

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

Nos réf. : SCTE/DEE – CT – N° 520 bis

Vos réf. :

Affaire suivie par : Céline TRIOLET

celine.triolet@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 50 36 72 – Fax : 05 49 50 36 60

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

Poitiers, le 7 juillet 2010

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

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

**Contexte du projet**

Demandeur : **Conseil général des Deux-Sèvres**

Intitulé du dossier : **achèvement du « Plan vélo » du Marais Poitevin**

Lieu de réalisation : **Amuré, Bessines, Coulon Magné, Niort, Saint-Hilaire-Le-Palud, Sansais  
et Le Vanneau-Irleau**

Nature de l'autorisation : **Demande d'Utilité Publique (DUP)**

Autorité en charge de l'autorisation : **Préfète des Deux-Sèvres**

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? **Oui**

Date de saisine de l'autorité environnementale : **6 mai 2010**

***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.*

### **Analyse du contexte du projet**

Dans le cadre du « Plan Vélo Marais Poitevin », le présent dossier porte sur un ensemble de liaisons pour la constitution d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés, comprenant d'autres liaisons déjà réalisées ou en travaux.

Les liaisons présentées ici sont réparties sur huit communes, toutes situées dans la partie « marais mouillé » du marais poitevin.

Le secteur concerné par le projet présente de nombreux enjeux environnementaux liés au marais poitevin (paysage, oiseaux, mammifères, etc.) souvent reconnus par des périmètres de protection ou d'inventaires écologiques (site Natura 2000, site classé, etc.).

### **Qualité et pertinence de l'étude d'impact**

Le fait d'avoir présenté le dossier sous forme d'études d'impact et d'études d'incidences Natura 2000 distinctes pour chaque tronçon nuit à l'approche globale des impacts cumulés à l'échelle du Plan Vélo et rend difficile la compréhension de la logique globale du projet, des choix qui ont été faits, mais surtout de l'avancement relatif des différentes liaisons envisagées et les raisons qui amènent à ce que certaines sont présentées dans le présent dossier et d'autres non.

Les études d'impacts et études d'incidences Natura 2000 ainsi présentées sont globalement de bonne qualité et claires. Elles soulèvent néanmoins quelques remarques concernant la prise en compte de la loutre et d'une héronnière localisée.

### **Prise en compte de l'environnement par le projet**

On relève un réel effort d'insertion du projet dans un environnement sensible, qui a conduit le maître d'ouvrage à opter pour les modalités de tracés, de matériaux, de travaux et d'entretien les moins impactantes, notamment sur le patrimoine naturel et le paysage.

Néanmoins, au vu de l'analyse ci-dessus, il est difficile de conclure, en l'état des explications présentes dans les différents dossiers, quant à la pertinence globale des choix effectués et notamment de l'étude de solutions alternatives. Par ailleurs, cette analyse soulève des interrogations concernant la prise en compte d'une héronnière (liaison n° 5) et de la loutre (sur tous les secteurs concernés : le recul par rapport aux berges est-il suffisant ?).

Enfin, les nombreuses hypothèses d'absence d'impact significatif gagneront à être vérifiées par le suivi mis en place, qui pourrait être complété par un observatoire de la fréquentation des circuits.

Pour le préfet et par délégation,  
Pour le directeur régional et par délégation  
Le chef du Service connaissance  
des Territoires et Evaluation

*Signé*

Cyril GOMEL

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

## **1. CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET**

Dans le cadre du « Plan Vélo Marais Poitevin », le présent dossier porte sur un ensemble de liaisons pour la constitution d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés, comprenant d'autres liaisons déjà réalisées ou en travaux.

Les liaisons présentées ici sont réparties sur huit communes, toutes situées dans la partie « marais mouillé » du marais poitevin.

Le secteur concerné par le projet présente de nombreux enjeux environnementaux liés au marais poitevin (paysage, oiseaux, mammifères, etc.) souvent reconnus par des périmètres de protection ou d'inventaires écologiques (site Natura 2000, site classé, etc.).

