

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes

Bordeaux, le **23 JAN. 2016**

Service Connaissance des
territoires et évaluation
Site de Poitiers
Division intégration de
l'environnement et évaluation

Contournement de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement)

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation

Demandeur : Conseil Départemental de la Charente-Maritime

Procédure : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Date saisine de l'Autorité environnementale : 23 novembre 2015

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : réputé sans observations au 30 décembre 2015

Date de la contribution du Préfet de département : 19 novembre 2015

Avis 2016-2026

Résumé de l'avis de l'Autorité environnementale :

Le projet, objet du présent avis, consiste en la réalisation du contournement routier par l'Ouest des communes de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac, situées au sud de Pons, en Charente-Maritime. L'objectif est de soulager la traversée de ces bourgs du trafic actuel important de la route départementale n°137 (RD 137) reliant Saintes à Bordeaux.

La voie nouvelle, d'environ 5,3 km de long et de 12,5 m de large, s'ancrera par deux giratoires sur la RD 137.

L'aire d'implantation du projet, occupée majoritairement par des espaces agricoles ouverts, est concernée par deux périmètres de captage d'eau potable. Deux secteurs zonés en Espaces Boisés Classés (EBC) par les documents d'urbanisme, sont situés au nord et au sud de l'aire d'étude. Situé au sud de la commune de Plassac, l'EBC « Forêt de la Lande » présente également la particularité d'être répertorié en Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1.

L'étude d'impact est claire et répond aux attendus réglementaires de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Elle mériterait toutefois d'être précisée ou complétée sur différents aspects.

La variante retenue présente l'inconvénient d'impacter la ZNIEFF 1 « Forêt de la Lande ». Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation décrites dans l'étude, sont de nature à limiter l'impact résiduel du projet sur l'environnement.

1. Le projet et son contexte.

Le présent avis porte sur la réalisation du contournement routier par l'Ouest des communes de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac, situées au sud de Pons en Charente-Maritime.

Ce projet, porté par le Conseil Départemental de la Charente-Maritime vise à alléger et fluidifier les conditions de circulation dans les agglomérations traversées par la route existante, en reportant le trafic de la RD 137 (axe reliant Bordeaux à Saintes) sur la nouvelle déviation. Il s'agit de contribuer ainsi à l'amélioration du cadre de vie des riverains.

En effet, la RD 137, axe important pour l'économie locale, supporte un trafic estimé, en 2010, à 5700 véhicules au Nord de Saint-Genis-de-Saintonge, 7140 véhicules dans le centre-bourg de Saint-Genis-de-Saintonge et 5000 véhicules au Sud de Plassac, dont une proportion non négligeable de poids lourds et convois exceptionnels.

La voie nouvelle, d'environ 5,3 km de long et de 12,5 m de large (y compris accotements) s'ancrera à ses extrémités sur la RD 137, par le biais de deux giratoires.

Outre ces giratoires d'ancrage, le projet prévoit l'aménagement de deux autres giratoires au niveau des carrefours avec la RD 2 et de la RD 146 d'une part, et la RD 143 d'autre part, afin de garantir la continuité des échanges.

Le rétablissement des accès au « Maine Rigaud » et au « Pin », desservis par voie communale, nécessitera la réalisation de deux ouvrages d'art (passage supérieur).

Le projet prévoit également la réalisation d'itinéraires parallèles, à l'est du contournement, et à l'ouest entre « *Le Bois des Landes* » et « *Les Grands Bernards* », afin d'assurer la continuité des chemins desservant « *Les Grands Bernards* ».

Enfin, le traitement des eaux pluviales ruisselant de la chaussée sera assuré par un système d'assainissement de type séparatif, nécessitant la réalisation de fossés de collecte des eaux ainsi que l'implantation de six bassins de traitement.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure routière évaluée à 11,9 M€ HT est inscrite au schéma routier départemental de la Charente-Maritime 2010/2030.

Le projet est notamment soumis aux procédures et autorisation suivantes :

- déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'environnement (loi sur l'eau) ;
- mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac.

Par ailleurs, le tracé de la nouvelle voie coupant à deux reprises la forêt de la Lande, une autorisation de défrichement devrait s'avérer nécessaire¹.

Le présent avis est sollicité dans le cadre de la DUP.

