

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

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

Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Nos réf. : SCTE/DIEE-SJ – N° 338
Affaire suivie par : Sophie Jourdain
Tél. 05 49 55 64 56

Poitiers, le 05 DEC. 2014

Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009
Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011

Contexte du projet

Demandeur : Conseil Général de la Charente-Maritime
Intitulé du dossier : Contournement de Mirambeau
Lieu de réalisation : commune de Mirambeau (17)
Nature de la décision : Déclaration d'Utilité Publique
Autorité en charge de l'autorisation : Madame la Préfète du département de la Charente-Maritime
Le dossier est-il soumis à enquête publique ? Oui
Date de saisine de l'autorité environnementale : 7 octobre 2014
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : Réputé sans observations au 10 novembre 2014
Date de l'avis du Préfet de département : Réputé sans observations au 10 novembre 2014

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

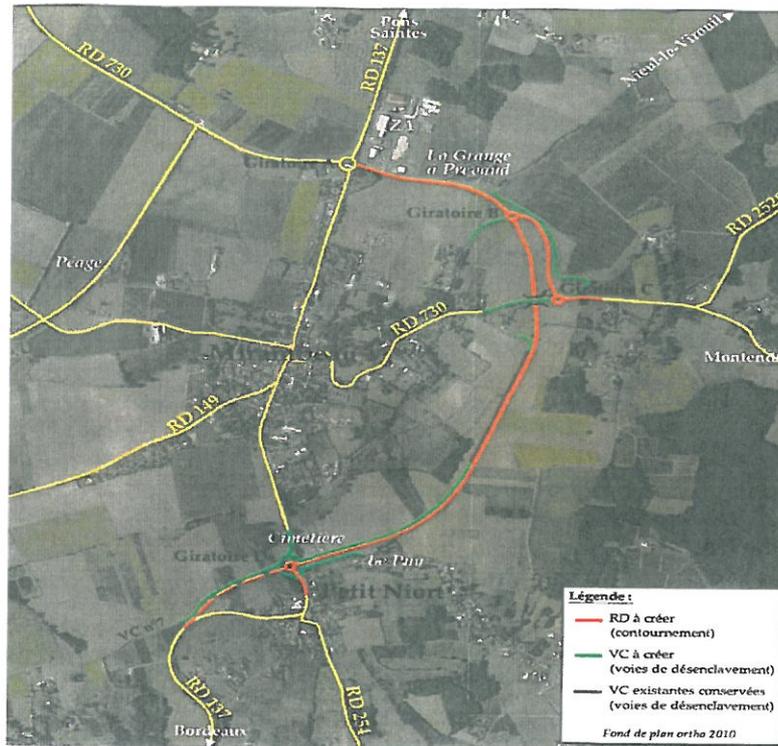
Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Contexte du projet.

Le projet, objet du présent avis, porte sur la réalisation du contournement par l'Est de la commune de Mirambeau. Le tracé de cette nouvelle liaison routière traversera les territoires des communes de Mirambeau, pour la majorité de son linéaire, et celle de Saint-Martial-de-Mirambeau.



(Source : extrait de l'étude d'impact- page 140)

Ce projet, porté par le Conseil Général de la Charente-Maritime, en reportant le trafic existant de la RD 137 sur la nouvelle déviation, vise à alléger et fluidifier les conditions de circulation dans le centre de Mirambeau et dans le hameau du Petit Niort, contribuant ainsi à améliorer le cadre de vie des riverains. En effet, la RD 137, traversant Mirambeau de part en part, en empruntant son centre bourg et celui du petit Niort, supporte un trafic estimé à 4 000 véhicules/jour, dont une proportion non négligeable de poids lourds et convois exceptionnels. Or, les caractéristiques de cette liaison interrégionale entre Saint-Malo et Bordeaux sont inadaptées à un tel trafic.

La voie nouvelle, de 3,7 km de long et 12,5 m de large (y compris accotements) s'ancrera, au Nord sur le giratoire existant au niveau des RD 137 et 730, et au Sud sur la RD 137 après le hameau du Petit Niort.