## **2. QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT**

### **2.1. Présentation générale du dossier et caractère complet global de l'étude d'impact**

#### 2.1.1. Contexte réglementaire du dossier

Le Plan Vélo Marais Poitevin concerne un réseau de voies de circulation cyclables au sein du marais. Parmi elles, certaines sont déjà réalisées, d'autres sont en cours de réalisation et d'autres restent à réaliser. Ce projet s'est étalé sur une dizaine d'années et a fait l'objet de remaniements sur certains tronçons.

Le projet est soumis à une obligation d'analyse de ses impacts sur l'environnement à deux titres : étude d'impact et évaluation des incidences Natura 2000.

Au niveau réglementaire, le dossier présenté ici s'insère dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concernant certaines liaisons de ce réseau de voies cyclables : liaisons 6, 10, 11, 23, 30 et bords de Sèvre 1, 2 et 3.

Au vu de la complexité du projet global du Plan Vélo, mais aussi de la complexité des procédures afférentes et de la réalité de la sensibilité environnementale des milieux naturels concernés, il serait attendu la plus grande clarté de présentation et d'analyse des risques d'impact sur l'environnement.

#### 2.1.2. Description de la présentation du dossier

Pour traiter cette complexité, le maître d'ouvrage a choisi la présentation suivante :

- Quatre pièces donnent une approche d'ensemble sur le projet : « Pièce A - Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives », « Pièce B – Plan de situation », « pièce C – Notice explicative » et « Pièce D – Plans généraux des travaux ».
- La pièce E regroupe des études d'impact individuelles portant des sections 5, 6, 7, 8, 10, 11, 17, 23, 24, 30 et bords de Sèvre, ainsi qu'un résumé non technique.
- Les dossiers suivants sont constitués par les évaluations d'incidences Natura 2000 des liaisons 5, 6, 10, 11, 23, Bords de Sèvre 1, 2 et 3 et par le « dossier d'évaluation environnementale », qui cherche à donner une approche globale des impacts sur l'environnement du PIna Vélo.
- Les 3 derniers dossiers sont les mises en compatibilité des documents d'urbanisme concernés (Amuré, Bessies, Saint-Hilaire-la-Palud et Le Vanneau-Irleau).

#### 2.1.3. Analyse de la présentation du dossier

Même si un effort dans la présentation est fait (présence d'une « notice explicative » notamment), sur le fond, il est très difficile pour le lecteur de comprendre la logique globale du projet, les choix qui ont été faits, mais surtout l'avancement relatif des différentes liaisons envisagées et les raisons qui font que certaines sont présentées dans le présent dossier et d'autres non.

Au-delà du problème de forme et de compréhension par le public, cette question soulève un problème sur le fond. Dans le dossier sont présentées uniquement certaines liaisons du Plan Vélo, celles soumises à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Néanmoins, à lecture du

dossier, on se rend compte que, parmi les différentes liaisons, certaines sont détaillées dans l'étude d'impact et dans l'étude d'incidences Natura 2000 et d'autres non. Les raisons de cette différence ne sont pas explicitées, ce qui empêche de vérifier la complétude du dossier (notamment si toutes les études d'incidences Natura 2000 ont bien été réalisées).

Par ailleurs, le choix est fait dans le dossier de présenter des études d'impacts et études d'incidences Natura 2000 distinctes pour chaque liaison, considérant que les différentes liaisons sont indépendantes entre elles. On rappelle que, pour l'étude d'impact comme pour l'étude d'incidences Natura 2000, une approche globale des impacts des projets portés par le même maître d'ouvrage et impactant en l'occurrence le même milieu naturel doit être effectuée. Si l'approche liaison par liaison est utile et nécessaire (voir ci-dessous), elle n'est néanmoins pas suffisante pour pouvoir justifier les choix effectués à l'échelle du Plan Vélo, notamment au regard de l'environnement, et pour analyser les effets cumulés de ce plan sur l'environnement.