L'aire d'implantation du projet est concernée par deux périmètres de protection de captage d'eau potable : le périmètre de protection éloigné du captage de Fontraud à l'extrémité sud, et le périmètre de protection rapproché (secteur général « Saint-Savinien ») du captage de Coulonge-sur-Charente, qui couvre toute la zone d'étude.

Le tracé de la future déviation n'intercepte aucun site Natura 2000.

Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR5402008 « *Haute vallée de la Seugne en amont de Pons et affluents* », est situé à environ 1,5 km à l'est des agglomérations de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac.

La partie sud de l'aire d'implantation du projet est concernée par la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1 n° 540014477 « *Forêt de la Lande* », qui abrite « *un riche cortège de rapaces diurnes nicheurs (Circaète Jean-le-Blanc, Bondrée apivore, Faucon hobereau, etc) et une petite population de Cerf* »².

Par ailleurs, la forêt de la Lande est également classée Espace Boisé Classé (EBC) par le document d'urbanisme et constitue une continuité écologique importante pour la faune en relation avec les affluents de la Seugne.

1 Selon les termes de l'arrêté préfectoral N° 04-4116 du 18 novembre 2004, tout défrichement, même minime, dans un bois de superficie supérieure ou égale à un 1 ha, même divisé en propriétés distinctes, est soumis à autorisation administrative préalable.

2 Source : fiche ZNIEFF disponible sur Internet .

Un autre boisement, le « *Grand Bois du Pin* », classé également EBC, se situe au nord de l'aire d'étude.

L'aire d'implantation du projet s'inscrit dans le secteur paysager dit « La campagne du Pont-l'Abbé-d'Arnoult - Gémozac », caractérisé majoritairement par des espaces agricoles parsemés de haies relictuelles. Le relief y est relativement plat et les plans d'eau quasi inexistant.

Eu égard à la richesse écologique du secteur d'implantation, notamment dans sa partie sud, et des caractéristiques de l'ouvrage projeté, les principaux enjeux environnementaux ont trait à la préservation de la qualité de l'eau, de la faune et des milieux naturels.

2. Qualité de l'étude d'impact.

2.1. Complétude et forme.

L'étude d'impact comporte toutes les rubriques exigées par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Le dossier comporte également une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, requise en vertu de l'article R. 414-19 du Code de l'environnement, qui conclut à l'absence d'incidence significative sur le réseau Natura 2000.

2.2. Analyse.

1. État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire.

L'étude faune-flore menée afin de préciser, au sein de l'aire d'étude, les enjeux écologiques et notamment de repérer la présence éventuelle d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées ainsi que leurs enjeux de conservation, s'est appuyée en partie sur des prospections de terrain échelonnées de novembre 2010 à septembre 2011.

Le tableau présenté page 63 fait état de cinq périodes d'investigation (février et novembre 2010 ; mai, juillet et septembre 2011).

L'étude paysagère s'est appuyée sur l'Atlas régional des paysages élaboré par le Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN) Poitou-Charentes, sur les données des documents d'urbanismes (PLU) des deux communes concernées par le tracé de la future voie, et sur des observations de terrain.

Elle a permis d'identifier les différentes séquences paysagères successives au sein de l'aire d'étude. Ainsi, au regard de la synthèse paysagère présentée page 82, il apparaît que le tracé de la nouvelle voie traverse sur une grande partie de son linéaire un paysage agricole et viticole ouvert. Seules les extrémités de la déviation s'inscrivent dans un paysage plus boisé. Le caractère anthropisé du paysage concerne plus particulièrement l'extrémité nord de la déviation.

Globalement, l'état initial de l'environnement permet d'identifier correctement les enjeux environnementaux liés à la réalisation de cette nouvelle infrastructure routière.

Toutefois, certaines informations auraient pu utilement figurer dans l'étude d'impact. **Ainsi, eu égard à la nature des travaux et aux risques qu'ils peuvent présenter pour la qualité des eaux souterraines, l'étude d'impact aurait pu rappeler de façon plus détaillée les contraintes liées à la présence des périmètres de protection des captages d'eau potable, et indiquer à quelle profondeur se situent les masses d'eau souterraines concernées par le projet.**

De plus, dans son avis, le préfet du département de la Charente-Maritime, invite à qualifier les fossés du secteur, présentés comme temporairement en eau (p.65), au regard des quatre critères de détermination des cours d'eau (présence d'eau, alimentation indépendante des précipitations, lit naturel, présence de faune benthique). Il souligne que compte tenu des caractéristiques de l'aire d'étude, ces fossés peuvent également présenter un intérêt écologique.

