L'analyse de l'état initial du site a mis en exergue des sensibilités écologiques assez fortes aux abords et au sein de l'emprise du projet (présence d'espèces protégées, de zones humides, d'un réseau hydrographique de qualité...).

Les études réalisées par le maître d'ouvrage sont globalement de bonne qualité, argumentées et fournies. Les impacts du projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser sont bien présentés.

L'autorité environnementale estime toutefois que le travail d'inventaires de la faune et de la flore locales aurait pu être davantage développé. Des compléments sont également attendus sur la thématique « zone humide ».

Enfin, la mise en œuvre effective et pérenne de l'ensemble des mesures présentées dans le dossier apparaît primordiale et déterminante pour la qualité environnementale du projet. Le suivi de ces mesures visant à s'assurer de leur pertinence et de leur efficacité apparaît également indispensable.

1. ELEMENTS DE CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

Le Conseil Général de la Creuse a déposé le présent dossier relatif au projet d'aménagement d'un tronçon de la route départementale 990 (RD990) situé sur les communes d'Aubusson et de Moutier-Rozeille. Ce projet fait suite à la signature de l'arrêté préfectoral n°2011034-02 du 3 février 2011 déclarant d'utilité publique ce projet routier.

Il convient de souligner que cet arrêté de DUP ne porte que sur une partie du projet initialement envisagé. Ainsi, la partie Sud du projet initial, qui prévoyait, entre autres, la construction d'un ouvrage de franchissement de la Rozeille, a été écartée compte tenu des sensibilités environnementales avérées notamment aux abords du cours d'eau.

Le présent projet soumis à l'avis de l'autorité environnementale concerne un linéaire de 3 362 mètres et reprend à hauteur de 70 % le tracé actuel de RD990. Il prévoit le réaménagement total du carrefour de la Seiglière (intersection de la RD 990 et de la RD 941) par l'aménagement d'un passage inférieur de la RD990 et la création de deux giratoires. Le projet prévoit également la création d'un créneau de dépassement d'une longueur de 1 335 mètres. La fréquentation de cet axe routier résultant des comptages réalisés en 2012 est de 2 823 véhicules / jour.

Le projet s'inscrit dans un secteur rural bocager avec une topographie marquée par le réseau hydrographique (Vallées de la Rozeille et du Léonardet). Le projet n'intercepte aucun périmètre de protection ou d'inventaire lié à une thématique environnementale, en revanche il se situe à proximité immédiate de la ZNIEFF I¹ de la Vallée de la Rozeille et du site inscrit des Gorges de la Rozeille.

Les principaux enjeux du projet réside dans la prise en compte des nombreuses sensibilités environnementales du secteur (réseau hydrographique de qualité, présence de nombreuses zones humides, faune, flore, paysage...), par l'adaptation du projet à la topographie et aux caractéristiques du réseau routier existant et par l'intégration au projet des activités et du contexte économique local (activités agricoles, hôtellerie, services...).



Vue d'ensemble du projet issue de l'étude d'impact (page 90)

2. CADRE JURIDIQUE

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact (article L.122-1 à L.122-3 du Code de l'Environnement).

Le présent dossier appartient à la catégorie des infrastructures routières de la rubrique 6 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement ; il est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale, représentée pour ce type de projet par le Préfet de Région. Cet avis porte à la fois sur la qualité du dossier (étude d'impact, évaluation d'incidence Natura 2000...) et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

Ce projet est également soumis à autorisation « Loi sur l'eau » au titre de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement (cf. page 57 de l'étude d'impact).

L'Autorité Environnementale a reçu le présent dossier le 3 février 2014, considéré comme complet au titre de l'étude d'impact. Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, l'avis de Monsieur le directeur de l'agence régionale de santé (ARS) a été recueilli le 25 mars 2014. Le présent avis, transmis au pétitionnaire, sera intégré au dossier mis à disposition du public (article L122-1-1 du Code de l'Environnement). Il ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet sera soumis.

¹ ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique de type I

3. ANALYSE DE LA QUALITE DU RAPPORT D'ETUDE D'IMPACT, DU CARACTERE APPROPRIE DES INFORMATIONS PRESENTEES, ET ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le dossier global adressé à l'Autorité Environnementale est constitué des pièces suivantes : identité du demandeur, localisation du projet, descriptif du projet, étude d'impact valant document d'incidence, réseau de surveillance et moyens d'intervention, annexes.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études SAGE Environnement. Sur la forme, les rubriques exigibles par le Code de l'Environnement sont abordées dans le dossier. L'étude d'impact est claire et proportionnée aux différents enjeux environnementaux identifiés sur le périmètre d'étude. Sa qualité permet une bonne compréhension des différents éléments du dossier.

