

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

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

Bordeaux, le 11 février 2010

Mission Connaissance et Évaluation

Pôle Évaluation et Appui à l'autorité environnementale
Affaire suivie par Soeun CHEY

**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)
Projet de travaux de dénivellation du carrefour giratoire de Saint-Vincent-De-Paul
Département des Landes - Route départementale n° 824**

I – Présentation du projet

Le carrefour giratoire de Saint-Vincent-de-Paul (40) sur la RD 824 est situé dans une zone initialement agricole, devenue péri-urbaine depuis la création de la zone d'activités de la Carrère localisée au Nord de la RD 824. Cette zone accueille la Régie départementale des transports landais (RDTL), une aire réservée aux gens du voyage et plusieurs bâtiments (au Sud du giratoire) dont trois habités. Le site est traversé par la voie ferrée Bordeaux-Dax et l'espace disponible pour réaliser la dénivellation du carrefour actuel est relativement restreint.

Le présent projet, objet du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), concerne les travaux de la dénivellation du carrefour giratoire de Saint-Vincent-de-Paul sur la RD 824. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général des Landes.

Cette opération comprend :

- la réalisation de deux carrefours giratoires au Nord et au Sud de l'ouvrage existant,
- la construction d'un passage inférieur sous la RD 824 à 2x2 voies, reliant les giratoires Nord et Sud,
- la réalisation de bretelles d'entrée et de sortie sur la RD 824,
- le raccordement des deux giratoires sur les voies existantes,
- la reconstruction de l'aire de covoiturage,
- la prévision de réalisation des modes de déplacements doux (deux roues, piétons).

Les objectifs de ces aménagements sont essentiellement d'améliorer les conditions de circulation (fluidité, sécurité) sur la RD 824 en raison de l'évolution rapide du trafic, d'adapter la desserte des trois communes (Saint-Vincent-de-Paul, Dax et Saint-Paul-lès-Dax) et d'assurer la sécurité dans la traversée de la commune de Saint-Vincent-de-Paul.

L'opération de dénivellation du carrefour s'inscrit dans un programme qui intègre cet échangeur et la mise aux normes du demi-échangeur Est de la déviation de Saint-Paul-lès-Dax,

II – Cadre juridique

En application des articles L.122-1 et R. 122-1 du code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie du projet de carrefour giratoire de Saint-Vincent-de-Paul (dossier préalable de déclaration d'utilité publique).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public, et donc joint à l'enquête publique, conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement.

Ce dossier de dénivellement du carrefour giratoire de Saint-Vincent-de-Paul sur la RD 824 a été déclaré recevable et soumis à l'examen de l'autorité environnementale le 21 décembre 2009.

III – L'analyse du caractère complet du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soumis à l'examen de l'autorité environnementale comprend :

- pièce 1 : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- pièce 2 : Plan de situation,
- pièce 3 : Notice explicative,
- pièce 4 : Plan général des travaux,
- pièce 5 : Etude d'impact.

Le dossier comprend en outre :

- une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

Le rapport d'étude d'impact est complet au regard des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Un chapitre spécifique traite de l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme dans lequel s'inscrit cette opération.

L'examen approfondi de l'étude d'impact permet de porter une appréciation sur les informations fournies et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet envisagé.

IV – L'analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

IV. 1 L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique fait clairement ressortir :

- la présentation du projet,
- l'état initial, les atouts et contraintes du site,
- les impacts du projet sur le site et les mesures en faveur de l'environnement,
- les effets du projet sur la santé et mesures compensatoires,
- les mesures compensatoires,
- l'évaluation des coûts des mesures en faveur de l'environnement.

Il permet au public d'avoir une connaissance du projet, des enjeux et contraintes environnementaux relatifs au site retenu, des impacts du projet sur l'environnement et des mesures d'accompagnement préconisées pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs identifiés, des coûts générés par les mesures en faveur de l'environnement et des effets du projet sur la santé.

Sa lecture est aisée et sa présentation concise. Les raisons justifiant le choix du tracé retenu auraient toutefois méritées d'être rappelées.

IV.2 L'analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Dans l'ensemble, l'analyse de l'état initial est correcte.

