

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Poitiers, le 28 septembre 2012

**Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement**

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Nos réf. : SCTE/DEE – N° 1291

Vos réf. :

Affaire suivie par : Eric VILLATE

eric.villate@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 63 09

Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr

S:\SCTE-DEE\dossiers_instruits\86\Infrastructures\Projets locaux infrastructure\RD347-

RD49_desserte_CParcs\AE_desserte_CParcs_DUP_09-12.odt

Contexte du projet

Demandeur : Conseil Général de la Vienne

Intitulé du dossier : création des accès à Center Parcs : RD347 - Liaison avec la RD49

Lieu de réalisation : communes des Trois Moutiers, de Morton et de Saint Léger de Montbrillais

**Natures des décisions : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
Autorisation de défrichement**

Autorité en charge de l'autorisation : Monsieur le Préfet de la Vienne

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? oui

**Dates de saisine de l'autorité environnementale : 20 août 2012 (DUP)
18 septembre 2012 (Défrichement)**

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : 17 septembre 2012

Date de l'avis du Préfet de département : 27 septembre 2012

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique. Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Analyse du contexte du projet

Projet

Le projet porte sur la création d'une liaison routière entre deux routes départementales RD347 et RD49, liaison ayant pour objectif la desserte d'un projet de Center Parcs dans le nord de la Vienne, de manière à éviter que ce projet induise un accroissement significatif et non acceptable du trafic dans les bourgs voisins. Cette desserte sera amenée à supporter un trafic pouvant dépasser 3000 véhicules par jour¹.

Cette voie, d'une largeur totale (chaussée et accotements) de 9 mètres, s'appuie en partie sur un chemin rural existant et présente une longueur totale de 2300 m selon une orientation nord-est / sud-ouest, sur un terrain présentant une pente naturelle faible de 0,8 %.

Son insertion sur la route départementale n°347 (RD347), à l'extrémité ouest du tracé s'effectuera *via* la création d'un double tourne-à-gauche. L'insertion sur la route départementale n° 49 (RD49), à l'extrémité est et à proximité de l'entrée du Center Parcs, nécessite la création d'un carrefour giratoire.

Site retenu

Le présent projet de desserte routière se situe au nord-ouest du département de la Vienne, sur les communes de Saint-Léger-de-Montbrillais, Morton et Les Trois Moutiers, et à proximité immédiate du projet de Center Parcs qui est à l'origine du projet de desserte².

Il s'insère au sein d'un paysage relativement ouvert, dit de «*La région du Tuffeau* ». Ce paysage, sur fond de polyculture, est ponctué de boisements de chênes et de vignes souvent implantées sur les coteaux. La première moitié de la desserte, depuis la RD347, chemine au sein de parcelles de grandes cultures qui offrent une bonne visibilité. *A contrario*, la seconde partie de la desserte entre dans des boisements de chênes pédonculés, qui soustraient cette portion de la voie aux vues lointaines.

Le secteur est marqué par la présence, à environ 2 km au nord-ouest, de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la «*Champagne de Méron* », désignée en raison de la grande richesse de l'avifaune qui y a été repérée. La Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de la «*Plaine de Méron et de Douvy* » se superpose en grande partie à cette ZPS.

Par ailleurs, la variété de milieux présents sur l'emprise du projet (parcelles agricoles, boisements...), présentant par endroits un caractère humide, peut héberger une faune, voire une flore, présentant des intérêts écologiques notables.

Le projet se situe au sein du sous-secteur hydrographique de «*La Dive (du nord) et ses affluents* ». Les ruisseaux les plus proches du projet sont le Bourdigal à environ 600m au sud, et le Ruisseau de la Fontaine du Son à 800m au nord. Les cours de ces deux ruisseaux sont parallèles au projet de desserte (sud-ouest / nord-est). Ils rejoignent «*La Boire* » puis «*La petite Maine* ». L'analyse des eaux à l'exutoire de ce bassin versant (sur «*La Petite Maine* » à Raslay) indique une dégradation qualitative des eaux superficielles, entre autres due à une teneur élevée en Matière En Suspension (MES).

Par ailleurs, l'emprise du projet intersecte les périmètres de protection des deux captages de «*La Fontaine du Son* », captages situés à l'ouest de la commune de Saint Léger-de-Montbrillais et utilisés pour l'alimentation en eau potable.

Aucun risque naturel ou technologique majeur ne touche de manière significative l'emprise du projet. A noter que la RD347 est toutefois concernée par les risques relatifs au Transport de Matières Dangereuses (TMD).

1 En particulier les jours dits de « transition », les lundis et vendredis, où les clients du Center Parcs partent, et de nouveaux clients arrivent.

2 Le projet de Center Parcs a lui-même fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, accessible sur <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/>

Cette route, sur laquelle le projet s'insèrera, connaît déjà un trafic routier significatif de plus de 5000 véhicules par jour dont environ 18% de Poids Lourds.

