

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Bordeaux, le

8 DEC. 2010

Mission Connaissance et Évaluation

Pôle Évaluation et Appui à
l'Autorité Environnementale

Affaire suivie par : E. BRUNIER 

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement)**

Autoroute de la cote basque A63 Ondres / Saint-Geours-de-Marenne

Réaménagement de l'aire de service de Labenne Est

**Communes de Labenne
(Landes)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 12 octobre 2010 par la Préfecture des Landes, sur l'évaluation environnementale du projet de réaménagement de l'aire de service de Labenne Est de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne dont le maître d'ouvrage est le concessionnaire ASF.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 14 octobre 2010. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de cette date pour donner son avis.

Cette saisine est conforme aux dispositions du code de l'Environnement (articles L. 122-3, R. 122-1-1, R.122-5, R122-13).

L'avis de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet objet de l'étude d'impact concerne le réaménagement de l'aire de service de Labenne Est de l'autoroute A63 (dans le sens Espagne / Bordeaux).

Le projet porte sur l'extension de cette aire de service par la création de 101 places de parking pour les poids lourds, situées à l'intérieur du Domaine Public Autoroutier Concédé et réalisées de la manière suivante :

- suppression de 14 places de parking poids lourds existantes, de façon à créer 50 places poids lourds dans un parking sécurisé situé à l'Est de l'aire de service
- construction d'un nouveau parking poids lourds libre d'une capacité de 51 places, situé au Nord de l'aire de service

La création de places de parking poids lourds sera accompagnée de réaménagements divers (adaptation des voies de circulation, mise en conformité du dispositif d'assainissement, création d'équipements, valorisation des aménagements paysagers, ...).

Le coût estimé de l'ensemble des travaux d'aménagement est supérieur à 1,9 M€. Le projet est soumis à étude d'impact en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement et enquête publique en application de l'article R.123-1 du même code.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier transmis transmis à l'autorité environnementale comprend

- L'étude d'impact, qui comprend :
 - 1. Résumé non technique
 - 2. Auteurs des études
 - 3. Présentation générale du projet
 - 4. Etat initial de l'environnement
 - 5. Présentation et justification du projet
 - 6. Analyse des effets directs et indirects, temporaires ou permanents, du projet sur l'environnement et mesures compensatoires envisagées
 - 7. Analyse des effets sur la santé publique
 - 8. Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité
 - 9. Analyse des coûts des mesures d'insertion sur l'environnement
 - 10. Analyse des méthodologies utilisées
 - 11. Annexes
- Le dossier Loi sur l'eau

L'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

En remarque, l'étude d'impact mentionne en partie 2 qu'une notice des incidences sur le réseau Natura 2000 (article L414-4 du Code de l'Environnement) pour la ZPS « Domaine d'Orx » et le SIC « Zones humides associées au Marais d'Orx » a été élaborée parallèlement à l'étude d'impact. Ce document ne figure pas dans le dossier transmis à l'autorité environnementale.

3. Analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

3.1 Analyse du résumé non technique

L'étude comprend un résumé non technique clair et synthétique qui présente les principaux éléments figurant dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique n'appelle pas d'observations particulières.

3.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement (incluant qualité, cadre de vie et cadre réglementaire)

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour d'une présentation générale du site, du milieu physique, du milieu naturel, du patrimoine naturel architectural et culturel, du contexte paysager, de l'environnement socio-économique, des voiries, trafics et accidentologie, de la qualité de l'air, de l'ambiance sonore, des risques majeurs, des documents d'urbanisme et des réseaux.

En remarque, cette partie aurait utilement pu débiter par la définition d'une aire d'étude objet de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

- La présentation générale du site

L'aire de service actuelle est localisée sur la commune de Labenne et s'étend sur la parcelle n° 1133, section OB. Elle est implantée au sein d'une zone boisée encadrée par le Marais d'Orx à l'Est, l'aire de service de Labenne Ouest et l'A63 à l'Ouest, et la route du Marais au Nord.