Elle a abordé successivement les aspects suivants :

- **Milieu physique**

Les informations fournies sont suffisantes pour caractériser la zone d'étude définie. Elles permettent d'analyser les impacts du projet envisagé sur le milieu considéré.

Le projet fera l'objet d'un dossier spécifique au titre de la loi sur l'eau.

- **Occupation des sols et paysage**

Les informations présentées sont pertinentes pour l'intégration du projet dans le paysage de la zone déjà artificialisée.

- **Patrimoine naturel et culturel**

Le projet et la zone d'étude sont en partie à l'intérieur de la zone de protection spéciale n° FR7210077 « Barthes de l'Adour ». L'aire d'étude est à proximité immédiate des sites d'intérêt communautaire FR7200720 « Barthes de l'Adour » et FR720024 « L'Adour ». Un dossier d'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est joint à l'étude d'impact.

Le diagnostic écologique est succinct. Les inventaires ont été menés sur une seule journée en dehors des périodes favorables à l'observation de la flore et de plusieurs groupes faunistiques. En raison du contexte fortement anthropisé et de la fragmentation importante des boisements existants, cette brève prospection de terrain permet de conclure à l'absence d'espèces ou d'habitats en dehors de quelques habitats relictuels dégradés pour la loutre d'Europe et le vison d'Europerecensés en sa limite Sud.

Pour le patrimoine culturel, le projet n'est pas concerné par le périmètre de sauvegarde (de 500 mètres) de l'église de Saint-Paul-lès-Dax classée au titre des monuments historiques

- **Environnement humain et cadre de vie**

Les informations relatives au milieu humain sont bien présentées. Les activités commerciales et agricoles de la zone d'étude ont été caractérisées pour être conservées. Les zones sensibles susceptibles d'être impactées par le projet (habitations, aire d'accueil gens du voyage...) ont été identifiées.

Le zonage du document d'urbanisme de la commune de Saint-Vincent-de-Paul (POS approuvé en avril 2001) est présenté et la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est prévue.

La qualité de l'air et l'ambiance sonore de la zone d'étude ont été analysées et le rapport a classé cette zone en zone d'ambiance sonore modérée. La saturation quotidienne aux heures de pointe de l'actuel nœud routier et l'absence d'infrastructure de déplacements doux contribuent aux niveaux de bruit mesurés.

Le rôle d'entrée de ville de la RD824 est mis en avant, à inscrire dans le projet d'aménagement paysager.

Le chapitre se conclut de façon appropriée par une synthèse des atouts et contraintes environnementales de la zone d'étude, illustrées par une cartographie claire et précise.

IV.3 L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures associées

La présentation concomitante de l'analyse des impacts et des mesures compensatoires e/ou d'accompagnement envisagées par le maître d'ouvrage est intéressante car elle contribue à la clarté du document.

Sur la base des contraintes et enjeux environnementaux identifiés au chapitre IV.2, l'analyse des impacts du projet sur l'environnement porte sur

IV.3.1 Les impacts et mesures associées en phase chantier

Les impacts identifiés portent sur la perturbation de la circulation locale et la destruction d'une aire de covoiturage.

Les travaux seront réalisés en dehors de la circulation sur la RD 824 et les bretelles afin de minimiser les impacts analysés. Des coupures et des déviations seront mises en place accompagnées des signalisations appropriées. Une nouvelle aire provisoire de covoiturage sera aménagée au Nord-Ouest immédiat du giratoire existant.

En matière d'eaux, le dossier fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau qui détaillera les impacts et mesures à préconiser.

Néanmoins, le lessivage du chantier par les eaux de pluie, le déversement accidentel de produits polluants, le déversement des eaux de ruissellement dans le milieu naturel... ont été identifiés. Des mesures et précautions seront mises en place pour éviter ou réduire la pollution des eaux superficielles et souterraines (stationnement et stockage des engins et matériels, centrale de fabrication des bétons, traitement des déchets, évacuation des matériaux pollués...).

Les impacts en terme de dégradation des milieux naturels, de destruction de la flore, de dérangement de la faune sauvage (défrichage, terrassement, déblaiement ou remblaiement, fondation, passages des engins, poussières...) sont faibles. Les mesures et précautions sont envisagées afin d'accompagner le chantier (réduction de l'emprise du chantier, indiquer l'accès au chantier, arrosage du sol en période sèche, respect de la réglementation pour les nuisances sonores, dispositifs de protection contre les bruits...). L'impact occasionné par le chantier sur l'habitat du Vision d'Europe et de la loutre, jugé nul dans le document d'incidence Natura 2000, aurait mérité d'être indiqué dans l'étude d'impact.