Enjeux connus et problématiques à aborder

Les terrains concernés par l'emprise du projet et ses abords hébergent des richesses écologiques notables. Les parcelles agricoles sont connues pour abriter certaines espèces (notamment Busard cendré) ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « *Champagne de Méron* ». Le tracé intersecte également des milieux humides, susceptibles d'accueillir plusieurs espèces patrimoniales. Enfin, le projet nécessite le défrichement d'environ 3,2 hectares de boisements.

Ainsi, le projet de desserte routière, qui induit des risques d'impact important en termes de destruction d'habitats naturels et de dérangement des espèces, comporte un enjeu fort s'agissant de la biodiversité au sens large. Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

Par ailleurs, la desserte routière aura à supporter un trafic très significatif au regard des trafics actuellement recensés. Les modalités d'insertion de la desserte sur les voies existantes auront une influence importante sur les risques en matière de sécurité routière. S'agissant de sécurité publique, l'étude d'impact a vocation à étudier cet enjeu avec une grande précision, d'autant que la RD347 est concernée par le risque de TMD.

Enfin, d'autres problématiques environnementales devront faire l'objet d'une analyse approfondie, en particulier la gestion des eaux pluviales générées par l'imperméabilisation du sol, ou encore les émissions atmosphériques et les émissions sonores produites par les véhicules qui emprunteront cette voie.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux exigences réglementaires qui lui sont applicables (R. 122-3 et R. 414-23 du code de l'environnement).

Elle présente globalement une bonne qualité, en particulier sur les points les plus sensibles du projet. Quelques points auraient toutefois mérité des approfondissements ou des précisions : l'impact sur les paysages est très peu abordé, les boisements compensateurs ne sont pas encore identifiés, l'inventaire des arbres-gîtes à chiroptères aurait dû être réalisé dans le cadre de l'étude d'impact.

Prise en compte de l'environnement par le projet

La conception de la desserte routière fait preuve d'une prise en compte de l'environnement proportionnée aux enjeux environnementaux dont les plus notables portent sur la biodiversité et la sécurité publique. Il faut noter que les impacts sur la biodiversité font l'objet d'une demande de dérogation à la destruction des espèces protégées, qui sera examinée plus spécifiquement par le Conseil National de la Protection de la Nature. Le choix du tracé retenu est issu d'une confrontation de ces enjeux avec les différentes variantes étudiées préalablement.

L'étude d'impact, quoique perfectible sur certains points, apporte des éléments pertinents et aboutit à une évaluation satisfaisante des impacts du projet et à la mise en place de mesures adaptées pour éviter, réduire, et dans le cas d'impacts résiduels, compenser les impacts du projet.

Il convient de rappeler que ce projet de desserte est induit par le projet de Center Parcs, lequel a logiquement influé sur les possibilités de tracé de cette liaison routière. Dans le cadre d'une approche globale des impacts des deux projets, on peut regretter que l'étude d'impact de la desserte n'ait pas davantage mis en avant les impacts du projet de Center Parcs que cette liaison routière permet d'éviter, en particulier en termes de sécurité publique.

Pour le Préfet et par délégation,

la DREAL

signé

Anne-Emmanuelle OUVRAD

Cette analyse suit les indications données dans la circulaire du 3 septembre 2009.

1 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

Projet

Le projet porte sur la création d'une liaison routière entre deux routes départementales RD347 et RD49, liaison ayant pour objectif la desserte d'un projet de Center Parcs dans le nord de la Vienne, de manière à éviter que ce projet induise un accroissement significatif et non acceptable du trafic dans les bourgs voisins. Cette desserte sera amenée à supporter un trafic pouvant dépasser 3000 véhicules par jour³.

Cette voie, d'une largeur totale (chaussée et accotements) de 9 mètres, s'appuie en partie sur un chemin rural existant et présente une longueur totale de 2300 m selon une orientation nord-est / sud-ouest, sur un terrain présentant une pente naturelle faible de 0,8 %.

Son insertion sur la route départementale n°347 (RD347), à l'extrémité ouest du tracé s'effectuera *via* la création d'un double tourne-à-gauche. L'insertion sur la route départementale n° 49 (RD49), à l'extrémité est et à proximité de l'entrée du Center Parcs, nécessite la création d'un carrefour giratoire.

Site retenu

Le présent projet de desserte routière se situe au nord-ouest du département de la Vienne, sur les communes de Saint-Léger-de-Montbrillais, Morton et Les Trois Moutiers, et à proximité immédiate du projet de Center Parcs qui est à l'origine du projet de desserte⁴.

Il s'insère au sein d'un paysage relativement ouvert, dit de «*La région du Tuffeau* ». Ce paysage, sur fond de polyculture, est ponctué de boisements de chênes et de vignes souvent implantées sur les coteaux. La première moitié de la desserte, depuis la RD347, chemine au sein de parcelles de grandes cultures qui offrent une bonne visibilité. *A contrario*, la seconde partie de la desserte entre dans des boisements de chênes pédonculés, qui soustraient cette portion de la voie aux vues lointaines.

