



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

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

Poitiers, le **24 AOUT 2015**

Service connaissance des territoires  
et évaluation  
Division intégration de l'environnement  
et évaluation

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

Nos réf. : SCTE/DIEE- N° 605

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

#### Contexte du projet

Demandeur : Conseil Départemental de la Charente-Maritime
Intitulé du dossier : Sécurisation de la RD 115 au droit de l'échangeur de Beaux-Vallons
Lieu de réalisation : Communes de Saint-Sauveur-d'Aunis et de Ferrières (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 : 2 juillet 2015
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : 28 juillet 2015
Date de l'avis du Préfet de département : réputé sans observations au 2 juillet 2015

#### *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.*

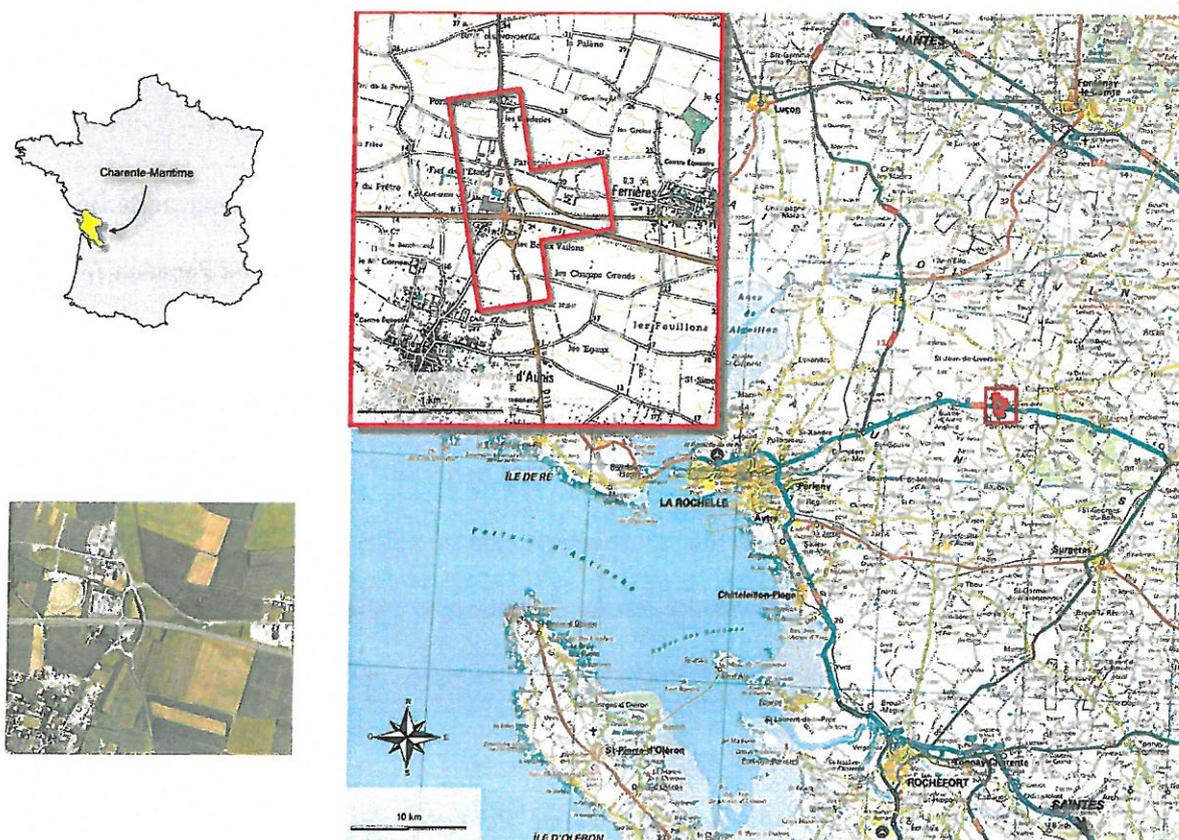
*Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.*

### Contexte du projet.

Le projet, objet du présent avis, est inscrit comme projet structurant au schéma routier départemental de la Charente-Maritime, approuvé le 16 avril 2010. Situé à environ 20 kilomètres à l'Est de La Rochelle, son implantation concerne le territoire des communes de Saint-Sauveur-d'Aunis et de Ferrières. Ce projet, vise à sécuriser la RD 115 au droit de l'échangeur de Beaux-Vallons, qui assure les échanges entre la RD 115 et la RN 11.