Les impacts du chantier sur le paysage sont provisoires (terrassements bruts, aires de stockage et de stationnement des engins, centrales de fabrication...).

IV.3.2 Les impacts permanents en phase d'exploitation et mesures associées

Le projet n'est pas de nature à intensifier les trafics. Il a vocation à améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation.

Concernant les eaux, les pollutions saisonnière, accidentelle et chronique ont été considérées. Les objectifs de protection quantitatif et qualitatif ont été définis et les mesures préconisées sont proportionnées (assainissement des eaux pluviales, régulation débit de rejet, interception et confinement d'un produit polluant déversé accidentellement, élimination d'une partie de la pollution chronique routière par la collecte, la décantation, l'absorption, la filtration et la biodégradation, ...).

Au vu du tracé envisagé, il semble possible d'éviter toute atteinte aux habitats naturels, mais le pétitionnaire gagnerait à être plus précis dans son engagement pour la mise en place et le suivi des actions visant à les protéger (mise en défens des habitats favorables, éviter la destruction des boisements, mise en place d'un grillage à maille adaptée pour limiter le passage de la petite faune, en limite Sud du projet, au niveau du raccordement à la RD 129 jusqu'au raccordement à la RD 322).

Pour l'utilisation des sols, le projet n'empiète que sur environ 1h a 48 de terrains agricoles et 0 ha 74 de terrains boisés. Une habitation située dans l'emprise du projet sera démolie.

Le traitement architectural des ouvrages d'art et la végétalisation de tous les délaissés sont de nature à intégrer le projet dans le paysage. La notion d'entrée de ville sera prise en compte dans les aménagements paysagers de l'échangeur concerné.

Les impacts sur la qualité de l'air apparaissent faibles à l'échelle locale et négligeable à l'échelle régionale.

Pour les nuisances sonores, des protections acoustiques (merlons ou murs antibruit) seront mises en place pour les deux maisons provisoirement conservées et pour l'aire d'accueil des gens du voyage. Il aurait été souhaitable que figure une carte des niveaux sonores attendus au droit de ces habitations et de l'aire d'accueil après mise en place des protections, afin de pouvoir juger de l'efficacité des mesures proposées.

IV.4 La justification du projet

La justification du choix de tracé du projet a été traduite par la comparaison des variantes étudiées. Cette comparaison a été faite sur la base des critères fonctionnels et technico-économiques, environnementaux et des contraintes du site.

IV.5 L'analyse du volet sanitaire

Ce chapitre analyse des risque liés à la pollution de l'air (effet négligeable), les nuisances sonores (mesures de protection mises en place), les risques dus aux pollutions des eaux (mesures préconisées et attente dossier relatif à la loi sur l'eau) et le risque lié aux accidents de la circulation engendré par le projet (fluidité du trafic, circulation réglementée et sécurisée...).

IV.6 L'analyse des coûts

Sur un coût global du projet de 16 millions d'Euros, les coûts liés aux mesures compensatoires ont été évalués à 570.000 Euros TTC destinés aux aménagements paysagers, ouvrages de protection des eaux et protections acoustiques.

Notons également que l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter, est un chapitre traité de façon théorique et générale.

V – Prise en compte de l'environnement dans le projet

Compte tenu du contexte de la zone du projet, du degré d'artificialisation de l'aire d'étude, des enjeux et contraintes environnementaux identifiés, la prise en compte de l'environnement par le projet est considérée globalement satisfaisante.

Les mesures d'accompagnement préconisées sont proportionnées à la nature des travaux envisagés et aux impacts identifiés sur les composantes environnementales étudiées de manière approfondie.

Les engagements du maître d'ouvrage mériteraient d'être précisés et détaillés au niveau notamment du traitement architectural et paysager global, ainsi que des dispositifs d'atténuation des niveaux de bruit envisagés pour les riverains.

**Pour le Préfet de région et par délégation,
Le Directeur-adjoint
de la Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine**

Jean-Pierre THIBault