Le secteur est marqué par la présence, à environ 2 km au nord-ouest, de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la «*Champagne de Méron* », désignée en raison de la grande richesse de l'avifaune qui y a été repérée. La Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de la «*Plaine de Méron et de Douvy* » se superpose en grande partie à cette ZPS.

Par ailleurs, la variété de milieux présents sur l'emprise du projet (parcelles agricoles, boisements...), présentant par endroits un caractère humide, peut héberger une faune, voire une flore, présentant des intérêts écologiques notables.

Le projet se situe au sein du sous-secteur hydrographique de «*La Dive (du nord) et ses affluents* ». Les ruisseaux les plus proches du projet sont le Bourdigal à environ 600m au sud, et le Ruisseau de la Fontaine du Son à 800m au nord. Les cours de ces deux ruisseaux sont parallèles au projet de desserte (sud-ouest / nord-est). Ils rejoignent «*La Boire* » puis «*La petite Maine* ». Les eaux analysées à l'exutoire de ce bassin versant (sur «*La Petite Maine* » à Raslay) indique une dégradation qualitative des eaux superficielles, entre autres due à une teneur élevée en Matière En Suspension (MES).

Par ailleurs, l'emprise du projet intersecte les périmètres de protection des deux captages de «*La Fontaine du Son* », captages situés à l'ouest de la commune de Saint Léger-de-Montbrillais et utilisés pour l'alimentation en eau potable.

3 En particulier les jours dits de « transition », les lundis et vendredis, où les clients du Center Parcs partent, et de nouveaux clients arrivent.

4 Le projet de Center Parcs a lui-même fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, accessible sur <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/>

Aucun risque naturel ou technologique majeur ne touche de manière significative l'emprise du projet. A noter que la RD347 est toutefois concernée par les risques relatifs au Transport de Matières Dangereuses (TMD).

Cette route, sur laquelle le projet s'insèrera, connaît déjà un trafic routier significatif de plus de 5000 véhicules par jour dont environ 18% de Poids Lourds.

Enjeux connus et problématiques à aborder

Les terrains concernés par l'emprise du projet et ses abords hébergent des richesses écologiques notables. Les parcelles agricoles sont connues pour abriter certaines espèces (notamment Busard cendré) ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « *Champagne de Méron* ». Le tracé intersecte également des milieux humides, susceptibles d'accueillir plusieurs espèces patrimoniales. Enfin, le projet nécessite le défrichement d'environ 3,2 hectares de boisements.

Ainsi, le projet de desserte routière, qui induit des risques d'impact important en termes de destruction d'habitats naturels et de dérangement des espèces, comporte un enjeu fort s'agissant de la biodiversité au sens large. Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

Par ailleurs, la desserte routière aura à supporter un trafic très significatif au regard des trafics actuellement recensés. Les modalités d'insertion de la desserte sur les voies existantes auront une influence importante sur les risques en matière de sécurité routière. S'agissant de sécurité publique, l'étude d'impact a vocation à étudier cet enjeu avec une grande précision, d'autant que la RD347 est concernée par le risque de TMD.

Enfin, d'autres problématiques environnementales devront faire l'objet d'une analyse approfondie, en particulier la gestion des eaux pluviales générées par l'imperméabilisation du sol, ou encore les émissions atmosphériques et les émissions sonores produites par les véhicules qui emprunteront cette voie.

2 QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact comporte des éléments sur l'ensemble des points attendus au regard de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. En particulier, s'agissant d'une infrastructure de transport, l'étude d'impact propose « *une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet...* ».

A noter que le chapitre intitulé « *Présentation et justification du projet* » propose une analyse comparative des différentes variantes de tracé envisagées avant que ne soit proposée l'analyse des effets du projet. Bien que l'article R. 122-3 précise que les différentes parties de l'étude d'impact doivent être présentées « *successivement* », le fait que l'analyse comparative des variantes soit présentée avant l'analyse des effets ne porte pas préjudice à la qualité de l'étude d'impact (voir 2.2.3).

Enfin, les contenus de l'étude d'impact et de l'annexe 6 répondent également aux exigences de l'article R. 414-23 relatif à l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 à laquelle le projet est soumis.

Conclusion :

Le contenu de l'étude d'impact est conforme aux exigences réglementaires qui lui sont applicables (R. 122-3 et R. 414-23 du code de l'environnement).

2.2 Qualité et pertinence des informations apportées par l'étude d'impact

En remarque préalable, on signale qu'une erreur de pagination s'est visiblement introduite dans le document proposé. En effet, le document commence à la page n°59. La référence aux pages dans le présent avis s'appuie sur cette pagination erronée.

2.2.1 Caractère proportionné de l'étude d'impact et pertinence des méthodes adoptées et de leur justification

L'étude d'impact témoigne d'une bonne appréhension des enjeux du projet, illustrée par une bonne proportionnalité des analyses déployées en fonction des enjeux.

Bien que le paysage soit un enjeu secondaire du projet, on peut toutefois regretter le caractère indigent de l'analyse des effets sur le paysage (voir 2.2.4).