En application de l'article R.414-19 du Code de l'Environnement qui prévoit que les travaux ou projets soumis à étude d'impact doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000, les éléments relatifs à l'évaluation des incidences sont abordés au sein de l'étude d'impact. Ces éléments sont bien développés et proportionnés au contexte (absence de site Natura 2000 dans un rayon de 10 kilomètres) et concluent de manière argumentée à une incidence globale non significative sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches.

3.1 Méthodologie utilisée et difficultés rencontrées

La méthodologie employée ainsi que les difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact sont présentées au sein des paragraphes 9 et 10 de l'étude d'impact.

Les inventaires de terrain ont été réalisés au printemps et en été aux dates suivantes : 10 et 11 mai, 22 et 23 juin, 4 et 5 août 2010 et 11 et 12 avril 2012.

Sur cet aspect, il est dommage que les investigations de terrain n'aient pas été plus nombreuses afin de couvrir l'ensemble d'un cycle biologique, d'autant que le projet est à l'étude depuis de nombreuses années. En effet, tant pour la flore que pour la faune, celles-ci ont porté sur 4 sessions de 2 jours. Si les périodes retenues et la méthodologie peuvent être considérées comme satisfaisantes au regard de la détermination des cortèges floristiques en présence, en revanche celles-ci ne peuvent être complètement jugées satisfaisantes au regard des potentialités du site pour la faune. Des prospections à d'autres périodes de l'année auraient été souhaitables (évaluation de la fréquentation du secteur pour les divers groupes d'espèces en fonction des diverses périodes de leur cycle biologique). Par ailleurs, il aurait pu être fait référence à d'autres prospections de terrain menées dans le cadre d'études antérieures (procédures AFAF, DUP).

Par ailleurs, compte-tenu de l'ampleur des travaux envisagés au niveau du carrefour de la Seiglière, et des effets attendus sur le cours du Léonardet (modifications du profil), des inventaires plus précis sur ce secteur auraient mérité d'être réalisés.

En plus des inventaires, d'autres méthodes ont permis de caractériser l'état actuel du site et d'évaluer les effets du projet : études bibliographiques, approche acoustique, approche bilan carbone, consultations des services de l'État et de divers organismes concernés par le projet.

Concernant les difficultés rencontrées, le pétitionnaire fait référence aux diverses procédures associées à la réalisation du projet et aux évolutions du contexte réglementaire. A cela, il peut être ajouté la durée sur laquelle le projet global s'échelonne avec notamment des études liées aux aménagements fonciers initiées dans les années 2000.

3.2 État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire

Il ressort de l'analyse de l'état initial du site des sensibilités écologiques assez fortes aux abords et au sein de l'emprise du projet (cf. carte page 135). On peut ainsi souligner la présence de nombreux milieux humides au droit du tracé et tout particulièrement à l'extrémité Nord du projet avec l'identification de boisements hygrophiles relevant de la Directive Habitat². Le milieu bocager environnant marqué par un réseau de haies notable est également très intéressant d'un point de vue environnemental et tout particulièrement en termes de continuités écologiques. La qualité du réseau hydrographique local est également affirmée dans le dossier, avec notamment La Rozeille située au Sud de l'aire d'étude qui est une rivière classée pour la protection des poissons migrateurs et dont la qualité hydrobiologique est démontrée au sein du paragraphe III.1.2. Les ruisseaux du Léonardet et du Forest seront également concernés par la réalisation des travaux.

² Directive habitat : directive européenne 92/43/CEE relative à la protection et la gestion des espaces naturels et des espèces de faune et de flore à valeur patrimoniale

Concernant la faune, les relevés de terrain cités au 3.1 ci-avant ont mis en évidence la présence des espèces protégées suivantes : la Grenouille agile, le Lézard des murailles, la Couleuvre d'esculape, le Triton palmé et la Salamandre tachetée. Hormis ces espèces, le secteur est également doté d'une richesse intéressante pour ce qui concerne la faune « banale » qu'il convient de ne pas négliger.