Afin de garantir la continuité des échanges, le projet prévoit l'aménagement du giratoire existant au niveau des RD 137 et 730 (adjonction d'une cinquième branche et accès direct pour la zone d'activités de la Grange à Prévaud), la création de trois giratoires et la réalisation d'un ouvrage d'art (passage supérieur) pour le rétablissement de la RD 730, franchie en déblais par la nouvelle voie.

Le maintien des liaisons avec le réseau routier communal et la continuité de la desserte des parcelles agricoles impactées par le projet, nécessiteront également la réalisation de voies de désenclavement, qui utiliseront pour partie des voies communales existantes.

Enfin, le traitement des eaux pluviales ruisselant sur la chaussée sera assuré par un système d'assainissement nécessitant la réalisation de fossés et l'implantation de trois bassins de traitement équipés d'un dispositif de retenue.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure routière évaluée à 13,8 M€, inscrite au schéma routier départemental de la Charente-Maritime, s'effectuera en deux phases. La première phase concernera la section allant de la RD137 Nord à la RD 732, la seconde le tronçon entre la RD 732 et la RD 137 Sud, y compris le contournement du Petit Niort.

Le projet est notamment soumis aux procédures d'autorisation suivantes :

- déclaration d'utilité publique ;
- autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'environnement (Loi sur l'eau) ;
- autorisation de déroger à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ;
- mise en compatibilité du PLU de Mirambeau.

L'aire d'implantation du projet est concernée par deux périmètres de protection de captage d'eau potable : le périmètre éloigné du captage dit « Le Joyau » et le périmètre rapproché du captage « Grenelle » de « Coulonge ».

Le tracé de la future déviation n'intercepte aucun site Natura 2000 mais franchit le ruisseau du « petit Rhône », en connexion avec la ZSC des « Marais et falaises des coteaux de Gironde » et la ZPS « estuaire de la Gironde : marais de la rive nord » et qui présente la spécificité de constituer un corridor écologique pour plusieurs espèces d'intérêt communautaire.

L'étude faune-flore et milieux naturels a mis en évidence la sensibilité écologique du secteur d'étude, en raison de la présence d'espèces animales protégées à forte patrimonialité (Azuré du Serpolet, Agrion de Mercure, Loutre, Vison, couleuvre verte et jaune, chiroptères..).

Sur un plan paysager, trois séquences jalonnent le tracé de la nouvelle infrastructure du Nord au Sud :

- un secteur de plaines agricoles et viticoles offrant de larges vues (paysage ouvert);
- un secteur plus encaissé entouré de collines sinueuses (vallon bocager);
- un secteur plus anthropisé entre Mirambeau et le Petit Niort.

Compte tenu de la richesse écologique du secteur d'implantation 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.

Qualité et pertinence de l'étude d'impact.

- Caractère complet de l'étude d'impact :

Le dossier ayant été déposé, auprès de l'autorité en charge de la décision le 29 mai 2012, avant la date d'entrée en vigueur du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impacts (1^{er} juin 2012), les dispositions régissant le contenu de l'étude d'impact sont celles de l'ancien article R. 122-3 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale est articulée de la manière suivante :

1. – un rappel, en liminaire, du contexte réglementaire et des auteurs de l'étude ;
2. – un résumé non technique ;
3. – une présentation du contexte général et du projet ;
4. – une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
5. – une analyse des variantes ;
6. – une analyse détaillée de la solution retenue, incluant une présentation des impacts et mesures d'évitement réduction compensation ;

7. – une estimation sommaire des mesures en faveur de la santé et de l'environnement ;
8. – une présentation des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.

L'étude d'impact comporte toutes les rubriques de l'ancien article R. 122-3 du Code de l'environnement, hormis celle plus spécifique aux infrastructures de transport relative à « *une 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* ».

