



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le

23 MARS 2011

Mission Connaissance et Évaluation

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)**

**Suppression du PN 62 avec rétablissement de la RD 672
Communes de Saint-Macaire et Le Pian-sur-Garonne
(Gironde)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 8 février 2011 par la Préfecture de la Gironde sur l'étude d'impact du projet de suppression du passage à niveau (PN) n° 62 avec rétablissement de la RD 672, localisé sur le territoire des communes de Saint-Macaire et de Le Pian-sur-Garonne, porté par le Département de la Gironde, dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la procédure loi sur l'eau.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 11 février 2011. 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

La RD 672 franchit à niveau la voie ferrée Bordeaux-Toulouse au passage à niveau n°62 sur les communes de Saint-Macaire et le Pian-sur-Garonne pour rejoindre la RD 1113.

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la suppression du passage à niveau n°62 et la création d'une voie de rétablissement de la RD 672 comprenant deux ouvrages inférieurs sous la voie ferrée et sous la RD 1113, ainsi que deux carrefours giratoires de raccord aux extrémités.

Les travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Gironde pour la partie routière et par RFF pour la partie ferroviaire de l'aménagement.

En remarque, le Conseil Régional d'Aquitaine a approuvé le 4 novembre 2002 un plan d'urgence de sécurisation du transport ferroviaire aquitain, comprenant un programme de suppression ou d'aménagement des passages à niveau les plus dangereux. La concertation menée dans ce cadre a permis d'identifier les opérations susceptibles d'être engagées à court terme et notamment la suppression du passage à niveau n°64 au Pian-sur-Garonne. L'étude de la suppression du passage à niveau n°62 a montré la nécessité de modifier également le passage à niveau n°62 compte tenu des mauvaises conditions de visibilité et de sécurité qui le caractérisent.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que le dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau.

L'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprend successivement :

- le résumé non technique de l'étude d'impact
- l'appréciation de impacts du programme
- l'analyse de l'état initial de l'environnement
- la présentation du projet soumis à l'enquête
- les impacts prévisibles du projet sur l'environnement et les mesures compensatoires envisagées
- le coût des mesures compensatoires
- l'analyse des méthodes d'évaluations
- les auteurs des études

L'étude d'impact couvre ainsi l'ensemble des thèmes requis par l'article R122-3 du code de l'environnement.

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

Le dossier comprend un résumé technique qui aborde de manière claire et synthétique les thèmes abordés dans l'étude d'impact.

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 de la présentation de la zone d'étude, du contexte géographique et de l'occupation des sols, du milieu physique, du patrimoine naturel, du patrimoine culturel et du paysage ainsi que du milieu humain.

- La zone d'étude

La zone d'étude est définie comme une zone élargie dont les interactions avec le projet peuvent être mises en exergue. Elle est présentée comme variable selon les thématiques abordées (territoire communal pour la socio-économie, bassin versant pour l'hydrographie, zone du projet pour les réseaux, ...).

- Le contexte géographique, l'occupation des sols, le milieu physique

L'étude présente successivement le contexte géographique, l'occupation des sols, le climat, le sol et sous sol, les eaux souterraines, les eaux superficielles et le relief.

Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- le secteur du projet présente une occupation du sol à dominante pavillonnaire au Nord de la zone urbanisée de Saint-Macaire,
- la zone d'étude comprend un captage d'alimentation en eau potable, **dont la localisation exacte mériterait d'être précisée sur une carte**,
- la zone d'étude se situe au cœur de la vallée de la Garonne dans le bassin versant de la Garonne du confluent de la petite Beuve au confluent du Génisson,
- le PN n°62 et ses abords ne sont concernés par aucun cours d'eau ou ruisseau. Les eaux pluviales ruissellent sur la surface du sol et sont collectées par des fossés qui longent les voies de circulation,
- la zone d'étude connaît néanmoins des problèmes d'inondation en raison du relief prononcé d'une part, et du faciès argileux du sous-sol alluvionnaire d'autre part. Dans ce cadre, un bassin de rétention a été aménagé par la commune entre la voie ferrée et la RD 1113 entre le PN n°62 et le PN n°64,
- le site n'est en revanche pas concerné par le risque inondation lié à la Garonne,
- l'exutoire final, et relativement proche, des eaux superficielles de la zone du projet est la Garonne.