La RD 115 permet de relier la commune de Saint-Jean-de-Liversay, au Nord, à la commune de Surgères au Sud, tandis que la RN 11 assure la liaison entre La Rochelle et Niort.

L'objectif poursuivi est d'améliorer la lisibilité de l'aménagement, de fluidifier et de sécuriser les échanges sur la RD 115, et de sécuriser et d'améliorer les accès à la zone d'Activités et aux habitations voisines.



(Source : extrait de l'étude d'impact- page 11)

Partant du constat du caractère accidentogène de la RD 115 en raison de ses caractéristiques géométriques (point haut en courbe, multiplication des échanges, manque de lisibilité) et de son inaptitude à assurer, de façon satisfaisante, au droit de l'échangeur, les échanges générés par la zone d'activités, le Conseil Départemental de la Charente-Maritime a décidé de remédier à ces dysfonctionnements en réalisant deux giratoires, respectivement au Nord et au Sud du passage de la RN11.

Le giratoire Nord sera implanté à environ 60 m au Nord-Est de l'actuel carrefour de la RD 115 et de la route de Ferrières. La configuration retenue est celle d'un giratoire, de 35 m de rayon extérieur, à cinq branches avec l'amorce d'une 6<sup>ème</sup> branche en vue du raccordement avec le futur projet de l'Etat.

Le giratoire Sud sera implanté environ 60 m au Sud-Est de l'actuel carrefour de la RD 115 et de la route de Saint-Sauveur-d'Aunis. Il permettra de desservir la zone de développement urbain et la

future zone d'activités en bordure de la RN 11, toutes deux situées sur la commune de Saint-Sauveur-d'Aunis. La configuration retenue est celle d'un giratoire, de 30 m de rayon extérieur, à cinq branches avec l'amorce d'une 6<sup>ème</sup> branche en vue du raccordement avec le futur projet de l'état.

Le tracé de la RD 115, entre les deux giratoires, a été étudié afin de conserver l'ouvrage actuel de franchissement de la RN 11.

