

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le

21 JUIL. 2010

Mission Connaissance et Évaluation

Pôle Évaluation et Appui  
à l'Autorité Environnementale

Affaire suivie par : **Éric 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)**

**RD 20 – Aménagement et recalibrage de l'itinéraire Libourne Créon  
(Gironde)**

**Préambule : Contexte réglementaire de l'avis**

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 31 mai 2010 par la Préfecture de la Gironde, sur l'évaluation environnementale du projet d'aménagement et de recalibrage de l'itinéraire Libourne Créon (RD 20), dont le maître d'ouvrage est le Département de la Gironde.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 2 juin 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.122-8, R.122-13).

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.

## I – Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à aménager la RD 20 entre Arveyres et Créon (hors traversée de Saint Germain du Puch), sur une longueur de 13,8 km environ, en réalisant un calibrage de la route existante à une largeur de 7,00 m avec accotements de 2,75 m de chaque côté, dont 1,50 m de bande dérasée revêtue ayant à la fois un rôle d'accotement et un rôle de bande cyclable. L'opération comprend également quelques aménagements ponctuels :

- La réfection de l'ouvrage sud de La Souloire,
- La rectification du virage du Ferroy sur la commune de Cursan au droit du cours d'eau du Gestas,
- Le réaménagement du carrefour RD 20 – RD 20E2 et la création d'une voie spéciale de tourne à gauche sur la RD 20.

La RD 20 ainsi aménagée conservera son statut de route départementale. Les accès directs existants seront maintenus, la route sera ouverte à la circulation de tous les usagers.

L'objectif poursuivi par le maître d'ouvrage dans le cadre de cette opération est le suivant : "l'aménagement de cette voie par un recalibrage et par la réalisation d'accotements suffisants devrait assurer plus de sécurité et un meilleur confort de la RD 20".

**Sans remettre en cause le bien fondé de cette affirmation, au vu de l'objectif poursuivi, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne comprenne pas une justification plus précise, au regard d'une analyse précise des causes de l'accidentologie constatée et de la configuration de la route, du choix d'aménagement présenté par le maître d'ouvrage.**

## II – Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier reçu comprend les pièces suivantes :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (pièces A à F), comprenant l'étude d'impact (pièce E),
- le dossier d'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 du réseau hydrographique du Gestas,
- les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- l'étude acoustique de l'aménagement.

Plus particulièrement, l'étude d'impact est structurée de la manière suivante :

- le rappel des objectifs de l'opération,
- le résumé non technique,
- l'appréciation des impacts du programme,
- les auteurs des études,
- l'analyse de l'état initial,
- la présentation du projet soumis à l'enquête,
- les impacts prévisibles du projet sur l'environnement et les mesures compensatoires envisagées,
- les effets du projet sur la santé,
- le coût des mesures compensatoires,
- l'analyse des méthodes d'évaluation.

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

### **III – Analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient**

#### *III.1 - Analyse du résumé non technique*

Le résumé non technique présente le projet, rappelle des éléments issus de l'analyse de l'état initial, présente la solution retenue, les effets du projet sur les thèmes du milieu physique, du milieu naturel, du paysage, du patrimoine et du milieu humain ainsi que les mesures compensatoires envisagées par le maître d'ouvrage.

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

#### *III.2 - Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement*

La zone d'étude comprend la RD 20 et ses alentours.

- Milieu physique

La zone d'étude se situe dans le secteur de l'Entre Deux Mers. Elle est caractérisée par un enchevêtrement de coteaux et de multiples vallons encaissés. L'étude présente la topographie, la géologie, l'hydrogéologie, la pédologie, le climat, la qualité de l'air. A noter que la zone d'étude est drainée à l'ouest par le ruisseau de Gestas et à l'Est par le ruisseau de La Souloire. A noter que le SDAGE Adour Garonne fixe un objectif de bon état de ces cours d'eau pour 2015 (et non passable comme indiqué dans l'étude). De nombreux petits affluents de ces deux cours d'eau drainent également le secteur (ruisseau de Landrin, ruisseau de Bonneau...). La Dordogne sillonne également le nord de la zone d'étude. Aucun captage d'alimentation en eau potable ne se situe dans la zone d'étude.