La pièce du dossier intitulée « Évaluation environnementale » tient compte de cette obligation en abordant la question des impacts à l'échelle du marais. Si cette « évaluation environnementale » aborde certaines parties attendues d'une étude d'impact globale des différents projets de liaisons cyclables (état initial et analyse des impacts principalement), elle ne répond néanmoins pas à certaines autres questions comme la justification des choix, qui doit aussi être faite à l'échelle du plan et non uniquement à l'échelle de chaque liaison.

## **2.2. Caractère complet de l'étude d'impact par rapport aux différentes parties attendues au regard du code de l'environnement**

En dehors des problèmes soulevés ci-dessus d'approche globale du projet de Plan Vélo, les différentes études d'impacts présentées pour chaque liaison sont complètes dans leur contenu.

## **2.3. Qualité et pertinence des informations apportées par les études d'impact et les études d'incidences Natura 2000**

### 2.2.1. Présentation générale

Le fait d'avoir présenté le dossier sous forme d'études d'impact et d'évaluations d'incidences Natura 2000 distinctes pour chaque liaison nuit à l'approche globale des impacts cumulés à l'échelle du Plan Vélo.

Dans l'analyse ci-dessous, les remarques sont valables pour les dossiers sur les différentes liaisons, ceux-ci étant abordés de la même façon. Lorsqu'un des dossiers mérite une remarque spécifique, celle-ci est clairement identifiée.

### 2.2.2. Justification du projet

La justification des choix est faite liaison par liaison. Comme précisé au 2.1., la présentation de l'approche globale du projet de Plan Vélo n'est pas aboutie. En effet, il manque une justification globale à l'échelle du projet, de son utilité générale, mais aussi des choix d'itinéraires, non pas secteur par secteur, mais au regard de la globalité du circuit et, ce au regard des préoccupations environnementales, comme le précise le code de l'environnement. A ce titre, il aurait été intéressant d'utiliser l'étude des densités de linéaires présentée dans l'évaluation environnementale pour étayer la justification. Une meilleure description de l'existant et de l'état d'avancement du projet permettrait également de clarifier les choix effectués.

Par ailleurs, dans l'approche liaison par liaison, on regrette que les solutions alternatives, notamment en terme de tracé ne soient pas toujours présentées.

### 2.2.3. État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

L'état initial est clair et bien présenté. Il montre une finesse d'analyse secteur par secteur qui est appropriée aux enjeux écologiques présents.

Il soulève néanmoins les remarques ci-dessous :

- **Site inscrit et site classé** : Les dossiers d'études d'impact présentent une confusion entre le site classé et le site inscrit (exemple : page 35 de la pièce E). Le projet est bien en site classé. En conséquence, au-delà de la prise de précautions nécessaires à son insertion, il devra faire l'objet d'une autorisation spécifique, au titre du code de l'environnement.
- **Habitats naturels** : La question des habitats naturels est abordée sous l'angle des habitats d'espèces. Elle n'est abordée en tant que telle que pour une des liaisons (Bord de Sèvre). Étant donné l'absence (cf. 2.1.) de descriptif clair des cheminements existants, de ceux en cours de création et de ceux à créer, il est très difficile de savoir si, effectivement, il s'agit de la seule liaison pour laquelle la question de l'impact sur les habitats naturels se pose.
- **Liaison 5** : l'état initial ne fait pas état de l'existence d'une héronnière dans la portion de marais concernée par le projet, pourtant relevée dans le cadre du document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000.
- **Loutre** : La présence de la loutre est signalée dans les études pour certains secteurs et les impacts sur cette espèce sont évoqués. Néanmoins, l'état initial manque de précision pour pouvoir apprécier les impacts potentiels sur la loutre, Il manque notamment une description de la qualité de canal ou fossé concerné et des berges en tant que couloir de circulation pour cette espèce et le détail de la distance de retrait de la piste envisagé par rapport à la berge.

#### 2.2.4. Analyse des effets du projet sur l'environnement

Les dossiers sont clairs et détaillent bien, à la fois les impacts potentiels et leur évolution suite aux mesures de correction qui sont proposées.