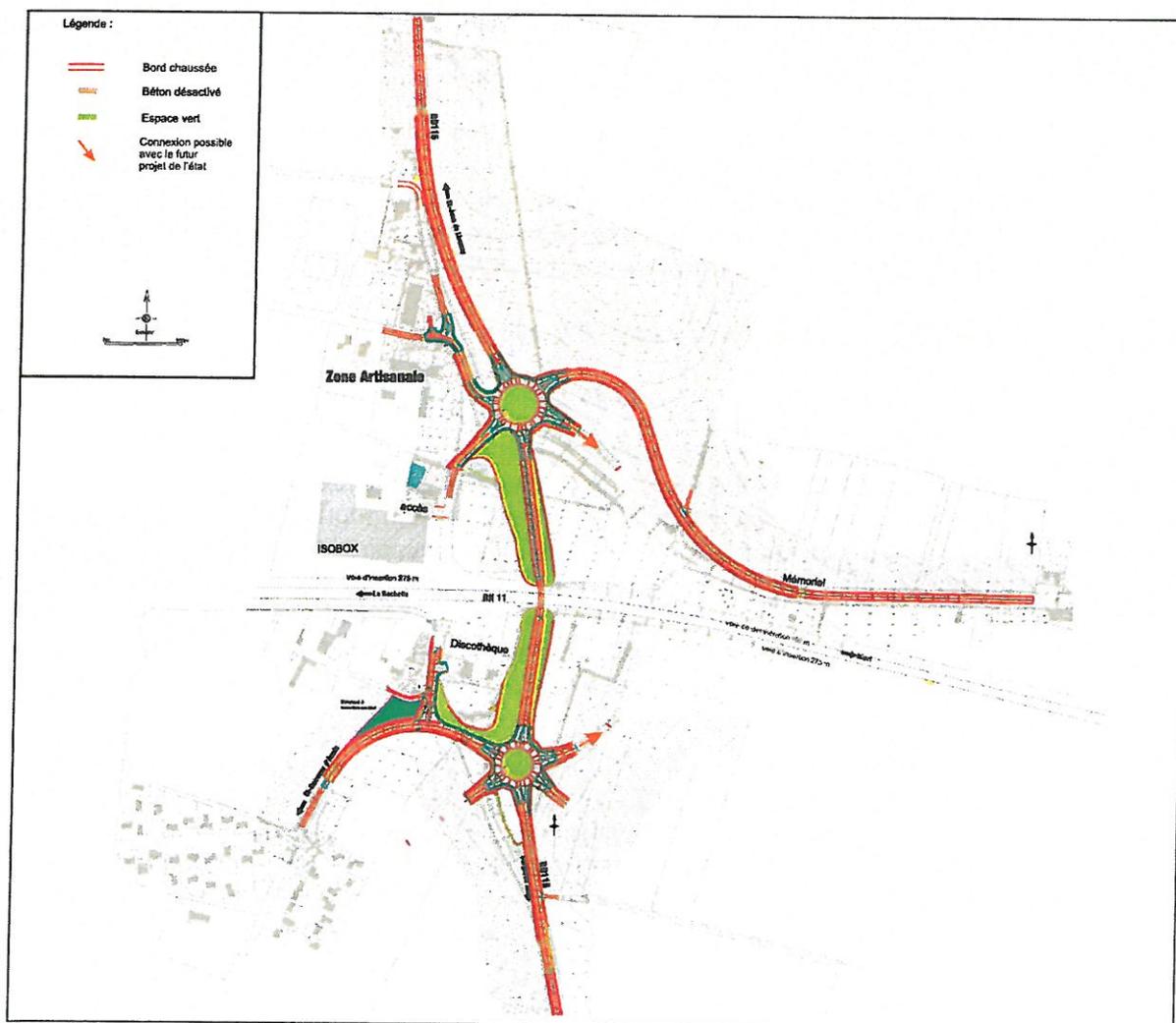
La chaussée actuelle de la RD 115 sera démolie.

S'agissant du système d'assainissement de l'aménagement routier, il est prévu :

- d'utiliser le fossé orienté Est-Ouest, situé au Nord de la RN 11, comme exutoire des fossés de la route de Ferrières et des eaux de ruissellement du terrain naturel ;
- de conserver le fossé Sud existant de l'actuelle route de Ferrières (90 m) ;
- de conserver le busage actuellement présent sous la RD 115 en l'allongeant vers l'Est ;
- d'utiliser les ouvrages existants (fossés et collecteurs) au sud de la RN 11 ;
- de réaliser quatre bassins de rétention des eaux pluviales (deux par giratoires) implantés aux points bas.

Les travaux, réalisés pour une grande partie sous circulation, devraient s'échelonner sur une année et générer 23 000 mouvements de poids lourds.

Le coût de l'aménagement projeté a été estimé à environ 4,39 M€ TTC.



(Source : extrait de l'étude d'impact- page 21)

Selon l'étude d'impact, le projet est soumis aux procédures d'autorisation suivantes :

- déclaration d'utilité publique ;
- déclaration de projet ;
- mise en compatibilité du PLU des communes de Ferrières et de Saint-Sauveur-d'Aunis.

Le dossier précise, page 124, qu'au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'environnement (loi sur l'eau), le projet relèvera du régime de déclaration. Toutefois, dans le tableau présenté, page 111, il est fait mention de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

L'aire d'implantation du projet n'est pas concernée par un périmètre de protection de captage d'eau potable et n'interfère aucune zone bénéficiant d'une protection réglementaire (site Natura 2000, arrêté préfectoral de protection de biotope, périmètre de 500 m autour des monuments historiques classés,...).