- Le milieu physique

Le milieu physique est présenté au travers des thèmes du climat, de la topographie, de la géologie, de l'hydrogéologie, et de l'hydrologie.

Le relief de la zone d'étude est relativement plat.

Concernant la géologie, le site est situé sur une formation de nature essentiellement sableuse, correspondant aux « dunes paraboliques postérieures aux dépôts marins ».

Concernant l'hydrogéologie, deux aquifères sont sous-jacents : l'aquifère peu profond du Miocène, principalement composé de sables, est relativement vulnérable aux pollutions de surface et présente un usage principalement dédié à l'agriculture. L'aquifère plus profond du Pliocène est moins vulnérable et constitue une ressource abondante avec des usages variés.

Il y a lieu de noter qu'aucun captage d'alimentation en eau potable n'est recensé à proximité de l'emprise du projet.

En matière d'hydrologie, bien qu'aucun cours d'eau n'intercepte la zone d'étude, il est noté la présence à proximité du site :

- du cours d'eau du Boudigau, situé à environ 300 m au sud de l'aire de service,
- du canal de ceinture attenant au Marais d'Orx, situé à environ 750 m à l'Est de l'aire de service,
- d'un cours d'eau se jetant dans le Boudigau, situé à environ 800 m au Sud-Est de l'aire de service.

L'ensemble du site est soumis aux prescriptions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2010-2015 du bassin Adour Garonne. Concernant plus particulièrement le Boudigau, l'objectif du SDAGE est d'atteindre un bon état chimique d'ici 2015 et un bon état écologique d'ici 2027. A noter que le secteur n'est compris ni en zone sensible, ni en zone vulnérable, ni en zone d'action prioritaire.

- Le milieu naturel

Cette partie s'attache à présenter les périmètres d'inventaires et de protection, les zones naturelles protégées, les habitats naturels, la flore et la faune.

Il y a lieu de noter la présence du Marais d'Orx, situé à environ 750 m à l'Est de l'aire de Labenne, classé en réserve naturelle et appartenant au réseau Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale « Domaine d'Orx » et Site d'Intérêt Communautaire « Zones humides associées au Marais d'Orx »). Ce marais possède une forte valeur patrimoniale en raison de la qualité des habitats humides qu'il abrite et de leur intérêt pour l'avifaune. Le ruisseau du Boudigau, qui se trouve au Sud du Marais d'Orx, est également intégré au site Natura 2000. Le site d'étude est par ailleurs compris dans la zone d'inventaire que constitue la Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux du « Domaine d'Orx, marais et boisements associés ».

Concernant les habitats naturels du site d'étude, ces derniers sont caractéristiques des formations développées sur les anciennes dunes sableuses. Parmi eux, trois habitats sont d'intérêt communautaire, dont un prioritaire « Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises) », mais peu développé sur le site. L'étude comprend par ailleurs une cartographie des habitats naturels.

Concernant la flore, aucune espèce végétale protégée n'a été observée.

Concernant la faune, 29 espèces d'oiseaux dont 10 espèces nicheuses ont été observées. Parmi les espèces observées, le Troglodyte mignon, la Fauvette à tête noire, le Pinson des arbres, le Roitelet à triple bandeau, le Grimpereau des jardins, la Mésange bleue, le Rouge-gorge familier, le Rouge-queue noir, le Bruant zizi trouvent des habitats de reproduction au niveau du site de l'aire. Le Pouillot véloce, le Serin cini, et le Moineau domestique trouvent des habitats de refuge. Ces habitats d'espèces protégées sont également protégés. Par ailleurs, il a été noté la présence de l'Ecureuil roux et du Léopard des murailles qui sont également des espèces protégées ainsi que la Lucarne Cerf-Volant figurant à l'annexe II de la Directive Habitat.

- Le patrimoine naturel architectural et culturel

La zone d'emprise de l'aire de service de Labenne Est n'intercepte aucun monument historique ni périmètre de protection de monument historique. L'étude précise que le site n'est pas situé en zone archéologique sensible.