Les méthodes adoptées (méthodes d'inventaire, de cotation des enjeux...) sont clairement explicitées.

Toutefois, la méthode d'évaluation du bilan énergétique ne semble pas avoir pris en compte les émissions liées aux transports que le projet permet d'éviter. En effet, les impacts de l'augmentation du trafic sont probablement réduits par la création de cette voie, en comparaison au recours aux voies existantes.

Par ailleurs, si les données servant d'hypothèses de base aux estimations d'émissions atmosphériques sont détaillées en fonction des « jours de transition » ou des « autres jours », la façon dont ont été combinées ces données pour aboutir au résultat annuel n'est pas clairement indiquée. Il aurait été sur ce point utile de rappeler le nombre de jours de transition dans une année. Ainsi, la méthode semble incomplètement développée et dépeint le projet de manière plutôt négative au regard des émissions atmosphériques. Bien qu'issue d'éléments bibliographiques dûment cités, elle aurait gagnée à être davantage expliquée dans l'étude d'impact.

2.2.2 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

•Présentation de l'état initial de l'environnement :

L'état initial de l'environnement s'appuie sur des recherches bibliographiques sélectionnées de manière pertinente, auxquelles s'ajoutent, pour les principaux enjeux du projet, des investigations plus approfondies. On note le caractère très fourni de l'état initial de la biodiversité (espèces et habitats naturels).

Quelques remarques peuvent toutefois être émises sur cette partie :

- On peut regretter que la recherche bibliographique quant aux établissements classés SEVESO soit restreinte à la région Poitou-Charentes. En effet, le projet se situe à seulement 6 km du département du Maine-et-Loire qui héberge plusieurs établissements ICPE et SEVESO dont l'activité pourrait être en lien avec le risque de TMD qui concerne la RD347 ;
- S'agissant des captages d'eau potable, il aurait été intéressant de préciser la population alimentée par ces captages (et donc potentiellement exposée aux impacts potentiels sur les eaux souterraines). En effet, l'analyse des effets du projet s'appuie entre autres sur cette information mais celle-ci n'est pas quantifiée (cf p. 346 – tableau ; « *Population alimentée par le captage de la Fontaine du Son* ») ;
- Concernant l'agriculture, l'état initial s'appuie sur les données des recensements agricoles de 1988 et 2000. Il est regrettable que les données du recensement agricole 2010, disponibles depuis le début de l'année 2012 sur le site Internet de la DRAAF Poitou-Charentes, n'aient pas été valorisées ;
- Les données de trafic et d'accidentologie sont proposées dans la partie « *Présentation du projet...* ». Or, les éléments de trafic et d'accidentologie auraient davantage trouvé leur place au sein de l'analyse de l'état initial.

- Articulation du projet avec les plans et programmes concernés :

S'agissant de l'articulation du projet avec les plans et programmes concernés⁵, le dossier expose :

- les orientations fondamentales du SDAGE Loire-Bretagne. L'articulation du projet avec ces orientations est illustrée par plusieurs mesures, et notamment la recréation et la restauration des zones humides disparues ou dégradées, et, de manière plus secondaire, l'absence de tout recours aux pesticides pour l'entretien de l'infrastructure et de ses abords. S'agissant de la mesure compensatoire à la destruction de zones humides, le SDAGE Loire-Bretagne précise que « *ces mesures doivent être opérationnelles avant la destruction de la zone humide atteinte par le projet* »⁶.
- l'état d'avancement du SAGE du Thouet (en cours d'élaboration - Commission Locale de l'Eau créée le 14 octobre 2011).
- S'agissant des documents d'urbanisme, l'étude d'impact décrit ces documents (p.85 à 89) et rappelle la compatibilité du projet avec ces derniers (p. 306), notamment en ce qui concerne les Espaces Boisés Classés.

L'étude d'impact aurait pu utilement aborder l'articulation du projet avec le Plan Départemental de prévention et de gestion des déchets issus du bâtiment et des travaux publics. Seules sont évoquées les « *modalités prévues au niveau départemental* » (cf p.314).

2.2.3 Justification du projet

- Alternatives envisagées et analyse comparative :

Avant d'étudier plus finement les effets du projet sur l'environnement, l'étude d'impact présente les raisons ayant amené à choisir le tracé retenu.

En premier lieu, le choix du tracé s'appuie sur le positionnement de l'entrée du Center Parcs. Celui-ci a été déterminé en fonction des enjeux environnementaux identifiés dans le cadre des études afférentes à ce projet, et notamment pour des raisons écologiques (éviter la proximité à « *La petite Maine* », éviter tout aménagement sur le secteur sud du projet qui concentre les espèces les plus patrimoniales⁷, éloignement du Château de la Mothe-Chandenier...).

Dans un second temps, le dossier explique que les voies existantes ne permettent pas d'accueillir le trafic généré par le projet en raison des caractéristiques de la voirie (rues à angle droit, nombreuses habitations...) ou de son environnement proche (présence d'Outarde canepetière pour l'itinéraire passant par le bourg de Morton). Aussi, 5 tracés potentiels de voie nouvelle ont été envisagés.