Le site Natura 2000 le plus proche, la ZPS N° « Marais Poitevin », se situe à environ 2,3 km du lieu d'implantation du projet.

Dans un rayon d'environ 5 km autour de la zone d'étude, trois ZNIEFF ont été recensées :

- la ZNIEFF de type 1 n° 377 « Marais de Nouaille » (environ 1 km à l'Ouest) ;
- la ZNIEFF de type 1 n° 442 « Forêt de Benon » (environ 5 km à l'Est) ;
- la ZNIEFF n° 873 e type 2 « Marais poitevin » (environ 1 km à l'Ouest).

Le secteur d'étude est concerné par les formations de l'Oxfordien supérieur, composées de calcaires argileux peu drainants et donc propices à favoriser une concentration des eaux de ruissellement. L'étude d'impact a identifié deux secteurs au caractère inondable. Le premier, dont le caractère inondable a été atténué par les travaux hydrauliques réalisés sur la RN 11 selon l'étude d'impact, se situe au sein de l'aire d'étude en rive Sud de la RN 11 et à l'Est de la RD 115.

Le second se trouve, hors secteur d'étude, non loin de l'implantation de l'aménagement, au lieu-dit « La Grande Prairie » à l'Ouest du bourg de Saint-Sauveur-d'Aunis. Il reçoit les eaux de ruissellement en provenance du Nord de la RN 11 et de l'Est du bourg.

Compte tenu des caractéristiques du secteur d'implantation et de l'aménagement projeté, les principaux enjeux environnementaux ont trait à la maîtrise des écoulements, à la préservation de la qualité de l'eau, de la faune et des milieux naturels. Par ailleurs, compte tenu de la durée globale du chantier (un an) les impacts liés à la réalisation des travaux, notamment pour les usagers de la RD 115, bien que temporaires, constituent également un enjeu.

### **Qualité et pertinence de l'étude d'impact.**

#### Analyse de la qualité de l'étude d'impact.

- Caractère complet de l'étude d'impact :

Le dossier transmis à l'autorité environnementale est constitué :

- d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui comporte notamment l'étude d'impact du projet (version V12) et son résumé non technique ainsi qu'une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, requise en vertu de l'article R. 414-19 du Code de l'environnement ;
- d'un fascicule retraçant les réponses apportées par le maître d'ouvrages aux remarques et observations formulées par les services de l'État sur une précédente version de l'étude d'impact (version V10).

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Il y est spécifié, page 83, que « la présente étude d'impact ne fait pas office de document d'incidences au titre de la loi sur l'eau ». Les exigences réglementaires s'appliquant au projet en matière de « loi sur l'eau » devront être clarifiées (régime de la déclaration ou de l'autorisation). En effet, en cas de soumission à autorisation au titre de la loi sur l'eau, le projet devra faire l'objet d'une étude d'incidences, qui devra s'attacher à évaluer, plus précisément que dans l'étude d'impact, 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 (cf. article R. 214-6 du Code de l'environnement).

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

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

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

L'état initial n'a pas mis en évidence une sensibilité écologique particulière du secteur d'étude. Toutefois, il semble que les investigations ont porté principalement sur les habitats présents et non sur des inventaires dédiés pour estimer la présence potentielle de certaines espèces. De plus, aucune carte de localisation des espèces n'est produite et la liste des espèces contactées n'est pas fournie en annexe. Enfin, l'étude d'impact mentionne, page 56, que « *Les observations et les relevés de terrain ont été réalisés en septembre 2009 par Saunier & Associés* » sans autre précision (ni le nombre de sorties, ni les protocoles utilisés ne sont spécifiés). La pression d'inventaire (prospections sur un seul mois en dehors des périodes les plus favorables à la faune et à la flore) apparaît faible pour garantir un recensement suffisant des espèces présentes sur la zone étudiée.