L'absence de développement spécifique consacré à cette problématique, et notamment celle relative à « *l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet* », n'apparaît cependant pas préjudiciable à la qualité globale de l'étude d'impact. En effet, l'objectif assigné au projet n'est pas de répondre à une augmentation de trafic, mais de soulager le centre de Mirambeau du trafic existant, et notamment de celui des poids lourds.

Enfin, le dossier comporte également, en annexe, 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.

- Qualité et pertinence des informations apportées par l'étude d'impact :

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

Une étude écologique a été effectuée afin de préciser, au sein de l'aire d'étude, la présence d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées ainsi que leurs enjeux de conservation.

Une étude paysagère a permis de distinguer trois unités paysagères le long du parcours de la future déviation. Le tracé de la nouvelle voie traverse ainsi, un paysage agricole et viticole ouvert au nord, un paysage plus anthropisé au sud et un paysage marqué par la présence de collines le surplombant dans sa partie intermédiaire.

Globalement, l'état initial de l'environnement permet d'identifier 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 les contraintes liées à la présence du périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de Coulonge et indiquer à quelle profondeur se situent les masses d'eau souterraines concernées par le projet.

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 début 2014. Ainsi, les données relatives à la démographie, à la population et aux trafics datent de 2008 et 2012.

2. *Analyse des effets du projet sur l'environnement.*

Globalement la partie de l'étude d'impact intitulée « *Analyse des impacts du projet et des mesures compensatoires destinées à réduire, éviter ou compenser ces effets dommageables* » (pages 121 à 134) s'attache plus à une présentation des mesures d'évitement et réduction d'impact qu'à une analyse des effets du projet.

L'analyse des effets temporaires liés à la phase chantier ne fait pas l'objet d'un chapitre dédié mais est abordée au travers des items de la pollution des eaux (superficielles ou souterraines) et des effets sur la santé (bruit, qualité de l'air).

En l'absence d'indication sur la durée globale et sur le planning prévisionnel 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 gêne occasionnée aux riverains et de perturbations éventuelles pour la faune. 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 a été effectivement appréhendé. Ainsi, s'il est bien prévu de localiser les installations de chan-

tiers en dehors des secteurs les plus sensibles sur le plan écologique (page 126), 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, n'est pas abordée. 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 122, que le projet entraînera des déblais et remblais importants. Il est prévu qu'une partie des déblais soit réutilisée pour les remblais.

Le dossier mériterait d'être complété d'une indication 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 et également en termes des déplacements nécessaires à l'approvisionnement du chantier (trafics, pollution, consommation énergétique...).

L'analyse de l'impact géologique, notamment du fait de la réalisation du passage souterrain avec tranchée ouverte, pour le franchissement de la RD 730, est subordonnée à la réalisation d'une étude géologique ultérieure pour déterminer les caractéristiques de l'ouvrage.

La réalisation de la nouvelle voie entraînant la création de talus, l'analyse de leur impact sur le sol (érosion, écoulement des eaux superficielles) aurait pu figurer dans l'étude d'impact.

Concernant la thématique de l'eau, l'étude d'impact mentionne pages 122 et 123 que « *l'étude hydraulique à ce stade n'est donc que sommaire* » et « *les quantités de polluants ne sont pas encore définies, ni même la taille des ouvrages* », mais que le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur 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 trois dispositifs d'abattement de la pollution positionnés au niveau des points bas et hors zones à enjeux écologiques forts. Ces trois ouvrages, destinés à éviter tout rejet direct dans le milieu naturel, seront équipés en sortie de dispositif de retenue pour limiter les pollutions accidentelles. L'étude conclut à un effet positif du projet sur la qualité des eaux de ruissellement par rapport à la situation existante dépourvue de dispositif d'assainissement.

L'étude d'impact se limite à ce constat, sans que l'on sache si les ruisseaux « font Bouilon » et « Le petit Rhône », exutoires finaux des eaux de ruissellement, recevront plus ou moins de matières polluantes qu'auparavant, et sans analyser si ces rejets sont compatibles avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne. Ce manque d'information s'explique 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. Toutefois, il convient de rappeler que, la circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau, n'exonère pas l'étude d'impact du contenu réglementaire attendu, à savoir une description de l'état initial, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'eau, ainsi que les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, y compris sur l'eau.

