

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le

20 OCT. 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 L122-1 et R122-1 du Code de l'environnement)**

**RD 5 – Recalibrage et renforcement entre Marcheprime et l'autoroute A 63
PR 56+850 au PR 57+706 et du PR 58+416 au PR 59+522
Commune de Mios
(Gironde)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 9 septembre 2011 par la Préfecture de la Gironde sur l'étude d'impact du projet de recalibrage et de renforcement de la RD 5 entre la sortie d'agglomération de Marcheprime et l'autoroute A 63 sur le territoire de la commune de Mios, porté par le Département de la Gironde, dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du Code de l'Environnement (articles L122-3, R122-1-1, R122-5, R122-8 et R122-13), il en a été accusé réception le 13 septembre 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.

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.

En remarque, la délégation départementale de l'Agence régionale de la santé a été saisie le 16 septembre 2011 et a émis un avis le 30 septembre 2011.

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à aménager sur place la RD 5 actuelle entre la sortie de l'agglomération de Marcheprime et l'autoroute A 63 sur une longueur voisine de 2 km, suivant deux sections distinctes :

- la section Nord (PR 56+850 au PR 57+706), entre la sortie de l'agglomération de la Bergerie et l'entrée de l'agglomération des Quatre Routes,
- la section Sud (PR 58+416 au PR 59+522), entre la sortie de l'agglomération des Quatre Routes et l'A 63.

L'aménagement de la route départementale consiste à renforcer et à recalibrer la voie existante en portant la largeur de chaussée à 7 m avec une zone de sécurité de 4 m minimum de chaque côté. Cette zone de sécurité comprend une sur largeur de chaussée (1,80 m), une berme enherbée (1 m), une noue d'infiltration et une pente enherbée vers le fossé de récupération des eaux de ruissellement des bassins versants naturels de largeurs variables.

Lors des traversées d'agglomérations (Quatre Routes, Bergerie), des zones de transition consistant en un rétrécissement de chaussée (avec îlot et accotements colorés) seront mises en oeuvre. Les communications locales existantes seront maintenues ainsi que les points d'échanges existants.

L'étude précise que la justification de l'opération réside dans le fait que les caractéristiques de la voie sont aujourd'hui inadaptées au trafic qui l'emprunte. Les accotements de largeurs variables voire inexistantes, une largeur de chaussée d'environ 6 m et un dimensionnement structurel réduit n'apparaissent plus satisfaisants pour assurer la sécurité des usagers et des riverains.

Le coût de l'opération est estimé à 1,815 M€ TTC, inférieur au seuil financier déclencheur de l'étude d'impact en référence au Code de l'Environnement. Le Département de la Gironde a néanmoins fait le choix de produire une étude d'impact.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique transmis à l'autorité environnementale est articulé de la manière suivante :

- Pièce A : Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Etude d'impact
- Pièce F : Mise en compatibilité du PLU de Mios

L'étude d'impact comprend :

- le résumé non technique
- l'appréciation des impacts du programme
- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement
- la présentation du projet soumis à l'enquête publique
- les impacts prévisibles du projet sur l'environnement et les mesures d'insertion envisagées, incluant l'analyse des coûts collectifs engendrés par le projet
- le coût des mesures compensatoires
- l'analyse des méthodes d'évaluation
- les auteurs des études

L'étude d'impact couvre ainsi les thèmes requis par l'article R122-3 du code de l'environnement. Néanmoins, et comme précisé dans la suite du présent avis, l'étude mériterait d'être complétée par une évaluation des incidences Natura 2000.

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 du contexte géographique, du milieu physique, du milieu naturel, du paysage, du patrimoine culturel et du milieu humain.

- Le milieu physique (incluant le contexte géographique)

L'étude présente successivement le contexte géographique, le climat, la qualité de l'air, la topographie, la géologie, l'hydrogéologie et l'hydrographie.

Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- la présence au niveau de la zone d'étude de la nappe superficielle du Mio-Plio-Quaternaire, proche de la surface et parfois vulnérable. L'étude ne précise en revanche pas la profondeur de cette nappe au niveau du projet,
- la présence de deux captages d'eau potable sur les communes de Marcheprime et de Mios. L'étude précise qu'aucun des périmètres de protection de ces captages n'intercepte le projet.