L'analyse comparative de ces variantes s'appuie sur des considérations environnementales, détaillées par groupe d'espèces potentiellement impactées, et des considérations d'enjeux humains (sécurité et activité agricole) (cf p.297-298 – détail du raisonnement adopté).

Cette partie comporte également des éléments de justification sur les modalités de liaison de la desserte avec la RD347, d'une part, et la RD49, d'autre part.

2.2.4 Analyse des effets du projet sur l'environnement

- Phase travaux :

Pendant la réalisation des travaux, une base chantier de 1000m² sera installée. Celle-ci est envisagée à proximité de la RD347 et concentre les risques de déversement accidentel de produits dangereux (hydrocarbures, huiles, eaux usées des sanitaires provisoires...). Cette base chantier est prévue à distance des terrains présentant un risque environnemental particulier (zones humides). Par contre, cette base chantier est située à proximité du périmètre de protection rapproché du

5 On entend par plans, schémas et programmes les documents cités à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, et les documents d'urbanisme

6 SDAGE Loire-Bretagne, Fiche d'aide à la lecture du SDGAE Loire-Bretagne, « application de la disposition 8B-2 sur les zones humides », 18/11/2010

7 A noter que le secteur qualifié comme « *Zone d'extension éventuelle ultérieure* » sur l'illustration proposée en page 286 est erroné. Cette extension éventuelle a été abandonnée pour des raisons écologiques

captage de la « *Fontaine du Son* » ce qui nécessitera de prévoir des mesures préventives contre toute pollution des eaux souterraines.

Les travaux amèneront la destruction d'environ 2,5 ha de zones humides ainsi que le défrichement de 3,2 ha de chênaie-charmaie. L'intérêt écologique des surfaces qui seront détruites, qui permet d'évaluer l'ampleur de l'impact, est bien caractérisé dans l'état initial de l'environnement.

Le dossier précise que ces habitats (chênaie-charmaie et zones humides) sont bien représentés dans le secteur alentour, permettant un report, au moins partiel, des espèces vers les terrains voisins.

Les travaux présentent également un risque de destruction directe d'animaux, modéré à fort pour les oiseaux (avifaune de plaine et sylvicole) et pour les amphibiens.

Le chantier induira également un dérangement pouvant affecter certains groupes d'espèces, et en particulier les oiseaux et les chiroptères.

Concernant les déchets, l'étude d'impact aurait gagné à estimer les volumes de déchets inertes potentiellement générés par les travaux (cf p.314).

- Analyse des impacts en phase de fonctionnement :

S'agissant de l'activité agricole, le projet soustrait environ 3,2 hectares de terres cultivées concernant 6 exploitations. Les surfaces soustraites représentent toutefois moins de 1% de la Surface Agricole Utile de chacune des exploitations impactées.

Le projet de desserte induira des émissions sonores produites par la circulation des véhicules. Ces émissions font l'objet d'estimations sur la base des hypothèses de trafic majorantes (lors des « jours de transition »). Ces estimations montrent qu'aucune nuisance sonore ne sera générée pour les riverains.

L'analyse de l'impact sonore a également été mise en lien avec les espèces remarquables présentes à proximité de la voie, dont certaines pourraient être sensibles au dérangement sonore, notamment les oiseaux (voir ci-après).

Concernant les émissions atmosphériques, le dossier précise que « *le facteur d'émission unitaire [...] est déterminé en fonction du type de véhicules, de son carburant, de sa cylindrée et de sa date de mise en circulation* » (cf p. 335). Or, le dossier ne précise pas ces hypothèses complémentaires (quelle proportion de véhicules diesel ? quel âge moyen des véhicules ?).

De plus, le dossier indique que « *le trafic engendré par la future liaison va provoquer une augmentation de 13 à 22 % des émissions polluantes sur la RD 347* ». Si cette affirmation est exacte, on peut toutefois regretter que le dossier ne précise pas l'augmentation globale des émissions de polluants atmosphériques (effet sur la RD347 + liaison RD347-RD49).

Enfin, l'augmentation des émissions atmosphériques est présentée comme étant le fait de la desserte alors que l'augmentation du trafic est induite par le projet de Center Parcs. Cette approche semble majorer l'impact de la desserte quant aux émissions atmosphériques.

L'étude d'impact décrit également l'impact que pourraient générer les émissions lumineuses (uniquement phares des véhicules) sur les espèces animales présentes à proximité de la voie et pouvant être amenées à la traverser.

L'analyse de l'impact de la desserte sur la sécurité publique et, dans ce cas, sur la sécurité routière, témoigne d'une étude approfondie des modalités d'insertion de la desserte sur les RD347 et 49. Aussi, cette analyse démontre que le choix d'un giratoire à l'intersection de la RD49, et d'un double tourne-à-gauche à l'intersection de la RD347, n'amènent pas de perturbations majeures du trafic ni un accroissement du risque d'accident routier. Le dimensionnement des voies de stockage des tourne-à-gauche est également dûment justifié, sur la base d'abaques et d'hypothèses de trafic majorantes (« jours de transition »).