- Le contexte paysager

L'étude décrit le paysage à proximité du site. Celui-ci est qualifié de moyennement sensible, en raison de la présence de divers éléments anthropiques tels que les voiries et les habitations individuelles. La forêt environnante joue néanmoins une zone tampon entre l'A63 et le Marais d'Orx.

- L'environnement socio-économique

L'environnement socio-économique est présenté au travers de la démographie, du logement, de l'emploi, des activités économiques et des grands projets à proximité.

Il y a lieu de noter que l'aire de service est concernée par le fuseau de passage (approuvé par décision ministérielle du 27 septembre 2010) de la future ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux – Espagne prévue dans le cadre des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO).

- Les voiries, trafic et accidentologie

L'étude indique que le trafic sur l'A63 en 2009 est supérieur à 27 000 véhicules par jour, dont 25% de poids lourds. L'aire de service actuelle est saturée par le stationnement des poids lourds. Il a été compté, en moyenne, en juillet 2008, 51 poids lourds sur l'aire de service pour 26 places disponibles.

- La qualité de l'air, l'ambiance sonore

L'étude comprend une présentation de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore à proximité du site de l'aire. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

- Les risques majeurs

Aucun Plan de Prévention des Risques n'existe sur la commune de Labenne. Il est recensé cependant sur celle-ci un risque lié aux feux de forêts, un risque inondation au niveau des cours d'eau et un risque lié aux transports de marchandises dangereuses sur l'autoroute.

- Les documents d'urbanisme

La commune de Labenne dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 15 octobre 2009. L'aire de service se situe en zone Us « zone à caractère principal d'équipements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».

D'une manière générale, l'autorité environnementale relève la qualité de la présentation de l'état initial de l'environnement.

Concernant plus particulièrement le milieu naturel, il y a lieu de noter la présence, à proximité du site d'étude, du Marais d'Orx qui présente un enjeu environnemental fort. Le site d'étude abrite par ailleurs des habitats naturels d'intérêt communautaire, dont un prioritaire «Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises)». A noter cependant que l'analyse de l'état initial de l'environnement s'est appuyée sur des prospections réalisées uniquement en mars et juin 2009 pour la faune et en juin 2009 pour la flore. D'une manière générale, l'autorité environnementale recommande de réaliser plusieurs prospections étalées sur l'ensemble d'une année pour appréhender de manière satisfaisante les éléments faune et flore constitutifs du site d'étude ainsi que le fonctionnement des écosystèmes associés. D'ores et déjà, les prospections réalisées à ce jour ont néanmoins permis de mettre en évidence plusieurs espèces protégées (principalement des oiseaux). L'étude aurait par ailleurs utilement pu être complétée par une cartographie s'attachant d'une part à localiser les espèces ainsi que leurs habitats et d'autre part à présenter les différentes fonctionnalités écologiques du site.

3.3 L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et les mesures de réduction et compensation envisagées sont présentées autour des thèmes du milieu physique, du milieu naturel, du paysage, du milieu humain, de l'ambiance sonore, de la qualité de l'air et des risques majeurs.

- Le milieu physique

L'étude présente les effets du projet et les mesures associées liés aux thèmes du climat, de la géologie, de la topographie, de l'hydrogéologie, et de l'hydrologie.

Le projet intègre les mesures courantes permettant de limiter les risques de pollution accidentelle durant le chantier. Il intègre par ailleurs la réalisation d'un bassin de rétention étanche d'un volume de 2 400 m³, au droit de l'extrémité sud de l'emprise de l'aire de service, permettant de récupérer les eaux de pluie avant rejet dans le milieu naturel par le Boudigau.

Concernant la gestion des eaux usées supplémentaires générées par le projet (utilisation des sanitaires et douches de l'aire), ces dernières, représentant un faible apport seront déversées dans le réseau d'assainissement communal de Labenne.

L'autorité environnementale relève que le projet fait l'objet, en complément de l'étude d'impact, d'un porter à connaissance au titre de la loi sur l'eau dans lequel sont exposés les impacts de celui-ci sur les eaux et les milieux aquatiques ainsi que les mesures prises. Les éléments présentés dans l'étude d'impact n'appellent pas d'observations particulières, à l'exception des modalités de contrôle des dispositifs d'assainissement qui auraient utilement pu être explicitées compte tenu de la grande sensibilité des milieux environnants.