- Milieus naturels faune et flore

Deux ZNIEFF de type 1 ont été recensées dans la zone d'étude : « la vallée du Gestas » et « la station botanique de la cité Petit Bois ». Par ailleurs, le projet intercepte le site Natura 2000 de la vallée du Gestas. A noter que la présence du Vison d'Europe est confirmée sur « Le Gestas » et est pressentie sur « La Souloire ».

**Le dossier présente la faune et la flore de la zone d'étude en listant plusieurs espèces de manière assez générale. L'autorité environnementale regrette que les abords de la route n'aient pas fait l'objet de prospections plus approfondies au plan floristique, ces espaces pouvant accueillir des espèces protégées.**

Au niveau du site Natura 2000, deux habitats naturels d'intérêt communautaire (la « forêt alluviale à aulne glutineux et frêne commun », et la « mégaphorbiaie hygrophile d'ourlets planitaires et des étages montagnard à alpin »), ainsi que quatre espèces animales d'intérêt communautaire (le papillon « Cuivré des marais », la libellule « Agrion de Mercure » et deux mammifères semi aquatiques : « le Vison d'Europe » et la « Loutre d'Europe ») sont présents dans la zone d'étude.

Un dossier d'incidence sur le site Natura 2000 de la vallée du Gestas, présentant notamment et de manière détaillée l'état initial du site, est joint à l'étude d'impact.

- Paysage

Le projet s'inscrit dans une région à forte dominante agricole. Au nord de la RD 936, le paysage est soigné et dessiné par la culture de la vigne. Au sud de la RD 936, le relief s'accroît, le paysage se ferme et la structure bocagère s'affirme avec la présence de haies.

- Patrimoine

Un seul monument historique inscrit est présent le long de la RD 20 (Église Notre Dame à Créon). Deux autres monuments sont recensés dans la zone d'étude à Baron (l'église et la crypte). Plusieurs sites protégés ainsi que des sites archéologiques ont été identifiés dans la zone d'étude.

- Milieu humain

L'étude présente l'évolution de la population, le bâti, l'emploi, les activités, les industries et commerces, le tourisme, l'urbanisme, les infrastructures et réseaux divers, l'analyse des déplacements, l'environnement sonore.

L'analyse de l'état initial du site constitue un inventaire relativement complet des composantes de l'aire d'étude. Il comprend par ailleurs une synthèse des principaux enjeux par thème. La présentation est claire et illustrée d'éléments cartographiques et photographiques permettant de bien appréhender les enjeux de la zone d'étude.

### *III.3 - L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation*

L'étude présente successivement les impacts temporaires liés aux travaux et les mesures envisagées, puis les impacts permanents liés à l'aménagement de la RD 20 et les mesures compensatoires envisagées.

#### *III.3.1 - Les impacts temporaires liés aux travaux et les mesures envisagées*

- Eaux superficielles

Concernant la qualité des eaux superficielles, l'étude précise qu'une attention particulière devra être portée aux travaux réalisés à proximité du ruisseau « Le Gestas » et de « La Souloire » mais aussi des autres cours d'eau interceptés par la RD 20.

**L'autorité environnementale regrette que les mesures précises objet de cette attention particulière ne soient pas présentées.**

- Milieu naturel

Concernant le milieu naturel, l'étude présente les impacts temporaires (dégradation d'habitats d'espèces en phase travaux, risque de mortalité des espèces lors d'interventions en zone humide, dérangement de espèces en phase de travaux, dégradation de la qualité du cours d'eau). Des mesures visant à réduire ces impacts sont présentées. Elles consistent à lutter contre les risques de pollution accidentelles lors des travaux, à éviter la propagation ou l'introduction d'espèces envahissantes, à intégrer une période d'intervention et un phasage du chantier pour réduire significativement le risque de mortalité, à limiter et à réhabiliter les emprises de chantier et enfin à réaliser des relevés floristiques avant le démarrage des travaux dans les emprises impactées par le projet afin de vérifier l'absence d'espèces protégées.