S'agissant des impacts potentiels sur l'eau, le dossier rappelle la vulnérabilité de la nappe du Turonien (captée au niveau de la « *Fontaine du Son* ») vis-à-vis des pollutions. Le projet pourrait

induire une contamination des eaux lors d'un déversement accidentel de produits dangereux. De plus, l'étude d'impact indique que l'imperméabilisation pourrait modifier l'alimentation des nappes souterraines. Si ces affirmations sont justes, aucune conclusion n'est proposée pour qualifier ces impacts potentiels (faibles ? modérés ?).

Par ailleurs, l'interception des précipitations par la voie est susceptible d'entraîner des éléments polluants vers les eaux pluviales. Les quantités de polluants captés par les eaux pluviales sont clairement estimées (cf p. 353).

Par ailleurs, bien qu'un paragraphe soit explicitement intitulé « *Effets sur le paysage et les corridors biologiques* » (cf p. 358), aucune analyse sur les impacts paysagers du projet n'est véritablement proposée.

Par contre, l'analyse des impacts sur la biodiversité, au sens large (habitats, espèces, connectivités), est approfondie et apporte une analyse complémentaire à celle qui a été réalisée pour les impacts liés aux travaux.

Les impacts identifiés comme potentiellement les plus forts portent sur :

- le risque de mortalité par collision ou écrasement (amphibiens, mammifères). Le fait que le trafic attendu soit essentiellement diurne réduit le risque d'impact.
- le dérangement induit par le bruit qui engendre une baisse de la densité des oiseaux nicheurs aux abords de la voie. Cet impact serait plus notable pour le Busard cendré, mais le dossier ne précise pas explicitement quelle sera l'ampleur de la surface compromise⁸ pour la nidification des Busards cendrés.

L'étude d'impact propose enfin une analyse des impacts cumulés avec la station d'épuration destinée à traiter les eaux usées issues du Center Parcs, et avec le projet de Center Parcs lui-même. Cette analyse tient compte des impacts résiduels du projet de Center Parcs (après mesures pour éviter ou réduire les impacts) et n'identifie aucun impact cumulé notable avec la desserte routière.

2.2.5 Mesures pour éviter, réduire et si possible compenser

•Biodiversité :

S'agissant d'un des enjeux les plus forts du projet, de nombreuses mesures sont prévues⁹ :

Au titre des mesures d'évitement d'impacts

- l'adaptation du calendrier des travaux pour éviter les périodes les plus sensibles pour les espèces potentiellement impactées. Cette mesure vise essentiellement les oiseaux nicheurs ;
- le maintien des ornières sur lesquelles des espèces remarquables d'amphibiens ont été repérées.

Au titre des mesures de réduction d'impacts :

- la réalisation d'un inventaire préalable d'arbres-gîtes à chiroptères avant les opérations de défrichage. Si des gîtes étaient repérés, ces arbres feraient l'objet d'un traitement spécifique (attente du départ des chiroptères avant comblement). On peut regretter que cet inventaire n'ait pas été valorisé dans le cadre de l'étude d'impact ;
- la création de passage à petite faune sur la partie boisée de la desserte. Cette mesure est particulièrement destinée aux amphibiens ;

Au titre des mesures compensatoires :

- la « restauration » de 5 hectares de zones humides venant compenser la destruction de 2,5 hectares de zones humides par le projet. Cette restauration consiste à opérer un rajeunissement d'une zone humide existante sur le secteur (pour une surface de 0,67 ha – cf p. 436), en évitant sa

⁸ Le dossier estime qu'une bande de 100 à 200 m autour de l'infrastructure serait compromise pour la nidification des busards (cf p.362). On peut grossièrement estimer la surface impactée par le dérangement à 18 hectares [100 m (largeur moyenne de la bande compromise) x 2 (effet de dérangement sur les deux côtés de la voie) x 900 m (longueur de la voie en zone « busards »)].

⁹ Les mesures exposées ci-dessous ne sont pas exhaustives

fermeture afin de pérenniser la fonctionnalité de cette zone humide ; la reconversion de peupleraies en prairies humides et en boisement alluviaux, au sein de la Vallée de la Boivre (surface totale : 4,35 hectares – cf p. 452) ;