En remarque sur cette partie, le projet prévoyant de réaliser des déblais, l'étude aurait utilement pu préciser la profondeur de la nappe au niveau du PN n°62 (relevés piézométriques).

- Le patrimoine naturel

L'étude précise que le projet n'intercepte aucun périmètre d'inventaire ou de protection. Elle précise par ailleurs que la faune et la flore rencontrées à proximité du passage à niveau présentent peu d'intérêt écologique. Les intérêts écologiques principaux de la zone d'étude sont liés à la Garonne.

En remarque, cette partie est traitée de manière très succincte. L'étude aurait mérité de préciser les typologies d'habitats de la zone d'étude impactés par les travaux et le résultat des investigations de terrain. Le site d'implantation immédiat du projet présente toutefois potentiellement peu d'enjeu faune et flore compte tenu de sa configuration.

- Le patrimoine culturel et le paysage

Il est relevé dans cette partie que les périmètres de protection de deux monuments historiques rencontrent le PN n°62. Il s'agit plus particulièrement de :

- l'enceinte fortifiée de la ville de Saint-Macaire qui se situe à environ 450 m du passage à niveau
- la porte de l'Horloge, qui se situe à environ 400 m du passage à niveau

De ce fait, et comme évoqué dans l'étude, il conviendra de soumettre l'aménagement à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

- Le paysage

L'étude comprend une présentation du contexte paysager de la zone d'étude. Le secteur du passage à niveau constitue un milieu de transition entre l'unité paysagère des coteaux viticoles au Nord et la zone urbanisée de Saint-Macaire au Sud. Le paysage est dominé par les zones d'habitats pavillonnaires et les infrastructures de transport (voie ferrée, RD 1113, RD 672, RD 19 E7, ...) qui fragmentent et quadrillent le secteur.

- Le milieu humain

Cette partie s'articule autour de la présentation du contexte socio-économique, du cadre de vie et des nuisances, de l'urbanisme et des déplacements.

Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier que le secteur présente une zone d'ambiance sonore modérée au sens de la réglementation.

En remarque sur cette partie, pour une meilleure visualisation du public, l'étude aurait par ailleurs utilement pu être complétée par une cartographie représentant les trafics routiers (incluant les poids lourds) des principales voiries du secteur.

En conclusion, l'analyse de l'état initial de l'environnement appelle de la part de l'autorité environnementale les quelques observations présentées dans les paragraphes précédents. D'une manière générale, l'étude permet néanmoins de faire ressortir les enjeux environnementaux potentiels ou avérés de la zone d'étude. L'autorité environnementale retient en particulier que le site d'implantation :

- est localisé en milieu urbain présentant potentiellement peu d'enjeux faune et flore dans son environnement immédiat
- présente des risques d'inondation
- est localisé dans le périmètre de 500 m de deux monuments historiques

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

Cette partie s'attache à présenter les effets temporaires et permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et les mesures d'insertion envisagées.

- Les impacts temporaires et les mesures associées

Cette partie traite successivement le milieu physique, le milieu naturel, le paysage et le patrimoine culturel, le milieu humain et la santé publique. Parmi les éléments présentés, il est relevé les points listés ci-après.

Concernant le milieu physique, il est noté que le projet intègre les mesures courantes de chantier (aires spécialement aménagées, récupération et évacuation des huiles et hydrocarbures, entretien régulier des matériels, consignes de sécurité, rejets des eaux usées conforme à la réglementation, gestion des déchets...) permettant de limiter voire supprimer les risques de pollution.

Concernant le milieu naturel, il est noté que l'emprise du chantier sera réduite au maximum et délimitée par des clôtures amovibles.