Par ailleurs, certaines données, relativement anciennes, auraient pu faire l'objet d'une actualisation lors de l'établissement de la version finale de l'étude d'impact de septembre 2014. Ainsi, les données relatives à la démographie, à la population et aux trafics routiers datent respectivement de 2008 et 2010.

L'étude d'impact fait référence, à juste titre, compte tenu de la date de son élaboration, au SDAGE Adour-Garonne 2010-2015. Toutefois, il convient de noter que le nouveau SDAGE pour la période 2016-2021 a été approuvé en fin d'année 2015 et est entré en vigueur depuis le 21 décembre dernier.

2. Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures « ERC »³.

La partie de l'étude d'impact intitulée « *Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, permanents à court, moyen et long terme, du projet et mesures prévues pour éviter, réduire, ou compenser les impacts* » (pages 123 à 159) s'attache, pour chaque thématique, à une présentation des mesures d'évitement et réduction d'impact, juste après l'analyse des effets du projet. La présentation retenue revêt un aspect didactique, toutefois elle mériterait d'être accompagnée d'un récapitulatif de l'ensemble des impacts du projet d'une part, et de l'ensemble des mesures d'évitement réduction compensation prévues, d'autre part, à l'instar de ce qui a été fait dans le résumé non technique.

- L'analyse des effets temporaires liés à la phase de chantier fait l'objet d'un chapitre dédié.

Toutefois, en l'absence d'indication sur la durée globale, le planning prévisionnel et les modalités de cette phase de travaux, l'étude d'impact ne permet pas de rendre compte de l'importance des impacts inhérents à la réalisation de cette déviation en termes de nuisances occasionnées à la population ou en dérangement potentiel d'espèces animales.

Faute d'une description suffisamment précise des modalités de déroulement du chantier, il apparaît difficile de s'assurer que l'ensemble des impacts liés à la phase de construction ait été effectivement appréhendé. Bien qu'il soit prévu de localiser les installations de chantiers en dehors des secteurs les plus sensibles sur le plan écologique (page 161) et de limiter au maximum la durée des travaux à proximité des zones écologiquement les plus sensibles (fossés principaux, forêt de la Lande) (page 162), la question des déplacements des engins entre les installations de chantier et les zones de stockage, d'une part, et le chantier, d'autre part, mériterait d'être mieux décrite. Ces déplacements en eux-mêmes pourraient être à l'origine d'impacts qu'il conviendra d'identifier pour les éviter.

- Concernant les effets sur le milieu physique, l'étude d'impact précise, page 123, que le projet « *présentera deux zones de remblais importants d'une hauteur d'environ 6 m et 5 m, et nécessitera la mise en place d'un léger déblai dans la courbe permettant d'éviter le hameau de la Verrerie par l'Ouest* ».

Toutefois, le document ne précise, ni les volumes, ni la composition des matériaux nécessaires à la réalisation des remblais. Il est simplement indiqué, page 123, qu'une étude géotechnique sera réalisée ultérieurement. Par ailleurs, il est mentionné que « *28 000 m³ de déblais seront stockés sur des zones de dépôts sur place. Ces déblais seront réutilisés sur site pour les modelés paysagers au sein des emprises du projet* ».

Le dossier gagnerait à être complété d'une indication plus précise sur les volumes de déblais-remblais nécessaires à la réalisation de l'infrastructure, afin de déterminer le nombre de zones de dépôts potentielles nécessaires et d'intégrer, dès ce stade des études, leur impact en termes d'emprise, mais également en termes de déplacements nécessaires à l'approvisionnement du chantier (trafic pollution consommation énergétique...).

L'analyse des impacts sur le sol (érosion, écoulement des eaux superficielles) des remblais et du merlon, prévu pour limiter les impacts sonores, aurait pu utilement figurer dans l'étude d'impact.

- Concernant la préservation de la qualité de l'eau, le projet prévoit de doter la nouvelle voie d'un réseau d'assainissement destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la chaussée. Ces eaux polluées seront acheminées, via des fossés, vers six bassins de rétention.

Ces ouvrages de rétention / décantation des eaux polluées, destinés à éviter tout rejet direct dans le milieu naturel, seront équipés en sortie de dispositifs de déshuilage pour limiter les pollutions.