- la suppression d'une partie des clôtures existantes (compensation de l'impact sur la fragmentation des espaces et sur les risques de collision de la grande faune), et mise en place d'un dispositif anti-collision ;
- la création de trois mares (surface totale : environ 2100 m²) afin de compenser la destruction des habitats naturels des amphibiens. La mare n°3 pourrait nécessiter la destruction d'un espace boisé dont l'impact n'est pas évalué ;
- si les boisements compensateurs ne sont pas encore identifiés, le dossier précise toutefois le cahier des charges qui sera appliqué à ces boisements ;
- la plantation d'une haie arborée le long de la voie dans la partie cultivée. Cette haie vise à modifier le vol des oiseaux (en particulier le Busard cendré) à proximité de la desserte pour réduire le risque de collision. Cette haie a également pour objectif de réduire l'effet de dérangement induit par le trafic. Cette haie s'accompagne d'une bande enherbée de 2 mètres de large ;
- la mise en place d'une gestion favorable au Busard cendré sur un total de 15 hectares par le biais d'une contractualisation auprès d'agriculteurs locaux, qui fait l'objet d'une description très précise des modalités prévues. Toutefois, le dimensionnement de 15 hectares semble légèrement inférieur aux surfaces impactées par le projet (2,5 hectares détruits auxquels s'ajoutent environ 18 hectares compromis pour la nidification en raison du dérangement). A noter que les bandes enherbées prévues en marge de la haie seront cependant utilisables comme territoire de chasse pour ces oiseaux ;
- la mise en place d'une gestion favorable aux chiroptères sur environ 3 hectares (cf p.427).

Au titre des mesures d'accompagnement :

- la mise en place du « management environnemental » pendant la phase chantier (cf p. 380) ;
- de multiples suivis écologiques en phase de fonctionnement (nidification du Busard cendré, mortalité faunistique dû à la desserte, fréquentation du passage à petite faune...).

A noter que l'impact sur la biodiversité fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées, qui sera examinée spécifiquement par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP).

•Eaux :

Le projet prévoit qu'un « système d'assainissement (bassin de rétention des eaux pluviales) sera réalisé le plus rapidement possible » (cf p. 382). Le dossier expose les abattements attendus sur les principaux paramètres de pollution. Par contre, alors que les transferts de « métaux lourds » sont évoqués en page 353, il semble que les abattements sur ces polluants ne soient pas précisés. Une part de ces polluants (Cadmium, Zinc et Cuivre) étant en phase « dissoute », il est probable que les bassins de rétention ne permettent pas de réduire les transferts de ces polluants vers les eaux superficielles.

Afin de réduire le risque de transfert de polluants vers les eaux souterraines, les fossés longeant la voie et recueillant les eaux pluviales sont rendus imperméables jusqu'à la faille de Loudun, au-delà de laquelle le risque d'infiltration vers la nappe souterraine utilisée pour l'eau potable semble moindre.

•Trafics :

Le dossier ne mentionne pas explicitement de mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts induits par le trafic. Il paraît cependant opportun de rappeler que la conception de la

desserte a fait l'objet de choix visant à éviter ou réduire les risques routiers (choix des modalités d'insertion sur les RD347 et 49, panneaux de signalisation du risque de franchissement d'animaux, vitesse limitée...).

2.2.6 Analyse des coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique

L'étude d'impact comporte une analyse des « *coûts collectifs environnementaux et bilans énergétiques* ».

Les surcoûts mis en avant relèvent de l'effet de l'augmentation du trafic sur la RD347. Or, il aurait été peut-être plus pertinent de mettre en avant les surcoûts engendrés par l'augmentation du trafic sur la RD347 et la desserte routière. Le total des surcoûts (pollution atmosphérique, effet de serre, bruit) s'élèverait au total à 54 600€ par an au lieu des 28 516€ mis en avant dans le dossier (cf p.477 et 478).

Par ailleurs, l'analyse ne prend pas en considération les émissions qui seraient induites en l'absence de desserte (mais avec la réalisation du projet de Center Parcs). Aussi, le bilan proposé apparaît logiquement comme défavorable au projet. On peut pourtant estimer que, compte tenu de la provenance des véhicules attendus sur le Center Parcs (clients et personnel), le projet contribue en réalité à réduire les émissions liées aux transports induits par le projet de Center Parcs par rapport à l'utilisation des voies existantes.

2.2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique présente de manière claire l'ensemble des éléments principaux de l'étude d'impact. La présentation sous la forme d'un tableau permet en outre de synthétiser les éléments issus de l'état initial, de l'analyse des impacts et les mesures envisagées par le pétitionnaire.

Alors que les caractéristiques de la voie sont précisées (largeurs, pentes latérales...), il est regrettable que le résumé non technique ne rappelle pas la longueur de la voie à créer. Il s'agit pourtant d'une des caractéristiques importantes du projet.

En conclusion :

L'étude d'impact présente globalement une bonne qualité, en particulier sur les points les plus sensibles du projet.

Quelques points auraient toutefois mérité des approfondissements ou des précisions : l'impact sur les paysages est très peu abordé, les boisements compensateurs ne sont pas encore identifiés, l'inventaire des arbres-gîtes à chiroptères aurait dû être réalisé dans le cadre de l'étude d'impact.

3 ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Le projet témoigne d'une grande attention portée à la prise en compte de l'environnement, pris dans son acception la plus large comme l'illustre l'étude des problématiques de sécurité publique.