Concernant le milieu humain, il est noté que le maître d'ouvrage s'engage à adopter les mesures suivantes :

- l'information et la consultation des riverains avant le démarrage des travaux
- le respect de la conformité aux normes pour les engins et matériels utilisés
- la limitation du travail de nuit, le dimanche et les jours fériés, sauf cas exceptionnels
- l'arrosage des surfaces du chantier afin de limiter la dispersion des poussières
- la mise en place d'une déviation au Nord de la chaussée actuelle

L'autorité environnementale note l'engagement du maître d'ouvrage à réaliser l'ensemble des mesures présentées ci-avant.

- Les impacts permanents et les mesures associées

Cette partie traite successivement le milieu physique, le milieu naturel, le paysage et le patrimoine culturel, le milieu humain, la sécurité et les déplacements et la santé publique. Parmi les éléments présentés, il est relevé en particulier :

Concernant les eaux superficielles, il est noté que le projet intègre un réseau de collecte des eaux pluviales s'abattant sur les voies de circulation. Les eaux collectées transiteront dans un bassin de rétention avant d'être rejetées dans les fossés vers le milieu naturel. Ce bassin assurera le traitement de la pollution chronique par décantation et par déshuilage. Le projet fait par ailleurs l'objet d'un dossier loi sur l'eau, qui aborde notamment la problématique inondation. **Il est à noter que le projet devra faire l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau. Cette procédure sera instruite par les services de l'Etat en charge de la police de l'eau.**

Concernant le paysage, il est noté que le choix du maître d'ouvrage s'est porté sur un rétablissement de type passage inférieur, favorisant une meilleure insertion dans le paysage. Des prescriptions paysagères et architecturales au niveau des ouvrages sont par ailleurs présentées de manière satisfaisante permettant ainsi d'éclairer le public. Parmi les dispositions retenues, il est noté une hétérogénéité de traitement des parois et des corniches des ouvrages. **L'étude aurait utilement pu présenter dans cette partie les principes des aménagements paysagers retenus au niveau du rétablissement de la RD 672 hors ouvrages d'art (section courante, carrefours giratoires).**

Concernant la thématique du foncier, il est noté que l'emprise du projet traverse une dizaine de parcelles privées et nécessite la destruction de bâti privé (hangar et préau). Il est noté que les clôtures démolies seront reconstruites à l'identique.

Concernant la sécurité et les déplacements, il est noté que le projet contribue à améliorer la sécurité en supprimant un passage à niveau et en réglant les dysfonctionnements liés au carrefour complexe entre la RD 672 et la RD 1113. Il est néanmoins noté que le gabarit réduit des ouvrages va contraindre les engins de secours et les poids lourds à modifier leur parcours pour franchir la voie ferrée au niveau du PN n°64. **Concernant cette partie, il est relevé le choix du maître d'ouvrage d'adopter un gabarit d'ouvrage réduit afin de privilégier la sécurisation des déplacements notamment deux roues et piétons entre le collège et le bourg de Saint-Macaire. Néanmoins, l'étude ne présente pas l'impact du report de la circulation des poids lourds sur les autres voiries. Pour une meilleure visualisation du public, l'étude aurait utilement pu être complétée par une cartographie représentant les trafics routiers (incluant les poids lourds) des principales voiries du secteur d'étude après réalisation de l'aménagement. Par ailleurs, l'aménagement est susceptible de modifier le trafic routier au niveau du carrefour entre la rue de Verdun et la RD 1113. L'étude aurait mérité d'aborder ce point en s'attachant à analyser les conséquences de cette modification sous l'angle de la sécurité du carrefour.**

Concernant l'environnement sonore, l'étude présente les résultats de la modélisation. Les niveaux de bruits restent inférieurs aux seuils réglementaires. L'étude conclut qu'aucune protection acoustique n'est nécessaire sur le secteur d'étude.