La localisation des bassins figure sur le plan général des travaux (pages 30 et 31). Cependant, aucune explication ne vient étayer le choix de leur emplacement.

Or, d'après la carte intitulée « Synthèse des contraintes et projet retenu », il semblerait que le bassin n°3 soit localisé au sein d'une zone classée Ni⁴ dans le PLU de la commune de Saint-Genis-de-Saintonge. L'étude ne procède pas non plus à une analyse des impacts sur l'environnement liés à l'effet d'emprise du dispositif d'assainissement.

L'étude conclut à l'absence d'effet négatif du projet sur la qualité des eaux de ruissellement du fait de la mise en place du système d'assainissement (page 126). Toutefois, elle ne procède, ni à une

3 Démarche « ERC » : Eviter, Réduire, en dernier lieu Compenser les impacts. Caractéristique attendue de l'étude d'impact.

4 Zone Naturelle concernée par un risque d'inondation

évaluation quantitative des matières polluantes rejetées dans les exutoires finaux, ni à une analyse de la compatibilité des rejets avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne. Or, il est indiqué, page 125, que « *le projet engendrera une hausse des trafics sur la nouvelle voie, ce qui induira une pollution chronique supplémentaire.* »

Ces imprécisions dans l'étude d'impact s'expliquent, en partie, par le fait que le maître d'ouvrage devra ultérieurement produire un dossier au titre de la loi sur l'eau, qui indiquera notamment les incidences du projet sur la ressource en eau, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement. Cependant, une analyse plus détaillée aurait été attendue à ce stade.

Par ailleurs, compte tenu de la présence de périmètres de protection de captage d'eau potable, l'étude gagnerait à démontrer que la réalisation du projet respectera l'ensemble des restrictions associées à ces périmètres.

- **S'agissant des impacts sur la faune, la flore et les habitats naturels**, le secteur plus particulièrement concerné est celui situé au sud de l'aire d'étude, « *entre le Sud de Plassac et le Nord-ouest du hameau de la Verrerie* ».

L'analyse présentée pages 127 et suivantes mentionne une atteinte limitée à la ZNIEFF « *Forêt de la Lande* », la destruction de 5200 m² de boisements et de huit arbres isolés, un risque de mortalité par collision avec les véhicules pour les mammifères, les rapaces nocturnes et les chiroptères. Enfin, il est précisé que, dans le secteur de « *la Verrerie* », la réalisation du projet pourrait « *occasionner des perturbations dans les déplacements du Crapaud calamite* ».

L'analyse qualitative des impacts mériterait d'être étayée, lorsque cela est possible, d'une quantification. L'étude d'impact ayant identifié la forêt de la Lande comme une zone d'importance pour les continuités écologiques (page 129), le tracé de la nouvelle voie aura un impact sur les corridors et continuités écologiques du secteur.

L'étude réalisée au titre des incidences sur les sites Natura 2000, présentée pages 130 et suivantes, précise que l'intérêt majeur de la ZSC « *Haute vallée de la Seugne en amont de Pons et affluents* » « *réside dans la présence d'une population de Vison d'Europe, espèce d'intérêt communautaire en voie de disparition à l'échelle nationale* ».

Il convient de souligner l'effort réalisé de ne pas limiter l'aire d'étude aux seules limites actuelles du site Natura 2000, mais d'anticiper sur son éventuel élargissement au petit chevelu du bassin versant de la Seugne. Outre le critère de distance, l'étude d'incidences s'appuie, pour conclure à l'absence d'incidence significative sur le réseau Natura 2000, sur l'absence de connectivité hydraulique entre la zone d'implantation du projet et le site Natura 2000, et la mise en place d'un système d'assainissement.

- **Concernant les aspects paysagers**, l'argumentaire développé, pages 135 à 137, consiste principalement en une présentation des aménagements paysagers envisagés. Il aurait été intéressant, pour faciliter la compréhension du public, d'explicitier l'adéquation des mesures de réduction retenues avec les enjeux identifiés page 135.

- **L'impact sur l'agriculture**, présenté pages 139 et 140, indique que l'emprise de la future voie concernera quinze exploitations pour une surface totale de 180 830 m². Il n'est pas précisé si cette estimation intègre également les surfaces nécessaires aux six bassins de rétention prévus dans le cadre du système d'assainissement de la route.