**Les mesures présentées sont bien proportionnées au enjeux environnementaux et permettent de réduire considérablement l'impact temporaire du projet sur le milieu naturel.**

- Milieu humain

Les travaux seront réalisés sous circulation. Le maître d'ouvrage propose de réduire au maximum l'emprise du chantier de façon à perturber le moins possible la circulation et à assurer le désenclavement des propriétés riveraines. La réglementation en vigueur sera par ailleurs appliquée pour limiter la production de poussières et de nuisances acoustiques.

### III.3.2 - Les impacts permanents liés à l'aménagement de la RD 20 et mesures compensatoires envisagées

- Milieu physique

Concernant les eaux superficielles et souterraines, le projet prévoit de prolonger les ouvrages hydrauliques existants, de reconstruire l'ouvrage sur « Le Gestas » et d'aménager sur place celui situé sur le bras sud de « La Souloire » en maintenant les capacités hydrauliques à l'identique. Par ailleurs, le projet prévoit de conserver le traitement actuel des eaux de plate-forme par fossés enherbés, en complétant le dispositif par la mise en œuvre de bassins de rétention au droit de la Souloire et du Gestas.

**La présentation des impacts sur les eaux superficielles et souterraines, et la justification et la présentation des mesures compensatoires envisagées est succincte. L'autorité environnementale relève que les travaux objets du projet devront faire l'objet d'une procédure spécifique au titre de la loi sur l'eau. A ce titre, le maître d'ouvrage devra présenter un dossier détaillé au titre de la loi sur l'eau décrivant très précisément l'impact du projet et justifiant les dispositions techniques mises en œuvre.**

**Les autres thèmes (topographie, climat, qualité de l'air) développés dans le milieu physique n'appellent pas d'observations particulières.**

- Milieux naturels faune et flore

Concernant le milieu naturel, les impacts du projet sont présentés ainsi que les mesures en faveur de l'environnement associées. Ces mesures consistent à limiter l'impact du projet sur les habitats et les espèces protégées (le secteur Est du tracé dans le secteur du « Gestas » sera protégé par l'installation de barrières de chantier constituant un dispositif visible et pérenne jusqu'à la fin du chantier), à maintenir les nombreux ouvrages hydrauliques, à réaliser des aménagements spécifiques (de type encorbellement, enrochement, buses sèches, aménagement des berges) en faveur de la faune semi-aquatique, et à réaliser des relevés floristiques avant le démarrage des travaux dans les emprises du projet afin de vérifier l'absence d'espèces protégées.

**Les mesures présentées sont cohérentes et adaptées au enjeux environnementaux.**

- Paysage

Concernant le paysage, le maître d'ouvrage s'engage à conserver les quelques éléments de qualité constitués par les arbres de haute tige au sud de Saint Germain du Puch. Par ailleurs, des aménagements paysagers « pourront être » réalisés aux abords des carrefours RD20 / RD 936 et RD 20 / RD20E2, ainsi qu'au niveau du délaissé de la RD20 au droit du virage du Ferroy et aux abords du ruisseau « Le Gestas ».

**L'autorité environnementale regrette que l'engagement du maître d'ouvrage ne soit pas plus ferme. Quelques esquisses paysagères auraient par ailleurs pu utilement illustrer cette partie.**

- Patrimoine

Les impacts du projet et les mesures envisagées sur le patrimoine sont présentées.

- Milieu humain

Les impacts du projet et les mesures envisagées sur le milieu humain sont présentées, sur le thème des biens et des activités, de l'urbanisation, des commodités du voisinage, des réseaux divers, et de l'environnement sonore.

### *III.3.3 - Les effets du projet sur la santé*

L'étude d'impact comprend une étude des effets du projet sur la santé portant sur les thèmes de la pollution de l'air, la pollution de l'eau et les nuisances sonores.

### *III.4 - Justification et présentation du projet d'aménagement*

Le maître d'ouvrage présente deux variantes :

- Une variante 0 qui consiste à maintenir la RD 20 dans sa configuration actuelle,
- une variante 1, qui correspond au projet proposé.

Le maître d'ouvrage présente la variante n°1 comme la plus contraignante vis à vis de l'environnement mais permettant un gain de sécurité, ce qui est à l'origine du choix de la retenir par le maître d'ouvrage.

**Comme évoqué en première partie, l'autorité environnementale n'est pas en mesure d'apprécier le gain de sécurité généré par cet aménagement, et n'est donc pas en mesure d'apprécier la pertinence du choix du maître d'ouvrage.**

### *III.5 - Analyse des coûts*

L'étude d'impact comprend une estimation du coût du projet et des mesures compensatoires en faveur de l'environnement, en précisant le coût du prolongement des ouvrages hydrauliques et les aménagements pour la petite faune sur « Le Gestas » et sur « La Souloire ».

### *III.6 - Analyse des méthodes d'évaluation utilisées*

Une description des méthodes d'évaluation est présentée pour chacun des thèmes traités. Concernant le milieu naturel, hors site Natura 2000 ayant fait l'objet d'une approche spécifique détaillée dans l'étude d'incidence, l'étude indique que l'approche a consisté à consulter la bibliographie existante, suivie d'une visite de terrain qui a complété l'analyse.

**Ce dernier point aurait mérité d'être développé sur la méthodologie précise employée pour ces prospections (nombre de prospections, période d'observations, espèces recherchées ...).**

### *III.7 - Evaluation socio-économique*

L'étude comprend une évaluation socio-économique de l'aménagement de la RD 20 qui n'appelle pas d'observations particulières.

### *III.8 - Etude d'incidence Natura 2000*

L'étude d'incidence Natura 2000 du « réseau hydrographique du Gestas » est jointe à l'étude d'impact. Ce document présente la méthodologie employée, l'état initial, les incidences du projet ainsi que les différentes mesures d'atténuation des incidences, qui, sous réserve de leur mise en œuvre effective par le maître d'ouvrage, rendront l'atteinte du projet sur le site non significative. Ces mesures se retrouvent dans la description des mesures que s'engage à prendre le maître d'ouvrage. A noter que les prospections de terrain se sont limitées au printemps et au début de l'été.

## **IV - 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.

## V - Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et comporte tous les volets exigés par le Code de l'Environnement. Les mesures en faveur de l'environnement présentées sont cohérentes et adaptées. Elles sont de nature à réduire considérablement l'impact du projet sur l'environnement.

L'autorité environnementale retient que le maître d'ouvrage s'engage à prendre, lors des travaux, des mesures consistant à lutter contre les risques de pollution accidentelle, à éviter la propagation ou l'introduction d'espèces envahissantes, à limiter et à réhabiliter les emprises du chantier, à protéger le secteur Est du tracé par des barrières de chantier, et à intégrer une période d'intervention et un phasage du chantier permettant de réduire significativement le risque de mortalité de la faune.

L'autorité environnementale retient également que le maître d'ouvrage s'engage à maintenir les nombreux ouvrages hydrauliques existants, et à réaliser des aménagements spécifiques (de type encorbellement, enrochement, buses sèches, aménagement des berges) en faveur de la faune semi-aquatique.

Il est néanmoins à noter que la présentation des impacts sur les eaux superficielles et souterraines, et la justification et la présentation des mesures compensatoires envisagées est succincte. L'autorité environnementale relève que les travaux objets du projet devront faire l'objet d'une procédure spécifique au titre de la loi sur l'eau. A ce titre, le maître d'ouvrage devra présenter un dossier détaillé au titre de la loi sur l'eau décrivant très précisément l'impact du projet et justifiant les dispositions techniques mises en œuvre.

Par ailleurs, l'autorité environnementale regrette que les abords de la route n'aient pas fait l'objet, à ce stade la procédure, de prospections plus approfondies sur le plan floristique, ces espaces pouvant accueillir des espèces protégées. De ce fait, l'autorité environnementale n'est pas en mesure de juger de l'impact du projet sur d'éventuelles espèces floristiques protégées. L'autorité environnementale relève néanmoins que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser ces relevés avant le démarrage des travaux dans les emprises impactées par le projet, afin de vérifier l'absence d'espèces protégées.

Enfin, et en remarque, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne comprenne pas une justification plus précise, au regard d'une analyse précise des causes de l'accidentologie constatée et de la configuration de la route, du choix d'aménagement présenté par le maître d'ouvrage. Cet éclairage aurait permis de mieux mesurer les enjeux du projet au regard des enjeux environnementaux.

Pour le Directeur et par délégation,  
Le Chef de la Mission  
Connaissance et Évaluation



Sylvie LEMONNIER