L'étude comporte par ailleurs une analyse des effets du projet sur la santé ainsi qu'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques. **Il est noté à ce sujet que l'étude intègre parmi ces hypothèses de trafic 8% de poids lourds sur le rétablissement de la RD 672 au niveau du PN n°62 à l'horizon 2030, alors que le gabarit des ouvrages limité à 2,75 m n'autorise pas leur passage.**

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude présente le contexte et les objectifs du projet. L'étude s'attache par ailleurs à comparer trois variantes d'aménagement. Les caractéristiques générales du projet sont présentées. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

3.5 Appréciation des impacts du programme

L'étude comprend une partie relative à l'appréciation des impacts du programme. L'étude indique que la suppression du passage à niveau et la création d'une voie routière de rétablissement de la RD 672 comprenant deux ouvrages inférieurs et deux carrefours giratoires de raccord aux extrémités est une opération d'aménagement suffisante à elle-même sur le plan fonctionnel. L'étude précise que le programme général des travaux est alors identique à l'opération proprement dite.

En remarque sur cette partie, l'étude d'impact précise dans les objectifs de l'opération (page 27) que le passage à niveau n°64 fait également partie des passages à niveau à traiter en priorité. L'étude précise que le fonctionnement du passage à niveau n°64 est lié directement au passage à niveau n°62. Cette interaction entre les 2 passages à niveau se retrouve par ailleurs dans la description des variantes étudiées dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°62. Ainsi, les variantes 1 et 2 en gabarit réduit impactent le PN n°64 concernant le trafic poids lourds (et convois exceptionnels). La variante n°3 rétablit l'ensemble de la circulation au niveau du PN n°64. De ce fait, et dans le but de favoriser une vision plus globale de l'aménagement, l'étude aurait utilement pu être complétée par une présentation des principes de réaménagement du PN n°64 et des impacts cumulés des deux projets (PN n°62 et n°64). En remarque, le volet santé publique intègre néanmoins l'impact des deux projets.

3.6 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

L'étude présente une estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement qui n'appelle pas d'observations particulières.

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

L'étude présente une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement, qui n'appelle pas d'observations.

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

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à supprimer un passage à niveau et à créer une voie de rétablissement comprenant deux ouvrages inférieurs sous la voie ferrée et sous la RD 1113, ainsi que deux carrefours giratoires de raccord aux extrémités. Cet aménagement contribue notamment à sécuriser une traversée ferroviaire. L'autorité environnementale relève à cet égard la finalité positive du projet.

L'analyse de l'état initial de l'environnement, succinct sur la thématique du milieu naturel, permet néanmoins de dégager les enjeux potentiels ou avérés du site d'implantation du projet. A cet égard, il est noté que celui-ci :

- est localisé en milieu urbain présentant potentiellement peu d'enjeux faune et flore dans son environnement immédiat
- présente des risques d'inondation
- est localisé dans le périmètre de 500 m de deux monuments historiques

L'autorité environnementale retient l'engagement du maître d'ouvrage à mettre en oeuvre l'ensemble des mesures présentées. Il est également noté que le projet devra être soumis à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France. La présentation des impacts et des mesures mériterait néanmoins d'être complétée en tenant compte des observations listées dans le paragraphe 3.3, et notamment celles liées :

- à la présentation de la redistribution du trafic sur les principales voiries du secteur du fait de l'aménagement
- à l'impact du projet sur le trafic du carrefour entre la rue de Verdun et la RD 1113, et ses conséquences en terme de sécurité
- à la présentation des principes d'aménagements paysagers hors ouvrages d'art

Enfin, du fait de l'interaction entre le PN n°62 et le PN n°64, et dans le but de favoriser une vision plus globale de l'aménagement, l'étude aurait utilement pu être complétée par une présentation des principes de réaménagement du PN n°64 et des impacts cumulés des deux projets (PN n°62 et n°64).

Pour le Directeur et par délégation,
Le Chef de la mission
Connaissance et Evaluation



Sylvie LEMONNIER