- **Concernant le milieu humain**, le projet présente globalement un impact positif, en termes de limitation des nuisances sonores et d'insécurité ressentie, pour les habitants des centres-bourgs traversés par la route existante.

3. Justification du projet.

Compte tenu des caractéristiques géométriques de la RD 137 dans la traversée des bourgs et des trafics qu'elle supporte, l'option de laisser la situation en l'état n'a pas été retenue. En effet, les objectifs poursuivis visent à alléger le flux de circulation traversant les parties agglomérées, afin d'offrir plus de confort et de sécurité aux riverains.

L'étude présente une analyse comparative de quatre variantes, contournant toutes les agglomérations de Saint-Genis-de-Saintonge et Plassac par l'Ouest.

Bien que l'étude d'impact ne le spécifie pas, il peut être supposé que la présence, à l'est des agglomérations, du site Natura 2000 et du périmètre de protection du Château de Passac et de l'église de l'Assomption ont constitué des contraintes fortes pour le choix d'un tracé. Il conviendrait que l'étude d'impact précise les raisons qui, d'un point de vue environnemental, ont conduit le maître d'ouvrage à exclure un tracé contournant les agglomérations par l'Est.

Au vu du tableau de comparaison des variantes, présenté pages 117 à 121, la variante retenue (V2-bis) est considérée comme la plus favorable pour le milieu agricole, notamment parce qu'elle épargne une grande parcelle viticole. L'impact sur les milieux naturels, qualifié de fort, est considéré comme identique pour les trois variantes (V1 bis, V2 et V2 bis). Toutefois, pour étayer cette affirmation, l'étude aurait pu utilement quantifier, pour chacune des variantes, les surfaces des différents habitats naturels impactés.

La variante retenue présente un impact paysager qualifié de « fort », en ce qu'elle entraîne des co-visibilités avec plusieurs des habitations du Creuset et du Pontet et de « très fort » sur les chemins de randonnée. Sur un plan technique (géométrie en plan, profils en long, sécurité et visibilité), la variante 2 bis est jugée moins performante que la variante 2. Le coût des différentes variantes n'est pas spécifié, il est seulement indiqué qu'elles présentent un coût à peu près similaire, et que seules celles « évitant par l'Ouest le hameau de la Verrerie » présentent un léger surcoût (de l'ordre de 3%) en raison d'un linéaire un peu plus important.

L'étude d'impact précise page 122 que la solution retenue « permet de limiter les effets négatifs sur le milieu naturel, en limitant les impacts sur la forêt de la Lande, secteur écologique d'intérêt. Par ailleurs, son tracé permet également d'éviter les parcelles de vignes, en particulier la plus grande située à la Verrerie. Cette variante permet une bonne desserte des zones d'activités des deux agglomérations et ses nuisances sonores sur les habitations du fait d'un nombre réduit d'habitations à moins de 100 m (aucune habitation n'est concernée à moins de 50 m). »

Les variantes qui permettaient d'épargner le secteur boisé de la forêt de la Lande (variantes 2 et 1 bis) présentaient l'inconvénient d'impacter la grande parcelle de vignes située à la Verrerie.

Ainsi, outre les principes d'évitement des secteurs bâtis et de regroupement des accès, qui ont guidé le choix des différentes variantes, il semble que la préservation des milieux agricoles ait également constitué un critère d'importance dans le choix de la solution retenue, après un premier critère qui aurait mérité d'être explicité, consistant à éviter les secteurs de sensibilité écologique (Natura 2000) et patrimoniale (monuments classés).

4. *Analyse de la compatibilité avec les documents de planification en vigueur.*

Le tracé traverse des secteurs où la réalisation d'une infrastructure routière n'est pas autorisée par les PLU des deux communes (zones 2AUX du PLU de Plassac, zone Ni du PLU de Saint-Genis-de-Saintonge). Il impacte un Espace Boisé classé (EBC), ainsi qu'une partie d'un alignement d'arbres inscrits comme étant à préserver au titre de l'article L. 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme. La réalisation du projet nécessitera donc au préalable une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Genis-de-Saintonge et de Plassac.