- Le milieu naturel

Le projet a fait l'objet d'une notice d'incidence Natura 2000 en juillet 2009. Celle-ci a permis de conclure que le réaménagement de l'aire de service n'a pas d'incidence sur les zones Natura 2000 situées aux alentours.

Le projet prévoit par ailleurs plusieurs mesures courantes (limitation des risques de pollution, limitation des emprises de chantier, remise en état du site après travaux, limitation des produits phytosanitaires, gestion de la tonte et du débroussaillage) permettant d'éviter ou réduire l'impact temporaire et permanent du projet sur le milieu naturel. Concernant la faune, l'étude indique notamment que les travaux de défrichage et de débroussaillage seront effectués hors des périodes de reproduction des espèces nicheuses d'oiseaux.

Le projet contribue à détruire des habitats naturels d'intérêt communautaire. L'étude indique les surfaces détruites. Le projet intègre en mesure compensatoire la restauration ou la réhabilitation de ces habitats sur les surfaces naturelles restantes, qui sera réalisée en coordination avec les services de l'Etat.

Enfin, l'étude comprend un tableau de synthèse (tableau n°36) des impacts et mesures concernant le milieu naturel.

Cette partie est présentée de manière satisfaisante. L'impact du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégés est néanmoins difficilement perceptible du fait de l'absence de cartographie de ces derniers. L'autorité environnementale relève néanmoins que le projet fera l'objet de demandes de dérogation pour altération ou destruction d'habitats d'espèces protégées comme indiqué dans le tableau n°35 de l'étude d'impact.

- Le paysage

L'impact le plus notable du projet sur le paysage est lié à la perte des trames et espaces végétalisés du fait de l'extension du parking poids lourds. Le projet intègre des principes de conservation des grands arbres et sujets remarquables ainsi que des aménagements paysagers. L'étude présente quelques esquisses ainsi qu'une carte (carte n°24) présentant les principes d'aménagement paysager des espaces créés.

L'autorité environnementale relève l'objectif d'intégration paysagère du projet. Pour une meilleure visualisation du public des aménagements paysagers prévus, la carte n°24 aurait utilement pu être complétée par l'identification des grands arbres et sujets remarquables conservés, ainsi que la localisation et l'identification des essences choisies pour les nouvelles plantations.

- Le milieu humain

Les impacts et les mesures associées sur le milieu humain sont présentés. A noter que les habitations les plus proches de l'aire se retrouveront à moins de 60 m des places de stationnement poids lourds nouvellement créées.

L'étude pourrait utilement être complétée par une analyse précise des éventuelles co-visibilités des habitations riveraines avec le projet et une description plus précise des aménagements paysagers prévus pour masquer ces vues. L'étude ne précise pas par ailleurs si il est envisagé de clôturer l'aire de service. L'étude aurait également utilement pu être complétée par l'analyse de la problématique du stationnement de camions potentiellement chargés de matières dangereuses à proximité d'habitations.

- L'ambiance sonore

L'étude d'impact rappelle la réglementation associée au bruit et résume les calculs réalisés dans le cadre du projet. L'étude conclut que les effets du projet sont minimes mais souligne les limites de la méthodologie qui ne prend pas en compte les nuisances liées à l'utilisation de l'aire de service (manœuvres, systèmes frigorifiques, bruit généré par les utilisateurs de l'aire...). Le projet prévoit la mise en place d'un merlon planté côté Est de l'aire de service où les nouvelles places sont visibles et les plus proches des habitations.

En remarque, l'étude aurait utilement pu être complétée par la description plus précise de ce merlon (hauteur, longueur, localisation, type de plantations).

- La qualité de l'air

L'étude précise que l'impact sur la qualité de l'air du projet est non significatif. **Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.**

- Les risques majeurs

L'étude précise que le projet, compte tenu de sa nature, n'entraînera pas d'augmentation des risques industriels, des risques de mouvement de terrain ou des risques liés au transport de matières dangereuses.