Comme précisé au 2.1., l'approche globale des impacts à l'échelle du Plan Vélo et notamment vis-à-vis du milieu récepteur « Marais poitevin » mérite d'être précisée.

Par ailleurs, les remarques suivantes peuvent être soulevées :

- **Habitats naturels** : Étant donné les remarques soulevées au 2.2.3., il est difficile de savoir si les impacts sur les milieux naturels sont suffisamment étudiés.
- **Liaison 5** : Les impacts sur l'œdicnème criard sont bien étudiés, mais ceux sur la héronnière à proximité ne sont pas abordés.
- **Loutre** : Afin d'affiner l'analyse des impacts potentiels sur la loutre, il conviendrait de compléter l'état initial comme signalé ci-dessus.

#### 2.2.5. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

On relève un réel effort d'insertion du projet dans un environnement sensible, qui a conduit le maître d'ouvrage à opter pour les modalités de tracés, de matériaux, de travaux et d'entretien les moins impactantes, notamment sur le patrimoine naturel et le paysage.

Les points suivants appellent des remarques :

- **Loutre** : Certains dossiers d'études d'incidences Natura 2000 évoquent la possibilité d'impact sur la loutre. Si la réalité de l'évitement de l'impact en phase travaux est bien justifiée par des mesures adaptées, les risques d'impact en phase d'exploitation des tracés ne sont, a priori, pas écartés de façon certaine. Comme relevé précédemment, une analyse plus fine de la qualité des corridors écologiques liés à cette espèce (canal ou fossés + berges), mise en relation avec le recul prévu entre ce corridor et la voie cyclable permettrait de préciser si ce recul est suffisant pour ne pas générer d'impact notable ou si des solutions alternatives de tracés doivent être envisagées.
- **Mesures de suivi** : Des mesures de suivi du fonctionnement écologique sont prévues. Il serait également intéressant de mettre en place, à des endroits stratégiques, des suivis de fréquentation par compteur afin de vérifier les hypothèses de fréquentation anthropique de ces voies cyclables.

#### 2.2.7. Présentation des méthodes de travail

Cette présentation est claire et complète.

### 2.2.8. Résumé non technique

Le résumé est présenté de façon synthétique et claire pour le public. Il comporte néanmoins les lacunes évoquées précédemment.

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

Le projet présenté montre de nombreuses initiatives pour éviter ou réduire les impacts potentiels des liaisons cyclables sur l'environnement : choix de matériaux, date de travaux, etc. Un suivi adapté est également proposé.

Néanmoins, au vu de l'analyse ci-dessus, il est difficile de conclure, en l'état des explications présentes dans les différents dossiers, quant à la pertinence globale des choix effectués et notamment celle de l'analyse de solutions alternatives. Par ailleurs, cette analyse a soulevé quelques interrogations concernant la prise en compte d'une héronnière (liaison n° 5) et de la loutre (sur tous les secteurs concernés : le recul par rapport aux berges est-il suffisant ?).

Enfin, les nombreuses hypothèses d'absence d'impact significatif gagneront à être vérifiées par le suivi mis en place, qui pourrait être complété par un suivi de la fréquentation.

### **CONCLUSION**

**Le fait d'avoir présenté le dossier sous forme d'études d'impact et d'études d'incidences Natura 2000 distinctes pour chaque tronçon nuit à l'approche globale des impacts cumulés à l'échelle du Plan Vélo et rend difficile la compréhension de la logique globale du projet, des choix qui ont été faits et notamment des solutions alternatives qui ont été étudiées ou auraient pu être étudiées.**

**Les études d'impacts et études d'incidences Natura 2000 sont globalement de bonne qualité et claires. On relève un réel effort d'insertion du projet dans un environnement sensible, qui a conduit le maître d'ouvrage à opter pour les modalités de tracés, de matériaux, de travaux et d'entretien les moins impactantes, notamment sur le patrimoine naturel et le paysage. L'analyse soulève néanmoins quelques interrogations concernant la prise en compte de la loutre et d'une héronnière localisée.**

## **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 environnementale<sup>1</sup> 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".*

<sup>1</sup> 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.*