Il convient de souligner que les modifications à apporter au règlement des PLU des deux communes ne sont précisées, ni dans l'étude d'impact, ni dans la pièce G du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Concernant le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), l'étude d'impact (page 165) se limite à rappeler que ce schéma, en cours d'élaboration, « constitue l'outil régional de la mise en œuvre de la trame verte et bleue. Il comporte une cartographie au 1/100 000^{ème} des continuités écologiques à enjeu régional, opposable aux documents d'urbanisme, ainsi qu'un plan d'action. »

Si le SRCE n'a effectivement été adopté par arrêté préfectoral que le 3 novembre 2015, il n'en demeure pas moins que le projet de SRCE, arrêté conjointement le 7 novembre 2014 par la préfète de région et le président du Conseil Régional, a fait l'objet d'une consultation officielle (du 20 novembre 2014 au 20 février 2015) et d'une enquête publique (du 20 mai au 23 juin 2015). L'étude d'impact aurait pu utilement être actualisée afin d'intégrer les éléments connus de ce schéma.

5. *Mesures pour éviter, réduire voire compenser.*

Les mesures d'évitement et de réduction d'impact, proposées dans l'étude d'impact, apparaissent globalement en adéquation avec les impacts et enjeux environnementaux identifiés.

Les mesures visant à atténuer les impacts temporaires liés à la phase chantier, s'apparentent aux mesures couramment mises en œuvre pour ce type de chantier. Les précautions permettant de limiter les nuisances pour l'environnement, énumérées pages 160 à 163, seront imposées aux entreprises titulaires des travaux. Parmi ces mesures, il peut être cité notamment : l'arrosage des pistes de circulation et les stocks de matériaux (pour limiter l'envol de poussière), l'engazonnement des sols décapés au plus tôt (pour fixer les sols), la réalisation des travaux sur fossés préférentiellement en période d'étiage (limitation des perturbations des écoulements hydrauliques), l'installation du chantier hors zone écologiquement sensible, la limitation autant que possible de la période de travaux aux abords des secteurs écologiquement sensibles (préservation du milieu naturel), le recours à des écrans ou filtres (bottes de paille, végétaux ou autres) pour limiter le risque de pollution.

Les mesures tendant à préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines résultent principalement de la mise en place d'un système d'assainissement, dont les caractéristiques techniques seront précisées ultérieurement dans le cadre du dossier établi au titre de la loi sur l'eau.

Concernant les milieux naturels, la flore et la faune, il convient de souligner la volonté :

- de préserver les secteurs de bois, de friches / fourrés et prairies abritant des lépidoptères (Nord-ouest de la Verrerie essentiellement) ;
- de limiter au maximum la circulation des engins aux abords des secteurs écologiquement sensibles ;
- de proscrire les dépôts de matériaux et matériels ainsi que l'implantation des installations de chantier dans les secteurs à enjeux écologiques ;
- de planter des haies le long du tracé pour minimiser le risque de collision pour les chiroptères ;
- de reconstituer à l'équivalent les surfaces boisées détruites ;
- de prévoir des fauches de bernes tardives dans l'année (deux fois par an, en juillet et fin septembre / début octobre).

L'autre mesure, importante pour la préservation de la faune, concerne l'adaptation de la période de travaux aux exigences des cycles de vie des différentes espèces. Il est ainsi prévu d'éviter les périodes de reproduction des espèces pour la réalisation des travaux, notamment pour les travaux de défrichage (soit entre mars et août). Dans la mesure du possible, il serait souhaitable que ces travaux interviennent préférentiellement en octobre, afin de garantir une prise en considération optimum du cycle biologique de la faune et notamment des oiseaux.

Au titre des mesures compensatoires, il est notamment prévu de planter des haies (4300 m le long du contournement et environ 660 m au niveau des bassins de rétention) et de reboiser une surface de 5200 m². Il est indiqué, page 129, que « *des plantations composées d'essences locales identiques à celles des boisements de la zone d'étude, seront réalisées, par exemple sur des parcelles devenues difficilement exploitables comme à l'Ouest et au Sud de la Verrerie* ». La pertinence de la localisation des secteurs replantés, aurait mérité d'être démontrée par une cartographie précisant les parcelles concernées par les plantations.

Au-delà de la phase de travaux, concernant les mesures de réduction et de compensation, il est indiqué, page 130, que le maître d'ouvrage s'assurera de leur bonne exécution au moment de la réception du chantier, et qu'un suivi de ces mesures sera assuré par les services d'entretien du Conseil Départemental de Charente-Maritime, au travers des carnets de suivi de leurs interventions.