L'étude conclut que le projet n'aura pas d'impact sensible sur les risques majeurs. En remarque, l'étude pourrait néanmoins utilement être complétée par l'analyse de la problématique d'un départ incendie à proximité d'une zone de stationnement pouvant accueillir une centaine de camions potentiellement chargés de matières dangereuses.

3.4 Analyse des effets sur la santé publique

L'étude comprend une étude s'attachant à évaluer les effets du projet sur la santé et la qualité de l'air. Cette étude, de niveau III, comprend une estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude ainsi qu'un rappel sommaire des effets de la pollution atmosphérique sur la santé.

Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

3.5 Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité

L'étude comprend une présentation sommaire de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages induits pour la collectivité.

Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

3.6 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude présente les raisons pour lesquelles le projet d'aménagement a été retenu. Ainsi, le réaménagement de l'aire de service est présenté comme une réponse aux besoins des utilisateurs en terme de capacité de stationnement poids lourds et de services. L'augmentation du nombre de places de stationnement au sein de cette aire permettra de limiter les risques d'insécurité liés à des stationnements dangereux le long des bretelles ou au niveau des zones de repos de l'autoroute. Le projet permettra par ailleurs d'améliorer la sécurité des routiers avec la création d'un parking sécurisé (sas, caméras, clôtures) et comprend l'aménagement de services dédiés (sanitaires, zone de détente ...).

L'autorité environnementale relève les enjeux positifs de l'opération. En remarque, l'étude ne présente pas d'analyse de variantes d'aménagement de l'aire.

3.7 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

Le coût des mesures en faveur de l'environnement intègre le coût des aménagements paysagers, des dispositifs d'assainissement et du merlon. Il est estimé à 478 000 € HT, soit 22% du montant total des travaux.

3.8 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement sont présentées et n'appellent pas d'observations particulières.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

L'étude s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet, témoignant de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement dans toutes ses composantes.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale relève les enjeux positifs du projet qui visent notamment à assurer une meilleure sécurité routière en évitant les stationnements anarchiques des poids lourds le long de l'A63 et de ses bretelles.

L'étude d'impact présentée est globalement de bonne qualité et illustrée de manière satisfaisante, favorisant une bonne compréhension par le public. Les mesures présentées dans le cadre du projet sont d'une manière générale cohérentes et adaptées.

L'étude d'impact appelle néanmoins quelques observations qui ont été présentées dans les paragraphes précédents. Parmi celles-ci, l'autorité environnementale retient tout particulièrement :

- concernant les risques, l'étude aurait utilement pu être complétée par l'analyse de la problématique d'un départ incendie à proximité d'une zone de stationnement pouvant accueillir une centaine de camions potentiellement chargés de matières dangereuses
- concernant le milieu physique, et compte tenu de la grande sensibilité du Marais d'Orx et du Boudigau, l'autorité environnementale recommande d'explicitier les modalités de contrôle des dispositifs d'assainissement du projet
- concernant la thématique Natura 2000, l'étude d'impact mentionne en partie 2 qu'une notice des incidences sur le réseau Natura 2000 (article L414-4 du Code de l'Environnement) pour la ZPS « Domaine d'Orx » et le SIC « Zones humides associées au Marais d'Orx » a été élaborée parallèlement à l'étude d'impact. Ce document, réalisé à juste titre compte tenu de la proximité des sites Natura 2000 avec le projet, ne figure pas dans le dossier transmis à l'autorité environnementale. Celui-ci comprend néanmoins une expertise faune et flore qui aborde cette thématique.
- enfin, le site de l'aire de service présente des espèces et habitats d'espèces protégés, qui auraient utilement pu être cartographiés pour aider le public à mieux mesurer les impacts du projet sur ces derniers. En tout état de cause, l'étude indique que des dossiers de demande de dérogation pour destruction ou altération d'habitats d'espèces protégées seront établis.

Pour le Directeur régional de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
Le Directeur Adjoint

Jean-Pierre THIBAUT