D'un point de vue topographique, le projet doit prendre en considération des contraintes de « pentes en long et en travers » conséquentes qui nécessiteront des mouvements de matériaux (déblais, remblais). Le paysage champêtre local est marqué par certains éléments structurants comme les chemins ou les vallées des cours d'eau (La Rozeille principalement). Le relief du secteur favorise quant à lui les perspectives.

3.3 Justification du projet

Le présent projet vise à poursuivre la modernisation d'un axe reliant la « Route Centre Europe Atlantique » à l'autoroute A89. Une des motivations principales du projet est la nécessité de sécuriser le carrefour entre la RD990 et la RD941 à l'Est d'Aubusson compte tenu du caractère accidentogène de cette « intersection ». Une autre motivation du projet est relative à la création d'un tronçon de dépassement à 3 voies permettant la possibilité de dépasser en toute sécurité.

Parmi les différentes variantes de tracé routier étudiées dans le cadre du dossier de DUP, la variante n°1 a été retenue. Toutefois, compte tenu du fait que la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de La Rozeille à l'extrémité Sud du projet n'a pas été déclarée d'utilité publique, une variante n°4 prenant en compte cet aspect a été étudiée et présentée dans le dossier.

L'analyse comparative des différentes variantes est proposée au travers d'un tableau selon différentes composantes : financières, techniques, environnementales... Au global, on constate que la variante retenue représente une longueur légèrement plus importante, mais qu'elle présente les avantages de générer moins de terrassement et d'avoir le coût le plus faible.

D'un point de vue écologique et paysager, en reprenant à 70 % le tracé de la route existante, malgré des effets notables sur les différentes composantes environnementales, la variante retenue semble être la moins impactante.

3.4 Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

En préambule, l'autorité environnementale note que l'évolution du projet et des aménagements associés, suite à la déclaration d'utilité publique de la seule partie Nord du projet initial, constitue une des principales mesures d'évitement des effets du projet sur l'environnement. En effet, l'abandon des travaux dans les gorges de la Rozeille (secteur aux sensibilités environnementales fortes) et la réalisation d'adaptations ponctuelles (par exemple, modification du tracé des bretelles d'accès au hameau du Forest permettant de réduire les effets sur une zone humide identifiée et sur la population de Grenouilles agiles présente sur ce secteur), ont permis de limiter les effets du projet.

Phase chantier : la période de travaux est particulièrement importante dans le cadre de la réalisation d'un projet routier de ce type. Bien que temporaires, les effets peuvent en effet être conséquents sur les différentes composantes environnementales, notamment sur la qualité du milieu aquatique et sur les espèces. L'autorité environnementale souligne avec intérêt la partie dédiée aux différentes mesures prévues dans le cadre des travaux (calendrier d'intervention en fonction des résultats d'inventaires (cf. carte page 263), maîtrise de l'emprise du chantier, suivi « environnemental du chantier...»). La mise en œuvre et le respect de ces mesures par les entreprises de travaux amenées à intervenir sur le site seront essentielles.

Faune-Flore :

L'analyse de l'état initial a ainsi mis en exergue la présence de nombreuses espèces dont certaines protégées. Sur ce point, il est fait référence dans l'étude d'impact à un « dossier CNPN³ » qui doit être instruit en parallèle des autres démarches administratives relatives au projet.

Différentes mesures visant à réduire et compenser les effets du projet sur la faune et la flore, sont présentées dans la partie 8 de l'étude d'impact ; il s'agit par exemple de la plantation de haies, de la mise en place d'un passage inférieur agricole dimensionné pour permettre le passage de la petite faune (nécessité d'éviter l'effet tunnel par l'aménagement des abords de l'ouvrage), de la création d'une mare favorable aux amphibiens, ou encore de la mise en place d'abris favorables aux reptiles. Ces mesures semblent adaptées et pourront potentiellement être complétées ou adaptées en fonction de l'instruction du dossier de dérogation espèces protégées.

3 *Dossier CNPN : dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement*

Trame verte et bleue : le projet retenu reprenant à hauteur de 70 % le tracé de la route existante, une des perturbations les plus importantes pour les continuités écologiques sera vraisemblablement générée par l'aménagement du carrefour de la Seiglière avec la création de voiries nouvelles et de giratoires, et la mise en place d'un séparateur de chaussée (susceptible de renforcer l'effet "barrière" pour la faune). La fragmentation de l'espace naturel et des continuités écologiques se trouve donc localement significativement accrue par cet aménagement de carrefour.