La fréquence du suivi opéré par les services d'entretien du Conseil Départemental de Charente-Maritime et les modalités envisagées en cas de constat d'une inadéquation des mesures aux objectifs poursuivis auraient mérité d'être précisées. Il serait également raisonnable d'envisager de confier l'encadrement du protocole de suivi à un naturaliste.

Pour atténuer l'impact sur le paysage, il sera procédé à des plantations de haies le long du tracé. Il est également prévu de végétaliser les déblais et remblais (engazonnement avec un mélange de graminées et vivaces de prairie rustique). Concernant les ouvrages d'art, un traitement architectural le plus sobre possible, accompagné de plantations, est en règle générale préconisé.

Pour réduire les nuisances sonores engendrées par la nouvelle voie au droit des d'habitations identifiées par l'étude acoustique (secteur « Le Creuset »), il est prévu d'implanter un merlon en terre de 2 m de haut et de 425 m de long.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des caractéristiques environnementales du site d'implantation (ZNIEFF *Forêt de la Lande*, périmètres de captages d'eau potable, etc.) et de l'ouvrage projeté, les principaux enjeux environnementaux ont trait à la préservation de la qualité de l'eau et des milieux naturels, ainsi que de la faune.

Ainsi qu'évoqué plus haut, le projet suit correctement une démarche d'évitement et de réduction des impacts, préalable à la recherche de compensation.

Concernant les mesures destinées à préserver les espèces et leurs habitats, si le linéaire de haies replantées apparaît important, en revanche, le ratio retenu pour les reboisements (un pour un) apparaît un peu faible. En effet, plusieurs années seront nécessaires pour que les bénéfices écologiques offerts par les nouvelles plantations soient comparables à ceux des boisements détruits. La présence du Pic Vert dans la forêt de la Lande atteste de la présence de vieux arbres dans le secteur impacté par le nouveau tracé.

Par ailleurs, il conviendra de porter une attention toute particulière au choix de la localisation des nouvelles plantations, afin de limiter au maximum les impacts sur les continuités écologiques pour certaines espèces potentiellement présentes (chiroptères, mammifères, batraciens, etc.) en tenant compte de la ZNIEFF « Forêt de la Lande » au sud de l'aire d'implantation.

Alors qu'une infrastructure routière constitue, par nature, un obstacle aux continuités écologiques, il n'est pas prévu d'aménagements spécifiques pour la petite faune et la grande faune.

S'agissant spécifiquement des effets sur les sites Natura 2000, les conclusions de l'évaluation des incidences vont dans le sens de l'absence d'impact significatif, une fois les mesures d'évitement et de réduction des impacts prises en compte.

La définition précise des moyens mis en œuvre pour maîtriser des effets sur l'eau sera approfondie dans le cadre de l'établissement du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

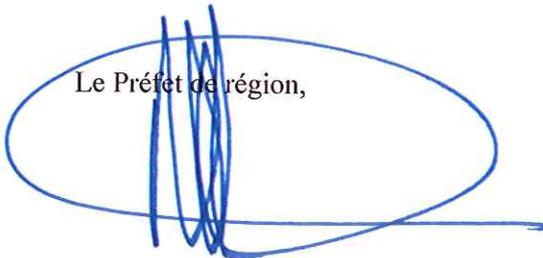
Conclusion.

L'étude d'impact répond aux attendus réglementaires de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Elle est claire et se lit aisément. Elle mériterait toutefois d'être actualisée sur certains points (données relatives au trafic, à la population par exemple) et complétée ou précisée sur d'autres points (qualification des fossés au regard des critères de détermination des cours d'eau, analyse des impacts paysagers du projet, quantification des impacts des différentes variantes sur les milieux naturels, compatibilité avec les dispositions du SRCE, modifications des règlements des PLU des deux communes...).

Parmi les quatre variantes étudiées, celle retenue présente l'inconvénient d'impacter la ZNIEFF 1 « Forêt de la Lande », classée également en EBC qui, au-delà de sa richesse faunistique, joue également un rôle important dans les continuités écologiques. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation décrites dans l'étude, sont de nature à limiter l'impact résiduel du projet sur l'environnement.

Dans la poursuite de l'élaboration de ce projet, au stade des différentes autorisations nécessaires à sa réalisation, une attention soutenue devra donc être portée à la mise en œuvre effective de l'ensemble des mesures préconisées pour garantir, in fine, un niveau de préservation de l'environnement adapté.

Le Préfet de région,



Pierre DARTOUT