L'étude d'impact indique, page 57, qu'« *aucune zone humide n'a été relevée sur le terrain.* », sans toutefois préciser les critères et la méthodologie retenus pour procéder au recensement de ces zones humides. Selon la carte de pré-localisation des zones humides en Charente-Maritime disponible sur le site PEGASE de la DREAL Poitou-Charentes, de telles formations existeraient potentiellement au sein de l'aire d'étude.

Concernant l'inventaire des zones humides, en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du Code de l'environnement, il conviendra de se référer aux dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié en 2009 qui précise les critères de définition et de délimitation des zones humides.

Toujours selon l'étude d'impact, « *aucune espèce de plante invasive n'a été recensée sur la zone d'étude* ».

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

L'analyse des effets temporaires liés à la phase chantier fait l'objet d'un chapitre dédié. Les différentes étapes nécessaires à la réalisation du chantier y sont décrites sans toutefois préciser la durée de chacune d'elle. L'analyse des impacts induits par chacune des étapes est présentée sur un plan qualitatif et revêt parfois un caractère assez général. A titre d'exemple, concernant le nettoyage du terrain et ses impacts sur la faune, il est indiqué que « *A partir de cette phase, les espèces animales seront fortement dérangées et fuiront les lieux* » sans que ne soient précisées les espèces concernées.

Concernant la gêne occasionnée aux usagers de la RD 115, il est indiqué, page 43, que « *La circulation se fera par alternat autant que possible mais une déviation par d'autres routes départementales devra être mise en place pour réaliser une partie de l'aménagement* ». Or, selon l'étude d'impact, la RD 115 est un axe très fréquenté quotidiennement. Aussi, compte tenu de la durée prévisionnelle totale de la phase chantier (environ un an), et des flux de poids lourds générés (23 000 mouvements de poids lourds estimés), il aurait été opportun d'exposer également les hypothèses envisagées pour les itinéraires alternatifs, et d'indiquer les allongements des temps de parcours induits par la réalisation du projet.

Concernant la thématique de l'eau, l'étude d'impact mentionne notamment, pages 83, que « *les nouvelles surfaces imperméabilisées s'élèvent à 7815 m<sup>2</sup> déduction faite des surfaces de chaussées détruites. Cette augmentation des surfaces de ruissellement pourrait conduire à aggraver les débits en aval en particulier au lieu-dit « fief de l'étang » sur la commune de Saint-Sauveur-d'Aunis au nord de la RN11 et plus généralement sur la ZAE existante de Saint-Sauveur ou ses extensions ; des dispositions de régulation des rejets sont indispensables (cf. p. 42)*».

Aussi, le projet prévoit-il de doter la nouvelle voie d'un réseau d'assainissement destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la chaussée. A cette fin il est envisagé :

- d'utiliser le fossé orienté Est-Ouest situé au Nord de la RN 11 comme exutoire des fossés de la route de Ferrières et des eaux de ruissellement du terrain naturel ;
- de conserver le fossé Sud existant de l'actuelle route de Ferrières (90 m) ;
- de conserver le busage actuellement présent sous la RD 115 en l'allongeant vers l'Est ;
- d'utiliser les ouvrages existants (fossés et collecteurs) au sud de la RN 11 ;
- de réaliser quatre bassins de rétention des eaux pluviales (deux par giratoires) implantés aux points bas.

Le niveau de définition du projet ne permet pas d'appréhender pleinement les effets positifs du système d'assainissement et de prendre en compte les effets négatifs liés à la mise en place des ouvrages de gestion des eaux pluviales. En effet, ni les caractéristiques techniques, ni les dimensions de ces ouvrages, ne sont précisées à ce stade : seule leur localisation « pressentie » est indiquée sur la carte présentée page 85. De plus, l'étude d'impact indique que le dispositif pourra éventuellement être complété ultérieurement par l'implantation de deux bassins d'écrêtement, au Nord de la route de Ferrières, d'une part, et au Sud de la RN 11 et à l'Est de la RD 115 d'autre part, afin de limiter les rejets d'eaux pluviales vers les exutoires finaux.