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.

Enfin, l'étude d'impact mentionne, page 122, que « les talus entre les giratoires B et C nécessiteront de larges emprises », outre leur impact paysager, il conviendra également d'appréhender les conséquences de leur implantation sur l'écoulement des eaux superficielles.

S'agissant des impacts sur la faune, la flore et les habitats naturels, la synthèse présentée page 107 est issue des éléments de deux études spécifiques menées au titre des incidences sur les sites Natura 2000 et du volet faune flore de l'étude d'impact. L'analyse qualitative des impacts est bien étayée, toutefois la quantification de ces derniers n'est pas toujours précisée.

L'étude indique que la réalisation du franchissement du ruisseau le « Petit Rhône » entraînera la destruction d'individus « *d'Aggrion de Mercure en phase de vie larvaire puisque leur cycle de*

développement s'étale sur deux ans » et que les travaux pourront éventuellement, selon leurs modalités de réalisation, être à l'origine d'une dégradation de leurs habitats.

L'étude réalisée au titre des incidences sur le site Natura 2000 mentionne, page 41, la sensibilité de l'espèce « *aux perturbations directes de son habitat (curage, recalibre...), à la dégradation de la qualité de l'eau, et la fermeture du milieu* ». Compte tenu de ces précisions, l'étude d'impact aurait pu s'attacher à démontrer comment l'organisation du chantier retenue permet de minimiser l'impact sur cette espèce et ses habitats.

L'étude faune flore précise, page 56, que « *le coteau et la parcelle de pelouses sèches, situés sous la RD730, représente une continuité écologique dans les habitats favorables aux reptiles, que le projet pourrait remettre en cause* » et que *plusieurs espèces de reptiles (Couleuvre à collier, Couleuvre verte et jaune, Couleuvre d'Esculape) non observées sur l'aire d'étude mais potentiellement présentes bénéficient d'une protection stricte de leurs individus et de leurs habitats* ». Il conviendra de s'assurer que le projet n'y portera pas atteinte et que toutes les dispositions seront mises en œuvre pour préserver ces espèces et leurs habitats.

Concernant les mammifères semi-aquatiques à très forte patrimonialité, Vison d'Europe et Loutre, il convient de souligner l'effort fait d'élargir l'aire d'étude à l'ensemble du réseau hydrographique concerné par le projet.

La procédure de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, à ce stade d'élaboration du projet, ne semblant être envisagée que pour l'Azuré du Serpolet, il conviendra de s'interroger sur la nécessité ou non de l'étendre à d'autres espèces, dont l'Agriion de Mercure.

Sur les aspects paysagers, l'argumentaire développé, pages 132 et 133, consiste en une présentation des diverses mesures envisagées (plantations). Il aurait été intéressant, pour faciliter la compréhension du public, d'assortir les plans des aménagements paysagers (page 133), d'un commentaire montrant l'adéquation des mesures de réduction retenues avec les enjeux identifiés page 108. L'étude paysagère menée par le bureau d'étude « Architecture Environnement Infrastructures » pourrait ainsi utilement être jointe au dossier soumis à l'examen du public.

L'impact sur l'agriculture, présenté page 140, n'est pas quantifié, alors que l'emprise de l'infrastructure concerne des parcelles agricoles et leurs accès. Il conviendra de recenser l'ensemble des parcelles impactées devant être rétablies et quantifier les surfaces agricoles consommées par le projet.

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, ainsi que pour le camping situé aux abords de la RD 137.

3. *Justification du projet.*

L'aménagement sur place ne permettant pas de répondre à l'objectif poursuivi (allègement du flux de circulation au sein des parties agglomérées), cette option n'a pas été retenue.

L'existence côté Ouest de Mirambeau de la bretelle de raccordement à l'autoroute A10 avec sa barrière de péage et d'une urbanisation en développement le long de la RD149 constituent autant de contraintes fortes pour le choix d'un tracé par l'ouest. De plus, compte-tenu de la configuration en baïonnette du tracé de la RD 730, le passage de la future déviation à l'ouest de Mirambeau ne permet pas de répondre pleinement à l'objectif poursuivi.

Toutes ces raisons ont conduit le maître d'ouvrage à opter pour un passage du contournement à l'Est de Mirambeau, dont l'argumentaire est suffisamment développé.

L'étude présente une analyse comparative de trois variantes, présentant un tracé quasi similaire, mais divergeant au niveau des modalités techniques de raccordement au réseau viaire existant et du franchissement de la RD 730.

Au vu du tableau de comparaison des variantes, présenté page 112, l'impact sur les eaux superficielles et souterraines, les milieux naturels et le patrimoine est considéré comme identique pour les trois variantes. Les critères économiques, et ceux liés à l'amélioration de la circulation paraissent donc avoir été déterminants dans le choix de la variante finale (variante N°2).

Concernant les solutions techniques possibles pour le franchissement en déblais de la RD 730, le maître d'ouvrage a opté pour la solution la moins onéreuse, à savoir un passage en tranchée ouverte. Cette solution étant moins favorable au milieu naturel, le maître d'ouvrage s'est engagé en contre partie à mettre en place des mesures de réduction et de compensation d'impact.

4. Mesures pour éviter, réduire voire compenser.

De nombreuses mesures d'évitement et de réduction d'impact sont proposées dans l'étude d'impact. Elles apparaissent globalement en adéquation avec les impacts et enjeux environnementaux identifiés, notamment sur les aspects écologiques.

Les mesures visant à atténuer les impacts temporaires liés à la phase chantier s'apparentent aux mesures courantes de chantier permettant de limiter les nuisances pour l'environnement qui s'imposent aux entreprises titulaires des travaux (pages 124, 144). Ces mesures sont exposées de façon assez générale sans en décrire systématiquement les modalités de mise en œuvre. Ainsi, s'agissant des mesures destinées à limiter la pollution, il est écrit, page 124, « *des dispositions devront être prises, notamment sur les aires destinées à l'entretien des engins ou des zones de stockage des carburants ou des divers liants utilisés. Un soin particulier, pendant la phase travaux, permettra de préserver la végétation de bordure. Une taille des végétaux situés en limite de projet pourra être envisagée après l'achèvement des travaux, de façon à éliminer les parties éventuellement blessées* ».

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 étudiées 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 au maximum les arbres existants ;
- d'implanter les installations de chantier en dehors des secteurs à enjeux écologiques (proximité du ruisseau le « Petit Rhône », secteur des pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'emboisement au niveau du coteau, mare de reproduction des amphibiens au niveau du lieu-dit « Chez le chagard ») ;
- de mettre en défens l'emprise de chantier dès lors qu'elle se situe à proximité de zones sensibles ;
- de renforcer le réseau de haies bocagères au niveau des corridors utilisés par les chiroptères ;
- de construire un batrachoduc et de créer une mare de substitution pour les amphibiens ;
- d'aménager les ouvrages de franchissement du ruisseau le « Petit Rhône » afin de garantir leur transparence écologique pour les mammifères semi-aquatiques ;
- de prévoir une gestion extensive des dépendances vertes routières, sans recours à des produits phytosanitaires et avec un fauchage raisonné ;
- de faire suivre le chantier par un naturaliste.

L'autre mesure, importante pour la préservation des espèces, concerne l'adaptation de la période de travaux aux exigences des cycles de vie des différentes espèces. Il est ainsi prévu de proscrire tout démarrage de travaux en périodes printanières et estivales, de privilégier les déboisements en fin d'été, début d'automne, de privilégier la période de septembre à février pour les travaux à proximité du « Petit Rhône ». Eu égard aux nombreuses contraintes liées à la richesse écologique du secteur, il aurait été intéressant que le maître d'ouvrage accompagne la déclinaison de ses engagements du planning prévisionnel de son opération.

Des mesures compensatoires sont également prévues du fait de la destruction d'habitat de l'Azuré du Serpolet au niveau du coteau situé en contrebas de la RD730. À ce stade, la carte présentée page 131 identifie les parcelles sur lesquelles une gestion conservatoire pourrait être menée et celles qui pourraient faire l'objet d'une restauration d'habitats et de gestion conservatoire. Toutefois, la garantie d'une mise en œuvre effective de ces mesures est subordonnée à la maîtrise foncière de ces parcelles. Or, il est indiqué que le Conseil Général de la Charente-Maritime n'en détient pas encore la maîtrise foncière. La présentation du détail des mesures de compensation, qui seront mises en

œuvre, est renvoyée à la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction des habitats protégés et des espèces protégées.

Au-delà de la phase de travaux, il conviendrait également de prévoir la mise en place d'un suivi pluriannuel des mesures de réduction compensation afin d'en confirmer la pertinence et l'efficacité pour la préservation des espèces.

Pour atténuer l'impact sur le paysage, il sera procédé à de nombreuses plantations d'arbres et de haies le long du tracé. Il est également prévu de végétaliser les talus et de procéder à des plantations de jachères mellifères sur les talus et les délaissés. Il convient de noter que cette dernière mesure est également favorable pour la faune.

Pour réduire les nuisances sonores engendrées par la nouvelle voie, au droit des quatre groupes d'habitations identifiés par l'étude acoustique (proximité du giratoire RD137-RD730, Grange à Prévaud, habitations du Puy, ancienne école du Petit Niort), il est prévu d'implanter trois merlons en terre et une glissière en béton.

Prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu de la richesse écologique du site et des caractéristiques de l'ouvrage projeté, les enjeux environnementaux sont majeurs sur les aspects liés à l'eau, à la faune, à la flore et aux milieux naturels.

A coté des mesures destinées à préserver les espèces et leurs habitats, le Conseil Général s'est donné les moyens financiers de prévoir la réalisation d'ouvrages améliorant la transparence écologique de son projet. Il a également prévu, au titre des mesures d'accompagnement, d'améliorer la transparence des autres ouvrages existants relevant de sa compétence.

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.

Toutefois, la définition précise des moyens mis en œuvre pour maîtriser des effets sur l'eau est renvoyée au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Pour le traitement des impacts résiduels sur la faune et les habitats, la définition précise des mesures compensatoires, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre, sont également renvoyées à la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Ainsi, 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 en particulier sur l'eau et les espèces protégées pour garantir, *in fine*, un niveau de préservation de l'environnement adapté.

Pour la préfète et par délégation,

Le Directeur Régional

Patrice GUYOT

1. Cadre général :

L'évaluation environnementale des projets a pour objectif d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les processus de décision. Encadrée par une directive communautaire (2011/92/CE du 13 décembre 2011), elle est réalisée par le maître d'ouvrage ou le porteur de projet qui se doit d'identifier les différents impacts sur l'environnement de son projet ou plan/programme et de justifier ses choix en conséquence. Cette évaluation remplit un triple rôle : jointe au dossier fourni à l'autorité en charge de l'autorisation, elle vise à éclairer la puissance publique dans sa décision d'autorisation du projet. Elle permet aussi de montrer au public comment l'environnement a été pris en compte dans la conception du projet, plan ou programme. L'objectif est aussi de mieux prendre en compte l'environnement dans les choix posés par le maître d'ouvrage.

La directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets prévoit la consultation des « autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement » sur les projets susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement. Cette autorité dite Autorité environnementale a été prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. Pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local, comme c'est le cas pour le projet qui fait l'objet du présent avis, l'Autorité environnementale est le Préfet de Région.

2. Contenu de l'étude d'impact

Article R.122-5, code de l'environnement.

I.-Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 modifiée relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application de l'article R. 512-3 et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;

-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ;

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

-compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

-une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

-une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

-une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

-une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

V.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.

VI.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

VII.-Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné. [ne concerne pas ce projet]