Les mesures présentées en page 281 de l'étude d'impact permettent de prendre en compte les continuités écologiques de manière satisfaisante. Cependant, concernant le réaménagement du carrefour de la Seiglière, les mesures compensatoires retenues dans ce secteur ne visent pas explicitement les continuités écologiques et sont centrées sur la compensation de zones humides. Il serait intéressant de savoir si des mesures relatives aux continuités écologiques sont envisageables en complément de la réimplantation des haies sur la partie Sud du carrefour, en vue de faciliter la connexion des espaces naturels (entre partie Nord et Sud du carrefour). Ces mesures pourraient ainsi être conduites en cohérence avec une réflexion sur le profil en travers de la RD 990 (au niveau du passage inférieur) de façon à préserver un espace continu propice à la circulation de la petite et de la moyenne faune.

Zones humides : l'analyse de l'état initial du secteur a permis d'identifier différents milieux humides aux abords du projet. Les zones humides impactées par le projet sont recensées au sein d'un tableau et sur une carte page 212. L'autorité environnementale s'interroge sur le fait qu'un ancien étang, à sec depuis plusieurs années (cf. photographie jointe en page 210), n'ait pas été considéré comme une zone humide impactée alors qu'il accueille une végétation hydrophile relevant de la définition d'une zone humide selon l'arrêté du 24 juin 2008. Ainsi, la parcelle sur laquelle était situé l'étang a aujourd'hui retrouvé sa vocation initiale de zone humide. Une partie de la surface impactée de l'ancien étang, et donc de l'actuelle zone humide, devrait être ajoutée à celle de l'ensemble des zones humides impactées par le projet, ce qui aurait pour conséquence la mise en œuvre de mesures compensatoires plus importantes.

Sur ce point, les mesures présentées en compensation à la destruction de 12 043 m² de zones humides prévoient d'une part, la « reconstitution » de 8 560 m² de zones humides à proximité du projet et d'autre part, la création ou la restauration de 26 100 m² de zones humides situées sur une autre masse d'eau, en rive gauche du Cher.

Concernant la première mesure, les spécialistes en génie écologique considèrent le principe de reconstitution de zones humides ex nihilo comme ayant une efficacité très aléatoire (notamment liée aux difficultés de restitution de l'ensemble des fonctionnalités d'une zone humide naturelle). Ce point mériterait donc d'être complété par le maître d'ouvrage en précisant les modalités techniques de création de ces nouvelles zones humides et en démontrant leur faisabilité et leur efficacité.

Concernant la deuxième mesure, sans la remettre en cause, il aurait été intéressant d'avoir davantage de précisions sur le diagnostic floristique réalisé par le Conservatoire Botanique National du Massif Central évoqué en page 299. En effet, afin d'attester de la pertinence du secteur retenu et de l'efficacité de cette mesure compensatoire, des éléments complémentaires tel un diagnostic écologique initial complet et détaillé de l'ensemble de la zone, apportant notamment la preuve de son caractère humide actuel ou passé, et d'un plan de gestion présentant le type et le calendrier des interventions techniques de restauration et d'entretien (en compléments des éléments présentés en page 301) seront nécessaires.

Eau :

Réseau hydrographique : comme vu précédemment les effets sur La Rozeille ont largement été réduits dans la mesure où la création d'un nouvel ouvrage de franchissement a été abandonnée. Les principaux impacts du projet concernent le ruisseau du Léonardet situé aux abords du carrefour qui doit être entièrement réaménagé. Il est notamment prévu de recalibrer le lit du ruisseau et de réaliser deux ouvrages sur celui-ci. Le dimensionnement de ces ouvrages prend en considération des problématiques d'inondation (gestion d'une crue centennale) et prévoit des aménagements en faveur de la faune. Il est ainsi prévu de créer un « lit naturel » du ruisseau à l'intérieur des ouvrages, de mettre en place une risberme permettant le passage de la petite faune, et des enrochements afin de ne pas générer une lame d'eau trop fine et trop rapide... La carte jointe en page 52 permet au lecteur de localiser ces deux ouvrages et d'appréhender les modifications prévues sur le lit du Léonardet.