Ainsi, l'affirmation, page 92, selon laquelle le projet n'aura « *pas d'impact hydraulique significatif en raison de la mise en place de bassins de régulation* » nécessitera d'être confortée par une analyse plus poussée lors de l'établissement du dossier au titre de la loi sur l'eau. Ce dernier indiquera notamment les incidences du projet sur la ressource en eau, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement.

S'agissant des impacts sur la faune, la flore et les habitats naturels, l'étude d'impact se limite à rappeler, page 83, que l'emprise du projet ne concerne que 20 925 m<sup>2</sup> de surfaces agricoles situées en dehors de zone naturelle protégée (zone Natura 2000, arrêté de biotope, réserve naturelle...) et de zone inventoriée au titre de ZNIEFF et ZICO, et évite les zones humides et les corridors écologiques.

L'absence d'analyse plus détaillée trouve certainement son origine dans le caractère partiel des inventaires opérés au moment de l'établissement de l'état initial. Il convient de rappeler qu'une insuffisance de l'analyse des impacts est préjudiciable à une bonne estimation des mesures de réduction ou de compensation à mettre en œuvre.

Il est toutefois précisé que le projet entraînera la destruction de 350 ml de haies.

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000, est présentée en pièce F du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Il s'agit d'une évaluation préliminaire. Pour justifier du degré d'investigation des impacts du projet sur le site Natura 2000 le plus proche, site FR5400446 « Marais Poitevin », le porteur de projet s'appuie sur la distance entre le site d'implantation du projet et ce site Natura 2000 (2,3 km) et sur le faible impact du projet sur le cours d'eau reliant ces deux espaces. Les raisons invoquées pour la qualification du niveau d'impact sont : la part négligeable de la surface imperméabilisée par le projet au regard de la superficie du bassin versant du Marais Poitevin et la mise en place d'un système d'assainissement pour les eaux de ruissellement.

Il aurait été utile, de compléter cette analyse par une présentation du potentiel et de la fonctionnalité écologique des habitats présents au sein de l'aire d'étude pour les espèces ayant concouru à la désignation du site.

Cette analyse, devra être confirmée au moment de l'élaboration du dossier « loi sur l'eau », notamment lorsque les caractéristiques techniques du système d'assainissement routier seront définitivement connues.

L'impact sur l'agriculture est présenté page 84. La consommation d'espace agricole par l'emprise de l'infrastructure est estimée à 2 hectares sans qu'il soit spécifié la nature des cultures et des exploitations impactées. Seule la carte présentée page 68 montre que l'emplacement du giratoire Nord impactera une jachère.

Concernant le milieu humain, selon l'étude d'impact, le projet présente globalement un impact positif, en termes de diminution des nuisances sonores pour les habitations situées à l'Ouest du projet, et de réduction de l'insécurité routière pour les usagers de la RD115 et de la zone d'activités de Beaux Vallons. Toutefois, pour étayer cette affirmation, il aurait été opportun d'adjoindre à la carte présentant l'état actuel des isophones, une carte montrant, sur la base d'une simulation, leur évolution.

### **3. Justification du projet.**

L'étude comprend une analyse comparative de trois variantes, présentant une configuration similaire de l'aménagement, sauf au niveau du giratoire Nord.

L'emplacement prévu pour le giratoire Nord est constant, quelle que soit la variante étudiée. Les divergences concernent le positionnement des branches du giratoire ainsi que les modalités de raccordement au futur projet de l'État dans le cadre de la mise aux normes de l'échangeur de Beaux-Vallons.

Au vu du tableau de comparaison des variantes, présenté page 101, la variante N°2 apparaît comme la moins impactante pour les milieux agricoles et naturels ainsi que pour le paysage. Les variantes N°1 et N°2 sont considérées comme identiques s'agissant de leur impact sur la gestion des eaux superficielles. En revanche, la variante N°1, outre son coût moins élevé, semble la plus apte à répondre aux problématiques de fluidification des échanges et d'amélioration de la lisibilité de l'aménagement. Les critères économiques (aspects socio-économiques et coûts), et ceux liés à l'amélioration de la circulation paraissent donc avoir été déterminants dans le choix de la variante finale (variante N°1).

#### 4. *Mesures pour éviter, réduire voire compenser.*

Plusieurs mesures de réduction d'impact applicables lors des phases de construction et d'exploitation, sont proposées dans l'étude d'impact. Celles visant à atténuer les impacts temporaires liés à la phase chantier s'apparentent aux mesures courantes classiquement mise en œuvre sur ce type de chantier et permettent de limiter les nuisances pour l'environnement. Les mesures concernant les impacts permanents du projet concernent principalement la préservation de la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel et le paysage.

Les mesures tendant à maîtriser les ruissellements et 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. À ce stade des études, il est envisagé d'implanter quatre bassins de rétention aux points les plus bas.

De plus, dans le cadre du chantier, il est prévu pour limiter les phénomènes d'érosion, de ruissellement et de pollution :

- de procéder au terrassement dès que le décapage terminé ;
- d'aménager une petite aire étanche et couverte pour hydrocarbure à proximité du chantier mais située en dehors du réseau hydrographique et de zones hydrogéologiques sensibles ;
- d'installer, lors de la réalisation des terrassements, des dispositifs provisoires filtrants et/ou de décantation empêchant la dispersion des éléments polluants ;
- de procéder à une évacuation régulière en décharge agréée des bidons d'huile usagée.

Par ailleurs, il est mentionné, page 104, que « *Les aires d'élaboration des bétons seront équipées de bassins (rétention et décantation) de traitement des eaux de lavage et de ruissellement* ». Il conviendrait de préciser dans quelles circonstances cette mesure devrait être mise en œuvre, puisque selon l'étude d'impact, page 83, « *Pour ce projet, le béton et les matériaux traités aux liants hydrocarbonés ne seront pas fabriqués sur place mais importés d'une plate-forme de fabrication* ».

Concernant les milieux naturels, la flore et la faune, il convient de rappeler que l'emprise du projet se situe en dehors de zones naturelles bénéficiant d'une protection réglementaire ou ayant donné lieu à des inventaires, ce qui constitue en soi une mesure d'évitement.

Afin de limiter les impacts sur les habitats et espèces, le maître d'ouvrage prévoit :

- de limiter l'emprise du chantier au strict nécessaire et de le délimiter par des clôtures temporaires ou des bornages visibles ;
- de stocker la terre végétale « *en tas peu conséquents et non compactés* » afin de préserver la pédofaune ;
- de limiter l'éclairage du chantier.

Par ailleurs, une 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 période printanière.

Pour atténuer l'impact sur le paysage et l'espace agricole, il est prévu de :

- planter 400 ml de haies composés d'essences locales le long de la future RD 115 entre les deux giratoires ;

- procéder à une rétrocession au monde agricole des surfaces occupées par les anciennes chaussées après destruction ainsi que des délaissés entre la nouvelle route de Ferrières et la future bretelle, entre la RD 115 et la future bretelle d'entrée sur la RN 11 depuis le giratoire Nord ainsi que des parcelles au sud ;
- végétaliser les délaissés, qui ne pourront être restitués au monde agricole en raison d'une configuration difficilement compatible avec les exigences d'exploitation (principalement les délaissés longeant la RD 115 au Nord et à l'Ouest).

Enfin, un suivi des nouvelles plantations est prévu sur deux années afin de s'assurer de leur reprise.

Pour limiter les envols de poussières, il est prévu de recouvrir les matériaux stockés d'une bâche ou d'un film de bitume et de procéder à un arrosage des pistes de chantier en période sèche.

### **5. Compatibilité du projet avec les plans et schémas en vigueur.**

L'étude d'impact cite bien les orientations du SDAGE Loire-Bretagne, mais se limite à conclure, sans plus de précisions, que « Le projet est compatible avec le SDAGE Loire Bretagne, car il respecte chacun des 15 enjeux ». Les 15 orientations du SDAGE étant déclinées en dispositions, dont toutes ne revêtent pas un même degré de prégnance pour le projet, il eut été attendu que l'étude d'impact s'attache en priorité, à rappeler les dispositions intéressant le projet et à démontrer la compatibilité du projet avec celles-ci. Une analyse plus étayée de la compatibilité du projet serait souhaitable, notamment vis-à-vis des dispositions listées ci-après<sup>1</sup> :

- 3 D2 : Réduire les rejets d'eaux pluviales (réseaux séparatifs collectant uniquement des eaux pluviales) ;
- 4 C : « Promouvoir les méthodes sans pesticides dans les villes et sur les infrastructures publiques » ;
- 5 B2 : « Autorisation portant sur de nouveaux ouvrages de rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel ».

Contrairement à ce qui est indiqué page 102, l'aire d'implantation du projet est incluse dans le périmètre du SAGE de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin. Il conviendra de s'assurer de la conformité du projet aux dispositions de son règlement.

Ce projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Ferrières et de Saint-Sauveur-d'Aunis. En effet, les règlements de ces documents d'urbanisme ne permettent pas, en l'état de leur rédaction actuelle, la réalisation des travaux d'infrastructure routière projetés. Les dossiers correspondants sont intégrés au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (Pièce I).

### **Prise en compte de l'environnement par le projet.**

S'agissant des impacts liés à la phase de réalisation du projet, notamment les risques de déversement de matières polluantes, les dispositions envisagées par le maître d'ouvrage (aires étanches pour les stockages dangereux, entretien des engins...) apparaissent adaptées et de nature à limiter les risques de pollution.

S'agissant plus spécifiquement du bruit, il conviendra de veiller à ce que le projet ne constitue pas une atteinte à la tranquillité publique au sens de l'article R. 1334-36 du Code de la santé publique. À cette fin, le pétitionnaire pourra utilement se référer au guide « bruit des chantiers » (juin 2013) du conseil national du bruit.

Bien qu'aucune espèce invasive n'ait été recensée dans l'aire d'étude, il conviendra lors du stockage des remblais provenant de l'extérieur, de prévenir par des moyens adéquats le risque de dissémination et d'infestation, notamment pour l'ambrosie, plante à très fort pouvoir allergène colonisant les terrains peu enherbés.

La définition précise des moyens à mettre en œuvre pour maîtriser les effets sur l'eau est renvoyée au dossier à établir au titre de la loi sur l'eau.

Concernant les mesures paysagères, bien que l'état initial ait qualifié les haies présentes sur le secteur de « haies à enjeu écologique et hydrologique modéré », le coefficient retenu pour les

<sup>1</sup> Les dispositions du SDAGE énumérées sont données à titre indicatif et ne revêtent pas un caractère d'exhaustivité.

plantations paraît faible (400 ml plantés pour 350 ml arrachés), compte tenu de la valeur écologique moindre d'une nouvelle plantation par rapport à des haies plus anciennes.

Faute de précisions suffisantes sur la méthodologie déployée pour procéder aux recensements des espèces végétales et animales et des zones humides, il est difficile d'apprécier, à ce niveau d'avancement des études, l'impact réel du projet sur l'environnement naturel même si, *a priori*, celui-ci devrait rester limité.

Il conviendra de s'assurer avant tout démarrage de travaux de l'absence d'espèces protégées dans la zone d'intervention.

S'agissant spécifiquement des effets sur les sites Natura 2000, les conclusions de l'évaluation des incidences, qui vont dans le sens de l'absence d'impact significatif, mériteront d'être confirmées à un stade d'avancement plus poussé dans la définition du projet.

Ainsi, dans la poursuite de l'élaboration de ce projet, au stade des différentes autorisations nécessaires à sa réalisation, une attention soutenue devra être portée aux espèces protégées et à l'eau pour garantir, *in fine*, un niveau de préservation de l'environnement adapté.

Pour la préfète et par délégation,

La Directrice Régionale Adjointe

Marie-Françoise BAZERQUE

## **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]