Concernant les eaux de surface, il est noté la présence du ruisseau de Biard qui s'écoule sous la RD 5 au niveau du pont de la Samin. L'étude évoque par ailleurs en page 55 la présence de plusieurs ouvrages hydrauliques sous la RD 5. **L'étude mériterait d'être complétée à ce niveau par une cartographie du réseau hydraulique, avec localisation des ouvrages hydrauliques sous la RD 5. L'étude mériterait par ailleurs de présenter une analyse du fonctionnement hydraulique du secteur.**

- Le milieu naturel

L'étude présente successivement les habitats, la flore et la faune, ainsi que les zones d'inventaire et de protection du milieu naturel.

Il est noté que les deux sections de la RD 5 concernées par le projet traversent essentiellement des espaces boisés (pinèdes), à différents stades d'évolution.

Des investigations faunistiques et floristiques se sont déroulées le 6 mai 2011. Elles ont permis notamment de révéler la présence du Damier de la Succise (papillon) qui est une espèce protégée, ainsi que plusieurs chênes pédonculés susceptibles de servir de gîte temporaire pour les Chiroptères. L'étude comprend une cartographie s'attachant à localiser les chênes.

Concernant cette thématique, il est noté que les prospections de terrain se sont déroulées sur un seul jour. D'une manière générale, il convient de réaliser plusieurs prospections étalées sur plusieurs périodes de l'année pour appréhender de manière satisfaisante les éléments constitutifs (faune et flore) ainsi que le fonctionnement de l'écosystème d'un site d'étude. Les prospections réalisées, bien qu'insuffisantes, ont néanmoins permis d'ores et déjà de mettre en évidence quelques enjeux liés à la présence observée ou potentielle d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégées. De ce fait, l'étude mériterait d'être complétée par d'autres prospections étalées sur plusieurs périodes de l'année pour approfondir cette thématique. En terme de rendu,

l'étude mériterait d'être complétée par une ou plusieurs cartographies s'attachant à représenter à une échelle adaptée les différents habitats naturels proche de la RD 5 (avec nomenclature Corine Biotope), la localisation des espèces protégées et des habitats d'espèces protégées, avec présentation d'une bioévaluation de ceux-ci, ainsi que les différentes fonctionnalités des habitats et les axes de déplacement de la faune.

L'étude présente par ailleurs les zones d'inventaires et de protection du milieu naturel. Il est noté en particulier la présence de la Zone d'inventaire Faunistique et Floristique des Vallées de la Grande et de la Petite Leyre, ainsi que celle du site Natura 2000 des Vallées de la Grande et de la Petite Leyre à moins de 800m du projet.

- Le paysage et le patrimoine culturel

L'étude s'attache à présenter, de manière sommaire, le paysage de la zone d'étude. Les sections de la RD 5 concernées par le projet traversent un massif boisé essentiellement constitué de pins maritimes. L'étude comprend une cartographie avec quelques illustrations photographiques. Aucun monument historique n'est situé à proximité du projet.

- Le milieu humain

L'étude aborde successivement la population, les activités, le cadre bâti, l'urbanisme, les infrastructures routières, ferroviaires, les réseaux, et l'ambiance acoustique.

Parmi les éléments présentés, il est noté en particulier :

- la RD 5 supporte hors saison un trafic domicile travail relativement important auquel vient se rajouter en été le trafic touristique. Le trafic poids lourds est significatif.
- les accidents recensés depuis 1999 concernent essentiellement la zone agglomérée des « Quatre Routes ».

L'étude indique d'une manière générale que les niveaux de bruit estimés en 2008 sur la RD 5 entre l'A63 et l'entrée de l'agglomération de Marcheprime sont de 61,3 dB (A) pour la période diurne et 54,7 dB(A) pour la période nocturne.

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 permanents et temporaires, directs et indirects du projet sur l'environnement et les mesures d'insertion envisagées. L'étude aborde successivement la phase travaux et la phase d'exploitation, selon les thèmes du milieu physique, du milieu naturel, du paysage, du patrimoine culturel et du milieu humain.

Concernant les eaux superficielles, l'Autorité environnementale estime nécessaire de préciser les dispositifs qui seront adoptés en phase travaux permettant de limiter les risques de pollution de l'eau. L'étude mériterait par ailleurs de préciser dans quelles mesures le projet est éventuellement concerné par les rubriques de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau (article R214-1 du Code de l'Environnement).

Concernant le milieu naturel, il est noté que le projet contribue à détruire une frange boisée le long de la voie existante, dont quatre chênes pédonculés. Le projet contribue par ailleurs à détruire l'habitat du Damier de la Succise. Le projet précise que l'emprise du chantier sera réduite au maximum et que les arbres conservés en limite de chantier seront protégés. Enfin l'étude précise que des investigations complémentaires lors de la période printemps été 2012 seront réalisées afin de quantifier précisément l'impact du projet sur les différentes espèces sensibles. Il est noté par ailleurs qu'un dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées sera mis au point. **L'autorité environnementale relève l'engagement du maître d'ouvrage à approfondir l'analyse des impacts du projet sur le milieu**

naturel et à respecter la réglementation liée à la thématique des espèces protégées. L'autorité environnementale regrette néanmoins que le présent dossier ne permette pas à ce stade de la procédure d'identifier de manière satisfaisante l'ensemble des impacts du projet sur la thématique du milieu naturel. L'étude gagnerait par ailleurs à définir de manière plus précise l'emprise du chantier, dont les zones d'installation de chantier, de stockage de matériaux ou d'engins de chantier.

Par ailleurs, compte tenu de la proximité du site Natura 2000 des vallées de la Grande et de la Petite Leyre avec le projet, l'étude d'impact mériterait d'être complétée par une étude des incidences Natura 2000 élaborée selon l'article R414-23 du Code de l'Environnement.

Concernant le milieu humain, l'étude gagnerait à préciser les modalités d'exploitation de la RD5 durant les travaux (déviation, alternat de circulation), la durée prévisible des travaux, ainsi que les modalités prévues pour l'information des usagers et des riverains.

Concernant le paysage, l'étude indique qu'un effort particulier sera apporté à la qualité des bas côtés et des délaissés de voirie qui seront recouverts de terre végétale et enherbés systématiquement. Il est noté que les aménagements paysagers proposés restent très limités. L'étude aurait mérité d'identifier les secteurs sensibles d'un point de vue paysager (bâti, entrée et sortie des hameaux et agglomérations, ...) et aurait utilement pu analyser l'opportunité de mettre en œuvre des aménagements paysagers spécifiques de type plantations ou autres.

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude ne présente pas d'alternative d'aménagement. Le projet retenu (variante 1) est comparé à la variante 0 consistant à maintenir la RD 5 dans sa configuration actuelle.

L'étude précise que la justification de l'opération réside dans le fait que les caractéristiques de la voie sont aujourd'hui inadaptées au trafic qui l'emprunte. Les caractéristiques de la voie n'apparaissent plus satisfaisantes pour assurer la sécurité des usagers et des riverains.

Concernant cette partie, il est noté que les sections objets de l'aménagement ne semblent pas particulièrement accidentogènes. Néanmoins, l'aménagement projeté permet d'apporter un meilleur confort aux usagers et offre des zones de sécurité. Pour un meilleur éclairage du public sur l'efficacité de ce dispositif en terme d'amélioration de la sécurité, il aurait été intéressant de disposer dans l'étude d'un retour d'expérience sur ce type d'aménagement, au-vu d'une analyse de l'évolution de l'accidentologie des routes girondines ayant fait l'objet d'aménagements similaires dans les années précédentes.

3.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

L'étude précise que les mesures en faveur de l'environnement sont estimées à 100 000 € TTC environ. L'étude aurait pu détailler ce coût selon les différentes mesures prévues par le projet.

3.6 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, hormis pour la thématique du milieu naturel (cf point spécifique dans l'analyse de l'état initial de l'environnement).

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

Le projet objet de la présente étude d'impact consiste à aménager sur place la RD 5 actuelle entre la sortie de l'agglomération de Marcheprime et l'autoroute A 63. L'objectif affiché par le Département de la Gironde, Maître d'Ouvrage de l'opération, est d'améliorer les caractéristiques de la voirie actuelle qui n'apparaissent plus satisfaisantes pour assurer la sécurité des usagers et des riverains. En remarque, le Département de la Gironde a fait le choix de produire une étude d'impact, bien que celle-ci ne soit pas réglementairement requise (coût de l'opération estimé à 1,8 M€, inférieur au seuil financier de 1,9 M€ déclencheur de l'étude d'impact en référence au Code de l'Environnement).

L'analyse de l'état initial de l'environnement, ainsi que l'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation appellent plusieurs observations présentées dans les paragraphes 3.2 et 3.3 du présent document et qu'il convient de prendre en compte.

Par ailleurs, compte tenu de la proximité du site Natura 2000 des vallées de la Grande et de la Petite Leyre avec le projet, l'étude d'impact mériterait d'être complétée par une étude des incidences Natura 2000 élaborée selon l'article R414-23 du Code de l'Environnement.

Pour le Directeur Régional de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
Le Directeur adjoint

Jean-Pierre THIBAULT