Concernant le ruisseau du Forest, il est prévu de remplacer l'ouvrage existant par un ouvrage similaire, légèrement plus grand.

Eaux pluviales : la mise en œuvre du projet va conduire à une légère augmentation des surfaces imperméabilisées et des eaux pluviales générées. Il n'est pas prévu la réalisation d'ouvrage spécifique ; un réseau de fossés enherbés potentiellement équipés de redents permettra de ralentir le ruissellement des eaux pluviales et des pollutions accidentelles. En l'absence de zone de captage d'eau potable, le transit de ces écoulements par des zones de stagnation est un dispositif qui permet de justifier de la protection des cours d'eau situés en aval. En outre, il est prévu la création de zones humides (cf. ci-avant) qui devrait également permettre de réguler les flux d'eaux pluviales.

Effet cumulés : une analyse des effets cumulés du projet avec les projets situés à proximité est réalisée au chapitre 5 ; il ressort de cette analyse, qu'hormis un projet d'extension de carrière sur la commune de Moutier-Rozeille, les autres « projets connus⁴ » concernent le présent projet routier. En complément des éléments présentés en page 234, il aurait été intéressant d'avoir des précisions sur les projets envisagés dans le cadre de la modernisation de cet axe « Est Limousin », et ce malgré les incertitudes associées à ces différents aménagements (ressources financières, opportunités foncières...).

De plus, compte-tenu du lien entre le projet routier et les aménagements fonciers associés, le cumul des effets engendrés par les opérations de remembrement (notamment sur le réseau de haies) et ceux du présent projet d'aménagement aurait mérité d'être davantage développé.

Paysage : compte tenu de la topographie du secteur et de l'ampleur des travaux de terrassement nécessaires, les effets sur le paysage local sont avérés. Ces effets seront particulièrement visibles au niveau du carrefour de la Seiglière dont l'organisation va complètement muter, et des profils 98 à 120 au niveau desquels la courbe de la voie va être modifiée et va engendrer la production de 200 000 m³ de déblais. Au sein de la partie 8, différentes recommandations proposées par le CAUE⁵ de la Creuse sont présentées. Au-delà de la présentation des différents principes d'aménagement, des engagements de la part du pétitionnaire à la réalisation seraient nécessaires.

3.7 Résumé non technique de l'étude d'impact

Sur la forme, ce document est présenté de façon adaptée à la lecture d'un large public. Il décline les mêmes rubriques que l'étude d'impact. Il est lisible, clair et bien illustré. La synthèse de l'état initial du secteur au travers d'un tableau de synthèse met en évidence les principales sensibilités et contraintes du site vis-à-vis du projet. La présentation des variantes étudiées ainsi que la description des principaux impacts du projet, associés aux mesures à mettre en place, permettent au lecteur de bien appréhender le projet.

4 . CONCLUSION DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le dossier présenté par le pétitionnaire est globalement de bonne qualité, argumenté et fourni. Les impacts du projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser sont bien présentés.

Compte tenu des sensibilités environnementales identifiées de longue date dans le cadre du projet et des manques relevés par l'autorité environnementale dans le cadre du dossier de DUP, des relevés de terrains complémentaires ont été réalisés ; cependant, afin de couvrir l'ensemble d'un cycle biologique et d'obtenir des résultats exhaustifs, ces derniers auraient mérité d'être plus nombreux.

De plus, des éléments complémentaires sont attendus sur la thématique zone humide, notamment sur les superficies impactées et les mesures compensatoires proposées, conformément aux dispositions du SDAGE Loire-Bretagne.

En tout état de cause, de nombreuses mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont présentées dans le dossier. La mise en œuvre effective et pérenne de l'ensemble de ces mesures apparaît primordiale et déterminante pour la qualité environnementale de ce projet routier. Le suivi de ces mesures visant à s'assurer de leur pertinence et de leur efficacité apparaît également nécessaire. Comme indiqué en page 294, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'associer les services de l'État à ce suivi.

En fonction des suites qui seront données au « dossier de demande de dérogation espèces protégées » et au dossier « Loi sur l'eau », ces mesures seront potentiellement amenées à évoluer ou à être complétées.

Le Préfet

Michel JAU

⁴ La réforme des études d'impact a intégré la notion de « projets connus ». Les projets connus sont les projets qui lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre des procédures Loi sur l'eau et d'une enquête publique – ou – ont fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public

⁵ CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement