

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le 22 OCT. 2010

Mission Connaissance et Évaluation

Pôle évaluation et Appui
à l'Autorité Environnementale

Affaire suivie par : Eric 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)**

**Aménagement de la liaison routière entre la RD 834 et la RD 289
Tracé routier Hauban Nord-Ouest**

**Communes de Serres-Castet et Sauvagnon
(Pyrénées-Atlantiques)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 23 août 2010 par la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques, sur l'évaluation environnementale du projet "Aménagement de la liaison routière entre la RD 834 et la RD 289 - Tracé routier Hauban Nord-Ouest", dont le maître d'ouvrage est le Département des Pyrénées-Atlantiques.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 27 août 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. 122-5, 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

Le projet objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est relatif à l'aménagement d'une liaison routière entre la RD 834 et la RD 289, dite liaison Hauban Nord-Ouest, sur les communes de Serres-Castet et de Sauvagnon.

Le projet consiste plus particulièrement en la réalisation d'une voie nouvelle sur une longueur de 3,1 km environ, constituée d'une chaussée bidirectionnelle, prolongée par deux accotements de chaque côté de la chaussée, faisant office de bande multifonctionnelle. Le projet comprend également l'aménagement de trois carrefours giratoires (deux giratoires aux extrémités du tracé et un giratoire à l'intersection du futur tracé et de la RD 189).

L'étude précise que l'intérêt de cette nouvelle route est de décharger la traversée de Sauvagnon aux heures de pointes (RD 289), du fait de l'encombrement de la RD 834. L'étude indique que la nouvelle liaison améliorera la fluidité du trafic sur les communes de Sauvagnon et de Serres-Castet, et la tranquillité des riverains de la RD 289.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique transmis à l'autorité environnementale comprend les documents suivants :

- pièce 1 : objet de l'enquête publique
- pièce 2 : plan de situation
- pièce 3 : notice explicative
- pièce 4 : plan général des travaux
- pièce 5 : caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- pièce 6 : appréciation sommaire des dépenses
- pièce 7 : étude d'impact

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

- A - présentation du secteur d'étude et objet de l'étude
- B - analyse de l'état initial et de son environnement
- C - qualité et cadre de vie
- D - cadre réglementaire
- E - raisons pour lesquelles le projet a été retenu
- F - analyse des effets du projet sur l'environnement
- G - méthode d'évaluation des impacts
- H - auteurs de l'étude
- I - mesures compensatoires
- J - résumé non technique
- X - annexe 1 – étude faunistique et floristique

L'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis par l'article R122-3 du code de l'environnement, à l'exception de l'estimation des dépenses associées aux mesures (l'étude renvoie le calcul de ce coût aux études de projet à venir).

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

L'étude comprend un résumé non technique qui reprend, de manière synthétique sous forme de tableau, les principaux éléments figurant dans l'étude d'impact.

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

3.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement (incluant qualité, cadre de vie et cadre réglementaire)

En remarque, l'aire d'étude, présentée dans la partie B du dossier d'enquête, correspond à une bande de 150 m de part et d'autre du tracé routier Hauban Nord-Ouest.

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour d'une présentation du milieu physique, du milieu naturel, du milieu humain, de la qualité et du cadre de vie, et du paysage.

- Le milieu physique

Cette partie s'attache à présenter le climat, la topographie, la géologie, l'hydrologie, la qualité des eaux, l'hydrogéologie et les risques naturels.

Concernant la topographie, le tracé s'inscrit dans une zone homogène et plate, comprise entre 185 m et 195 m d'altitude.

Concernant l'hydrologie, l'aire d'étude se situe dans le bassin hydrographique Adour-Garonne, et dans le sous-bassin hydrographique Adour. Le secteur dans lequel s'insère le projet comporte un cours d'eau permanent, la rivière du Luy de Béarn, traversant l'aire d'étude du projet dans sa partie Nord Est, et un cours d'eau temporaire, le ruisseau du Bruscos, dans la partie Sud Ouest de l'aire d'étude.

Concernant les risques naturels, il y a lieu de noter que le risque inondation existe sur la rivière Luy de Béarn. Un Plan de Prévention du Risque d'Inondation est en voie d'approbation, avec différentes zones d'aléas du risque. L'étude est illustrée d'une cartographie de ces aléas.

- Le milieu naturel

L'aire d'étude n'intercepte aucun périmètre de protection ou d'inventaires (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000), ni site inscrit ou classé.

L'étude comprend une annexe présentant une synthèse des enjeux faunes et flore de l'aire d'étude centrée sur le tracé. Il est à noter que les relevés de terrain ont été effectués le 1er août 2007. L'étude précise à juste titre que des inventaires complémentaires seraient souhaitables à d'autres saisons, notamment en avril et en mai, et sur les chiroptères (recherche à l'aide d'un détecteur à ultra-son).

Le tracé traverse des espaces cultivés comprenant quelques boisements et intercepte les deux cours d'eaux évoqués ci-avant. Le tracé est décrit en quinze sites (prairies, haies, boisements, friches, cours d'eau, bords de route) qui font l'objet d'une présentation des enjeux faune et flore associés.

Il y a eu lieu de noter tout particulièrement

- le bosquet situé au niveau du point n°3, composé par des chênes pédonculés, qui hébergent entre autre le Grand Capricorne du chêne, espèce protégée, et deux coléoptères inféodés aux souches des arbres (le Rhinocéros et le Lucarne cerf volant inscrit à l'annexe II de la Directive Habitat). Les arbres à cavités sont par ailleurs des gîtes potentiels pour les chiroptères qui sont des espèces protégées. Trois espèces de Pic y ont été observés (Pic mar, Pic epeiche et Pic vert). En remarque, ces espèces figurent à l'article 3 de l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Le bois comprend par ailleurs une clairière humide, comprenant notamment deux espèces d'orthoptères (criquets et sauterelles) remarquables : le Grillon des marais et le Criquet pansu.
- la traversée du Luy de Béarn et des boisements rivulaires (point n°5), qui présente des enjeux forts pour les milieux associés au cours d'eau, qui comprennent outre la faune aquatique et semi aquatique, des boisements comportant des peuplements diversifiés de chênes comportant les espèces mentionnées précédemment.
- la lisière, prairie et friches associées au sud du Luy de Bearn (point n°6), qui présentent également des espèces d'orthoptères remarquables.
- le bosquet (point n°8) qui comprend quelques vieux chênes à cavités, avec présence du Grand Capricorne du chêne et le Lucarne cerf-volant. Les arbres à cavité sont des gîtes potentiels pour les chiroptères.
- La haie large (point n°9) qui présente une ambiance forestière comprenant des bosquets et des haies qui constitue un site particulièrement tranquille et bien située dans la plaine cultivée.

- Le milieu humain, la qualité et le cadre de vie

Le milieu humain est décrit au travers de la démographie, de la population, de l'habitat, de la socio-économie, de l'occupation des sols, des activités agricoles, du patrimoine forestier, culturel et architectural, foncier, industriel, des activités touristiques et de loisirs, et des infrastructures de transport.

La qualité et le cadre de vie sont présentés au travers de la qualité de l'air, de l'ambiance acoustique, des émissions lumineuses, des odeurs, de la pollution des sols et des déchets.

Il y a lieu de noter que l'aire du fuseau d'étude est occupé principalement par des parcelles agricoles et des zones boisées. Au nord du tracé, quelques zones d'habitat diffus occupent le fuseau d'étude. Au sud, la zone artisanale de Sauvagnon vient intercepter l'aire d'étude du tracé.

L'activité industrielle au niveau de l'aire d'étude est principalement localisée au niveau de la zone d'activité située à proximité de l'aéroport Pau-Pyrénées.

L'aire d'étude ne recense ni monument historique, ni inscrit ou classé, ni ZPPAUP.

- Le paysage

Le paysage est abordé au travers d'une présentation des grandes unités paysagères et des ambiances paysagères sur l'aire d'étude.

L'aire d'étude s'insère au sein de l'unité « paysage des coteaux » qui présente d'une manière générale une mosaïque de collines, de buttes, de vallons, de plateaux, cultivés ou forestiers, niché autour des bourgs, des villages, des hameaux et des fermes. L'aire d'étude présente plus particulièrement une ambiance paysagère homogène, avec une dominance de paysages agricoles.

- Le cadre réglementaire

L'étude comprend une présentation du cadre réglementaire (documents d'urbanisme, SDAGE Adour Garonne, Installations classées pour la protection de l'environnement, régime forestier, espaces boisés classés).

Concernant l'urbanisme, les communes de Serres-Castets et de Sauvagnon sont soumises à un Plan Local d'Urbanisme. L'étude présente les différents zonages interceptés par le tracé, majoritairement à vocation agricole. Par ailleurs, le fuseau d'étude passe dans le périmètre de protection de deux installations classées pour la protection de l'environnement, le long de la RD 289, au niveau de la commune de Sauvagnon, et intercepte deux secteurs d'espaces boisés classés.

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et compréhensible. Elle est illustrée d'éléments cartographiques et photographiques de qualité favorisant une bonne compréhension par le public.

Les différents thèmes, hors milieu naturel, sont globalement bien traités.

Concernant plus particulièrement le milieu naturel, l'autorité environnementale soulève, comme cela est d'ailleurs indiqué dans l'étude, que l'unique date du relevé ne permet pas un inventaire exhaustif des espèces animales et végétales, qui devrait si possible se dérouler sur l'ensemble d'un cycle annuel.

L'autorité environnementale relève néanmoins d'ores et déjà la présence de plusieurs espèces remarquables et habitats d'espèces remarquables au niveau de l'aire d'étude centrée sur le tracé, notamment au niveau des bosquets et du cours d'eau de Luy de Béarn.

L'étude faune et flore est globalement claire et illustrée d'éléments cartographiques et photographiques de qualité. Elle mériterait néanmoins d'être complétée par :

- la présentation plus précise des habitats naturels, avec une identification à l'aide de la nomenclature Corinne Biotope, et code Natura 2000 quand l'habitat est d'intérêt communautaire, accompagnée d'une bio évaluation (représentativité, intérêt patrimonial, état de conservation),
- la présentation détaillée des espèces remarquables observées accompagnée de la présentation de leur statut de protection (convention de Berne, annexes de la directive habitat, arrêtés nationaux et régionaux, listes rouges, ...),
- la présentation des habitats d'espèces remarquables avec indication de leurs fonctionnalités, accompagnée d'une bio évaluation,
- la cartographie des espèces et habitats d'espèces remarquables observées,
- l'analyse et la représentation cartographique des corridors écologiques (trame bleue, trame verte).

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'articule sur la présentation des effets du projet sur le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain incluant la qualité et le cadre de vie, le paysage ainsi que les mesures associées.

En remarque, l'étude distingue trois types de mesures :

- les mesures préventives, qui ont été intégrées dans le choix du parti d'aménagement et la détermination des caractéristiques du projet,
- les mesures curatives, qui correspondent à la prise en charge des effets pendant la phase chantier,
- les mesures d'accompagnement.

- Le milieu physique

Les effets du projet ainsi que les mesures de réduction et de compensation sont présentés au travers des thèmes de la climatologie, de la topographie, de la géologie, de la géotechnique, de l'hydrogéologie et de l'hydrologie, et des risques naturels.

Il y a lieu de noter que le projet s'inscrit dans des formations argileuses. Les mouvements de terrain s'établissent à 28 000 m³ de déblais et 55 000 m³ de remblai. Les conditions de réemploi direct des matériaux issus des déblais comportent encore des incertitudes du fait de la présence probable de particules argileuses.

Les principales mesures préventives, curatives ou d'accompagnement prévues par le projet comprennent notamment :

- la réalisation d'ouvrages de franchissement du Bruscos, et du Luy de Béarn tenant compte pour ce dernier de la zone inondable du cours d'eau et la mise en œuvre d'un chenal et d'un ouvrage de décharge,
- la réutilisation dans la mesure du possible des déblais en remblais, après traitement approprié si nécessaire,
- la mise en place de fossés récupérant les eaux de ruissellement de la plateforme routière, sans bassin de rétention,
- diverses autres mesures courantes permettant de limiter l'impact sur le milieu physique.

Concernant le milieu physique, il y a lieu de noter que le manque d'information concernant les aspects quantitatifs et qualitatifs liés aux rejets des eaux de ruissellement des chaussées ne permet pas d'apprécier la pertinence des mesures présentées.

Concernant les mesures contre le risque inondation, l'étude indique que le chenal de décharge compensera la perte de capacité d'écoulement des eaux dans le lit majeur due à l'obstacle créé par le remblai. L'étude aurait utilement pu être complétée par quelques éléments d'étude hydraulique permettant de justifier cette affirmation.

En remarque, en application des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage sera tenu de produire un document établi au titre de la loi sur l'eau indiquant notamment les incidences du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement. Ce document fera l'objet d'une procédure particulière par les services en charge de la police de l'eau.

- Le milieu naturel

Les effets du projet ainsi que les mesures de réduction et de compensation sont présentés au travers des thèmes de la faune et de la flore.

Les mesures préventives, curatives ou d'accompagnement prévues par le projet sont les suivantes :

- d'une manière générale, il sera indiqué d'éviter tout mouvement de terre excessif, de minimiser les mouvements de terres et les terrassements,
- il convient également d'éviter tout arrachage excessif d'arbres, de haies et de friches, afin de minimiser les effets d'érosion du sol et d'éviter les ruissellements des eaux de surface. Les vieux arbres et arbres sénescents feront l'objet d'une attention particulière, puisqu'ils servent d'habitat pour l'entomofaune. Ainsi, le nombre d'arbres à abattre sur l'emprise de la route et lors du remembrement associé, devra être minimisé,
- il convient d'utiliser au maximum les routes et les chemins existants lors des travaux,
- la durée de la phase chantier devra être la plus courte possible de manière à réduire la période de gêne des espèces animales présentes sur le secteur d'étude. La phase chantier devra au maximum utiliser les périodes automnales et hivernales, saisons les moins dynamiques biologiquement.

L'état initial de l'environnement réalisé a d'ores et déjà permis de mettre en évidence des habitats naturels présentant des enjeux environnementaux forts, avec présence d'espèces et d'habitats d'espèces protégées, notamment au niveau des bosquets et du cours d'eau de Luy de Béarn (points n°3, 5, 6, 8 et 9 de l'étude faune et flore annexée).

L'évaluation des effets du projet fait d'ores et déjà ressortir des impacts forts du projet sur ces zones sensibles (cf tableau p 112 et 113 de l'étude d'impact). A noter que l'étude aurait utilement pu être complétée par une identification plus précise des impacts du projet au niveau de ces zones sensibles (identification des habitats naturels, des espèces, des habitats d'espèces directement ou indirectement impactés par le projet, chiffrage des surfaces d'habitats détruits, identification des corridors écologiques impactés).

Les mesures présentées restent très générales et ne permettent pas d'apprécier le devenir des zones sensibles après réalisation du projet. Il conviendrait que le maître d'ouvrage présente de manière plus précise les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation qu'il envisage de prendre pour s'assurer de la préservation de la biodiversité et des milieux naturels.

Enfin, concernant les espèces protégées, les investigations de terrains réalisées le 1er août 2007 ont notamment permis de mettre en évidence la présence du Grand Capricorne, du Pic mar, du Pic épeiche et du Pic vert. La destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos de ces espèces sont interdits. Dès lors la recherche d'évitement doit être privilégiée. Il est possible de déroger à cette interdiction, mais il convient de souligner à cet égard, l'exigence pour le pétitionnaire de solliciter celle-ci dans les conditions visées à l'article L.411-1 du Code de l'environnement et de constituer un dossier qui sera soumis à l'examen du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP). Il est appelé, en outre, l'attention du pétitionnaire sur les conditions très restrictives émises à la délivrance d'une dérogation (absence d'alternative, existence d'un intérêt public, apprécié de façon très restrictive au plan juridique).

- Le milieu humain (incluant qualité et cadre de vie)

Les effets du projet ainsi que les mesures de réduction et de compensation sont présentés au travers des thèmes de la démographie, du contexte socio économique, du patrimoine agricole, des effets sur le trafic routier, la fluidité et la sécurité, les activités touristiques, l'occupation des sols, les infrastructures, les cheminements piétons et cyclistes, les transports en commun, les réseaux et le patrimoine culturel.

Les principales mesures préventives, curatives ou d'accompagnement prévues par le projet comprennent notamment :

- concernant l'agriculture, le choix de retenir un tracé empruntant au mieux les limites de parcelles et les chemins de dessertes agricoles existants afin de limiter les emprises sur les espaces agricoles, ainsi que la réalisation éventuelle d'un aménagement foncier,
- la mise en œuvre de protections acoustiques à la source (merlons végétalisés et murs anti bruit, sur une longueur voisine de 650 m, dans la partie nord de la liaison routière,
- la mise en œuvre éventuelle de protections acoustiques complémentaires au niveau des façades des bâtiments,
- l'aménagement de giratoires favorisant la sécurisation des carrefours,
- la mise en œuvre d'une bande multifonctionnelle de 1,50 m au niveau de la section recalibrée.

Concernant la partie nord du tracé, l'autorité environnementale relève le choix du maître d'ouvrage de traiter les nuisances sonores à la source en mettant en place des merlons ou écrans acoustique au droit des habitations existantes. En remarque, le projet dans ce secteur intercepte une zone UC au PLU dont l'urbanisation est susceptible de se développer. Les protections acoustiques auraient utilement pu protéger l'ensemble de cette zone.

- Le paysage

L'étude indique que la voie sera peu perceptible sur la majeure partie du tracé, et sera dans beaucoup de cas, cachée par les haies et bosquets.

Les carrefours giratoires ainsi que les merlons feront l'objet d'aménagements paysagers. L'étude précise également que les ouvrages d'art seront le plus sobre possible, s'intégrant au mieux dans le paysage.

Il est à noter que l'étude aurait utilement pu être complétée par une présentation plus détaillée de l'impact du projet sur le paysage (co-visibilité depuis et vers la route) et une présentation plus précise des aménagements paysagers (plan général du tracé avec implantation des aménagements paysagers, coupes types ou esquisses, éventuellement photomontages), permettant ainsi au public de mieux visualiser l'intégration du projet dans le paysage.

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude indique que l'intérêt du projet est de décharger la traversée de Sauvagon aux heures de pointes (RD 289), du fait de l'encombrement de la RD 834. L'étude indique que la nouvelle liaison améliorera la fluidité du trafic sur les communes de Sauvagon et de Serres-Castet, et la tranquillité des riverains de la RD 289.

Il est également indiqué qu'une étude de faisabilité a été réalisée en novembre 2006, ayant abouti à la proposition de quatre variantes de tracé, présentées lors d'une réunion de concertation à laquelle participaient les élus du département et des communes de Sauvagon et Serres-Castet ainsi que les différentes associations et représentants des Agriculteurs et autres acteurs économiques locaux. A l'issue de la concertation, il a été décidé de proposer une cinquième variante ; cette variante devrait utiliser au mieux les chemins de desserte agricole afin de minimiser l'emprise du tracé sur les parcelles agricoles, et limiter également l'utilisation de protections phoniques, cette variante étant la plus éloignée des habitations. L'étude présente par ailleurs un tableau d'analyse multi-critère de comparaison des variantes.

Concernant les objectifs du projet, l'étude aurait utilement pu être complétée par des simulations de trafic après réalisation du projet sur les principales voies (RD 289, RD 834, RD 189, RD 716 et voie nouvelle) permettant de mieux apprécier les effets de celui-ci.

L'autorité environnementale relève que plusieurs variantes ont été étudiées et ont fait l'objet d'une analyse multi-critère.

Néanmoins, l'étude ne décrit que très sommairement les éléments pris en compte pour apprécier l'impact des variantes non retenues sur le milieu naturel. A noter également que l'état initial de l'environnement (faune et flore) présenté dans l'étude annexée à l'étude d'impact ne porte que sur le tracé de la variante retenue, et non sur l'ensemble des variantes.

Concernant la comparaison des variantes, l'autorité environnementale relève que les choix ont été conduits principalement dans l'objectif de limiter les nuisances sonores vis à vis des habitations et d'emprunter les chemins de desserte agricole existants afin de limiter l'impact sur l'agriculture. L'autorité environnementale note que la variante retenue n'est pas la moins impactante sur le milieu naturel.

3.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

Le coût des mesures en faveur de l'environnement n'est pas précisé.

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

Cette présentation n'appelle pas d'observations particulières.

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 l'étude d'impact concerne l'aménagement d'une liaison routière entre la RD 834 et la RD 289, dite liaison Hauban Nord-Ouest, sur les communes de Serres-Castet et de Sauvagnon. L'étude indique que l'intérêt du projet est de décharger la traversée de Sauvagnon aux heures de pointes (RD 289). L'étude aurait utilement pu être complétée par des simulations de trafic après réalisation du projet permettant de mieux apprécier les effets de celui-ci.

L'état initial de l'environnement est présenté de manière claire et compréhensible. Les prospections de terrains, bien qu'incomplètes car se limitant à une seule date (1er août 2007), ont néanmoins permis d'ores et déjà de mettre en évidence des enjeux environnementaux forts, notamment au niveau des bosquets et de la traversée du cours d'eau du Luy de Béarn. Par ailleurs, et comme précisé dans le paragraphe 3.2, l'étude faune et flore présentée mériterait d'être complétée sur certains points particuliers.

Concernant le milieu naturel, l'étude aurait utilement pu être complétée par une description plus précise des impacts et des mesures au niveau des zones les plus sensibles (bosquets et cours d'eau).

Les investigations de terrains réalisées le 1er août 2007 ont permis de mettre en évidence la présence du Grand Capricorne, du Pic mar, du Pic épeiche et du Pic vert. Il est rappelé que la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos de ces espèces sont interdites. Des mesures d'évitement sont dès lors à privilégier. Il est possible de déroger à cette interdiction, mais il convient de souligner à cet égard, l'exigence pour le pétitionnaire de solliciter celle-ci dans les conditions visées à l'article L.411-1 du Code de l'environnement et de constituer un dossier qui sera soumis à l'examen du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP). Il est appelé, en outre, l'attention du pétitionnaire sur les conditions très restrictives émises à la délivrance d'une dérogation (absence d'alternative, existence d'un intérêt public, apprécié de façon très restrictive au plan juridique).

Par ailleurs, concernant le paysage, l'étude d'impact aurait utilement pu être complétée par une présentation plus détaillée de l'impact du projet sur le paysage (co-visibilité depuis et vers la route) et une description plus précise et illustrée des aménagements paysagers prévus, permettant au public de mieux visualiser l'intégration du projet dans l'environnement.

Pour le Directeur régional de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
Le Directeur Adjoint

Jean-Pierre THIBAUT