En effet, l'enjeu de sécurité publique de ce projet apparaît comme fort au regard du trafic attendu par rapport au trafic existant. Cet enjeu est à l'origine du choix du tracé, choix s'étant également appuyé sur les enjeux écologiques inhérents aux différentes variantes.

Les modalités d'insertion de la desserte sur les routes départementales existantes sont pertinentes pour garantir la sécurité routière à ses intersections, sans perturber le trafic principal sur ces voies (en particulier la RD347). Les justifications apportées dans l'étude d'impact sont convaincantes.

Si l'enjeu relatif à la sécurité routière est important, le projet présente également des enjeux forts quant à la biodiversité au sens large.

Les mesures prévues pour éviter et réduire les impacts semblent pertinentes au vu des éléments présentés dans l'étude d'impact. La mesure visant à mettre en place une gestion favorable au Busard

cendré sur 15 hectares semble toutefois légèrement sous-dimensionnée au regard de la réduction des surfaces propices à la nidification de cette espèce (environ 18 hectares – cf p.9 du présent avis).

Les impacts potentiels sur la qualité des eaux sont notablement réduits par la mise en place d'une système de collecte des eaux pluviales permettant de réguler la restitution de ces eaux au milieu naturel et de retenir une part importante des éléments polluants qui seront entraînés par les eaux ruisselant sur la voie. L'imperméabilisation des fossés sur le secteur situé en périmètre de protection de captage permet d'éviter toute infiltration d'éléments polluants vers les eaux souterraines utilisées localement pour l'alimentation en eau potable.

Malgré la pertinence des mesures pour éviter et réduire les impacts, le projet induit des impacts résiduels notables nécessitant la mise en place de mesures compensatoires. En particulier, la destruction de 2,5 hectares de zones humides dont la destruction n'a pas pu être évitée est compensée par la restauration d'environ 5 hectares de zones humides. Si cette mesure est décrite avec une grande précision et est conforme aux orientations du SDAGE Loire-Bretagne, on peut regretter que ces mesures compensatoires n'aient pas pu être envisagées plus près des zones humides détruites¹⁰. Il importe de plus que cette restauration de zones humides soit effective avant la destruction des zones humides touchées par le projet. Les planning proposés en page 457 et en page 308 sont cohérents vis-à-vis de cette exigence.

Le défrichement induit également des boisements compensateurs. On peut regretter que la localisation de ces boisements n'ait pas été précisée par la fourniture, en annexe de l'étude d'impact, du document présentant « *les terrains retenus [et] qui sera envoyé à la DDT* » (cf p.460). On note toutefois que les extraits du cahier des charges proposés en page 460 démontrent qu'une attention sera apportée à ces boisements afin qu'ils ne génèrent pas eux-mêmes des impacts sur l'environnement.

Conclusion générale

Le projet de liaison routière entre les routes départementales 347 et 49, ayant pour objet principal la desserte d'un projet de Center Parcs, fait preuve d'une prise en compte de l'environnement proportionnée aux enjeux environnementaux, dont les plus notables portent sur la biodiversité et la sécurité publique. Il faut noter que l'impact sur la biodiversité fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation à la destruction des espèces protégées, qui sera examiné plus spécifiquement par le Conseil National de la Protection de la Nature. Le choix du tracé retenu est issu d'une confrontation de ces enjeux aux différentes variantes étudiées préalablement.

L'étude d'impact, quoique perfectible sur certains points, apporte des éléments pertinents et aboutit à une évaluation satisfaisante des impacts du projet et à la mise en place de mesures adaptées pour éviter, réduire, et dans le cas d'impacts résiduels, compenser les impacts du projet.

Il convient de rappeler que ce projet de desserte est induit par le projet de Center Parcs, qui a logiquement influé sur les possibilités de tracé de cette liaison routière, en particulier pour éloigner l'entrée du parc de secteurs à enjeux écologiques forts (notamment la zone sud du Center Parcs). Dans le cadre d'une approche globale des impacts des deux projets, on peut regretter que l'étude d'impact de la desserte n'ait pas davantage mis en avant les impacts potentiels du projet de Center Parcs que cette liaison routière permet d'éviter. En effet, la création de cette voie nouvelle constitue un parti d'aménagement qui devrait permettre de réduire les impacts (sécurité publique et émissions atmosphériques) par rapport à l'utilisation des voies existantes.

¹⁰ La majorité de la compensation à la destruction de zones humides porte sur des terrains situés à environ 50 km du projet

1. Cadre général :

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'ici à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 cité en référence, complétant ce dispositif réglementaire, désigne le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par le décret sus-visé, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté *"au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet..."*.

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à *"l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés"*. Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale¹¹ prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").

Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [...] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".

¹¹ Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

3. Contenu de l'étude d'impact

L'article R.122.-3 du Code de l'environnement précise :

I. - 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.

II. - L'étude d'impact présente successivement :

1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ;

6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre 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.

III. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.

IV. - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

V. - Des arrêtés interministériels peuvent préciser pour certaines catégories d'ouvrages le contenu des dispositions qui précèdent.