

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 – BL – N° 493

Vos réf. : PT/MC N°938

Affaire suivie par : **Benoît LOMONT**

benoit.lomont@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 63 17

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

Poitiers, le 06 mai 2011

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

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Contexte du projet

Demandeur : **Communauté d'agglomération Grand Poitiers**

Intitulé du dossier : **projet du viaduc des Rocs à Poitiers et
de déconstruction de la passerelle des Rocs**

Lieu de réalisation : **Poitiers**

Nature de l'autorisation : **permis d'aménager**

Autorité en charge de l'autorisation : **Communauté d'agglomération Grand Poitiers**

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

Date de saisine de l'autorité environnementale : **29 mars 2011**

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : **18 avril 2011**

Date de l'avis du Préfet de département : **27 avril 2011**

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

Le projet du Viaduc des Rocs s'inscrit dans le cadre de la requalification urbaine de l'agglomération avec amélioration du réseau de transports en commun. Le réseau actuel est contraint dans le quartier de la gare, de par sa topographie et son rôle plus particulier de lieu d'échange et de passage.

L'actuelle passerelle des Rocs du quartier de la gare permet la liaison piétonne et cycliste entre l'ouest de Poitiers et son centre-ville, qui est séparé physiquement par la vallée de la Boivre, espace aujourd'hui occupé par la gare et le réseau de voies ferrées.

La Communauté d'Agglomération souhaite modifier l'usage de cette passerelle : outre le passage des piétons et des cyclistes existant, le viaduc des Rocs permettra le passage des bus (la capacité portante de la passerelle actuelle ne permet pas de l'ouvrir au trafic des transports en commun).

Ce viaduc contribuera ainsi à la mise en place d'un réseau de Transports en Commun en Site Propre qui permet d'aménager des voies réservées et de donner ainsi aux transports en commun un véritable avantage en matière de circulation par rapport à l'automobile.

Les travaux de déconstruction de la Passerelle des Rocs actuelle et de construction du Viaduc des Rocs ont fait l'objet d'une étude d'impact.

Parmi les principaux enjeux de ce projet, on peut notamment citer :

- en phase travaux (25 mois dont 78 nuits) : le bruit, les effets sur le stationnement et le trafic routier,
- à terme (viaduc réalisé et opérationnel) : l'insertion paysagère et les déplacements.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact

L'étude d'impact permet de comprendre les enjeux principaux du projet et les mesures de réduction d'impact proposées tant en phase travaux qu'en fonctionnement.

Elle est proportionnée aux enjeux environnementaux du site même si elle manque parfois de précisions et d'illustrations (insertion paysagère notamment).

Prise en compte de l'environnement par le projet

Les enjeux environnementaux et paysagers sont bien identifiés et pris en compte dans la conception du projet qui présente en lui-même des finalités environnementales : le projet s'inscrit en effet dans un plan général de requalification urbaine et d'amélioration du réseau de transports en commun qui vise à diminuer le trafic en ville et les nuisances qu'il génère, et qui contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Des mesures de réduction d'impact ou d'intégration sont proposées pour tenir compte des enjeux environnementaux. L'annexe détaillée ci-jointe mentionne les précisions que le porteur de projet pourrait utilement apporter pour parfaire l'analyse du projet et sa pleine appréhension par le public. Concernant les émissions sonores, il serait pertinent de mettre en œuvre de façon préventive les mesures de réduction envisagées (cloisons anti-bruit amovibles).

Sous réserve d'une mise en place effective des différentes mesures proposées, l'étude d'impact est satisfaisante et le projet prend suffisamment en compte les enjeux environnementaux.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional,

Signé

Bernard BUISSON

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

1 CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET

Contexte à l'échelle de l'agglomération du Grand Poitiers :

La Communauté d'Agglomération - Grand Poitiers s'est lancée en 2002 dans une Opération de Renouvellement Urbain (ORU).

En parallèle, la Ville de Poitiers est engagée dans un programme d'aménagement (« Poitiers, Coeur d'Agglo ») visant à renforcer l'attractivité urbaine et commerciale du centre-ville.

Dans ce cadre, des axes majeurs ont été retenus pour structurer l'agglomération et optimiser les déplacements.

Contexte à l'échelle du quartier de la gare de Poitiers :

Le quartier de la gare a connu une restructuration comprenant en particulier un centre d'affaires et de conférences (Espace Toumaï) et un pôle multimodal (espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport : marche à pied, vélo, bus, train, voiture...).

Le projet du Viaduc des Rocs s'inscrit dans le cadre de la requalification urbaine de l'agglomération avec amélioration du réseau de transports en commun et en particulier en site propre.

Le réseau actuel est contraint dans le quartier de la gare, de par sa topographie et son rôle plus particulier de lieu d'échange et de passage.

Objectifs du projet :

L'actuelle passerelle des Rocs du quartier de la gare permet la liaison piétonne et cycliste entre l'ouest de Poitiers et son centre-ville, qui est séparé physiquement par la vallée de la Boivre, espace aujourd'hui occupé par la gare et le réseau de voies ferrées.

La Communauté d'Agglomération souhaite modifier l'usage de cette passerelle : outre le passage des piétons et des cyclistes existant, le viaduc des Rocs permettra le passage des bus (la capacité portante de la passerelle actuelle ne permet pas de l'ouvrir au trafic des transports en commun).

Ce viaduc contribuera ainsi à la mise en place d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui permet d'aménager des voies réservées et de donner ainsi aux transports en commun un véritable avantage en matière de circulation par rapport à l'automobile.

Enjeux :

Les travaux de déconstruction de la Passerelle des Rocs actuelle et de construction du Viaduc des Rocs ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article R. 122-8 du Code de l'environnement.

Parmi les principaux enjeux de ce projet, on peut notamment citer :

- en phase travaux (25 mois dont 78 nuits) : le bruit, les effets sur le stationnement et le trafic routier,
- à terme (viaduc réalisé et opérationnel) : l'insertion paysagère et les déplacements.

2 QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

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

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

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux identifiés. Toutefois, comme indiqué au 2.2.3, les enjeux paysagers auraient bénéficié d'analyses plus fines.

L'analyse des méthodes se contente de citer les organismes consultés et les données ou guides utilisés. Comme indiqué au 2.2.6, certaines méthodes auraient mérité d'être explicitées. En outre, afin de répondre pleinement aux attendus de l'article R. 122-3-II-5° du code de l'environnement, l'étude devrait regrouper dans le chapitre 6 (pages 67 et suivantes) les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées, certaines d'entre elles figurant de façon dispersée dans l'étude (ex : p. 47 sur le cumul des impacts des chantiers « Viaduc » et « Coeur d'Agglo » et p. 64 sur la monétarisation de certains gains induits par le projet).

2.2.2 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

Aire d'étude :

Il est pertinent d'avoir présenté l'aire d'étude (p. 7) sur laquelle a été menée l'analyse de l'environnement.

Cette présentation aurait toutefois mérité :

- d'indiquer en quoi le choix de cette aire d'étude permet d'appréhender par la suite les particularités topographiques, les enjeux paysagers et les problématiques de circulation,
- de préciser pourquoi une seule aire d'étude a été retenue.

En effet, pour chaque thème de l'environnement, il est utile que l'étude d'impact spécifie et justifie l'aire d'étude au sein de laquelle seront étudiées les caractéristiques de l'état initial et seront analysés les effets directs et indirects du projet et des différentes solutions envisagées.

Chaque thème n'étant pas nécessairement étudié avec le même degré de précision sur la totalité de l'aire d'étude, il est parfois utile de définir plusieurs aires d'études en fonction des thématiques à étudier, de la réalité du terrain et des principales caractéristiques du projet.

On peut ainsi distinguer le site d'implantation et les zones d'influence et avoir, selon les cas :

- une aire d'étude éloignée englobant tous les impacts potentiels, définie sur la base des éléments physiques du territoire facilement identifiables ou remarquables (falaise, vallée, ligne de crête, etc.) qui le délimitent, ou sur des éléments humains, patrimoniaux ou écologiques,
- une aire d'étude intermédiaire correspondant à la zone de composition paysagère utile pour étudier les impacts paysagers et reposant sur la localisation des lieux de vie et des monuments remarquables, des points de visibilité...
- une aire d'étude immédiate servant à une analyse fine des emprises du projet et une optimisation environnementale de celui-ci. On y étudie les conditions géotechniques, les flux de circulation de façon plus fine, le patrimoine archéologique et naturel...

Relief et topographie :

Une vue en coupe nord-ouest / sud-est aurait permis (p. 10) de mieux illustrer le contexte du quartier de la gare (paysage de coteaux, vallée de la Boivre, promontoire du centre-ville...) et les enjeux en termes d'insertion paysagère et de liaison entre l'ouest de la ville et le centre-ville.

Paysages :

L'analyse du paysage (pages 29 et suivantes) aurait mérité d'être plus développée et notamment :

- depuis la passerelle sur les entités P3 (quartier de la gare), P1 (centre-ville historique) et P2 (extension urbaine de Poitiers) et de leurs interfaces,
- depuis différents points de vue ouvrant des perspectives paysagères sur le quartier de la Gare.

2.2.3 Analyse des effets du projet sur l'environnement

Remarques générales :

Pour faciliter la lecture du document, permettre de mieux visualiser les effets décrits dans l'étude d'impact et tenir compte du facteur humain très important dans ce projet, il aurait été utile de localiser sur des cartes les impacts temporaires et permanents de ce projet : zones de circulation et de stationnement des engins de chantier, suppressions temporaires d'aires de stationnement, report de circulation, points d'émissions sonores et leurs périmètres de nuisances associés...

Le planning des travaux figurant en annexe 4 est intéressant mais très peu lisible.

Effets temporaires sur le milieu humain :

Il conviendrait d'être plus précis auprès des riverains sur les difficultés pressenties concernant l'accès aux immeubles d'habitation (p. 47).

En ce qui concerne la phase de travaux, et plus particulièrement les travaux de nuit (78 nuits), l'évaluation des niveaux sonores engendrés n'apparaît pas dans le dossier de l'étude d'impact. Néanmoins, le caractère temporaire et les mesures de prévention envisagées (cloisons anti-bruit amovibles) permettent de limiter ces effets, sous les réserves évoquées au 2.2.5.

Effets permanents sur le milieu humain :

Le contexte urbain et les mesures de prévention envisagées semblent suffisants quant à la prise en compte des effets sur la santé.

Effets permanents sur le patrimoine et les paysages :

S'il est indiqué en page 50 que cet ouvrage d'art sera perceptible depuis de nombreux points sur les coteaux environnants, l'étude manque de photomontages (hormis en page 61) permettant d'apprécier l'insertion de ce projet dans son environnement, de jour comme de nuit.

Les sites classés et inscrits sont décrits en pages 34 et 35 mais les effets du projet sur ces sites ne sont pas explicitement décrits par la suite.

2.2.4 Justification du projet

Le chapitre dédié à la justification du projet est clair et suffisamment détaillé pour bien comprendre ce qui a conduit à ce projet.

2.2.5 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement

Remarques générales :

La page 53 indique que l'étude d'impact doit aborder les mesures « *pour réduire, supprimer et si possible compenser les conséquences dommageables éventuelles du projet sur l'environnement* ».

L'article R. 122-3 du code de l'environnement impose en effet cet exercice mais il convient de les aborder dans l'ordre suivant : suppression, réduction des impacts puis compensation des effets résiduels.

En outre, les trois types de mesures envisagés par la suite (p. 53) sont des mesures préventives, « curatives » et « compensatoires » : ce changement de vocabulaire complique inutilement ce chapitre d'autant plus que par la suite, des terminologies différentes sont alternativement utilisées.

Enfin, la classification des mesures présentées dans le tableau en page 58 est parfois contestable (exemple : les murs antibruit et les enrobés phoniques sont une mesure de réduction plutôt qu'une mesure de compensation).

Déplacements en phase travaux :

Des déviations sont prévues pendant la phase travaux (p. 54) pour les piétons et les cycles entre le centre-ville et le coteau à l'ouest. Il serait utile de préciser le circuit de ces déviations et en quoi elles seront adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR) ou quelles sont les autres mesures mises en place pour ce public (bus spécifiques, navette de substitution...).

Milieu humain :

En plus de l'information des riverains prévue en amont des phases de travaux (p. 54), il serait pertinent de :

- prévoir un affichage régulièrement mis à jour décrivant les travaux à venir, leurs effets pressentis et les mesures prévues,
- préciser comment les observations des riverains pourront être recueillies et centralisées pendant le chantier afin d'adapter si besoin les mesures mises en oeuvre pour répondre aux problèmes de déplacement, stationnement, bruit, etc.

Il serait plus pertinent que les mesures prévues en phase travaux pour limiter les émissions sonores (cloisons anti-bruit amovibles) soient systématiquement mises en place afin de prévenir les dépassements des niveaux réglementaires et non pas uniquement lors des dépassements constatés.

Les mesures de prévention concernant les poussières paraissent satisfaisantes.

En page 63 sont mentionnés de futurs espaces verts : compte tenu de la localisation urbaine du projet, il sera utile de prévoir des essences présentant le moins de risque allergène pour les populations.

Paysages :

Il est prévu des éclairages les plus discrets possibles (p. 56). Un photomontage nocturne aurait permis de mieux apprécier l'impact lumineux résiduel de l'ouvrage après cette mesure de réduction.

2.2.6 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité – Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

Pour être totalement convaincante, l'analyse produite aurait mérité d'être plus explicite sur le mode de calcul des coûts présentés.

Les avantages socio-économiques aux tiers (p. 64) auraient pu intégrer le bruit en distinguant les émissions sonores liées aux bus qui emprunteront le viaduc et celles évitées du fait du report modal de la voiture vers les transports en commun.

2.2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et pédagogique. Il aurait pu être un peu plus précis et illustratif sur les effets principaux du projet et les mesures associées (ex : impact permanent sur le paysage abordé très succinctement - p. 74 -, ainsi que les effets temporaires liés au bruit - p. 73 -).

En outre, le résumé non technique semble parfois minimiser les informations présentées dans l'étude d'impact (ex : « les accès aux habitations ne seront pas bloqués par le chantier » alors que cet impact négatif est envisagé en page 47).

En conclusion :

L'étude d'impact permet de comprendre les enjeux principaux du projet et les mesures de réduction d'impact proposées tant en phase travaux qu'en fonctionnement.

Elle est proportionnée aux enjeux environnementaux du site même si elle manque parfois de précisions et d'illustrations (insertion paysagère notamment).

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

Les enjeux environnementaux et paysagers sont bien identifiés et pris en compte dans la conception du projet qui a en lui-même des justifications environnementales : le projet s'inscrit en effet dans un plan général de requalification urbaine et d'amélioration du réseau de transports en commun qui comprend des dimensions environnementales (réduction des gaz à effet de serre, diminution du trafic en ville et de ses nuisances induites...).

Si des mesures sont proposées pour tenir compte des enjeux environnementaux, des précisions auraient parfois permis de mieux valoriser les efforts et intentions du porteur de projet. Concernant les émissions sonores, il serait pertinent de mettre en oeuvre les mesures de réduction envisagées (cloisons anti-bruit amovibles) de façon préventive.

Conclusion générale

Sous réserve d'une mise en place effective des différentes mesures proposées et de l'apport des précisions utiles, l'étude d'impact est satisfaisante et le projet prend suffisamment en compte les enjeux environnementaux.

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 environnementale¹ 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".

¹ 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.