

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le 28 NOV. 2014

Mission Connaissance et Évaluation

**A63 - Elargissement à 2x3 voies
entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne
(Landes)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement**
(article L122-1 et suivants du code de l'Environnement)

Avis 2014-101

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation.

Demandeur : Vinci Autoroutes - ASF

Procédure : Déclaration d'utilité publique

Autorité décisionnaire : Préfet des Landes

Date de saisine de l'autorité environnementale : 29 septembre 2014

Date de l'avis de l'agence régionale de santé : 24 novembre 2014

Principales caractéristiques du projet

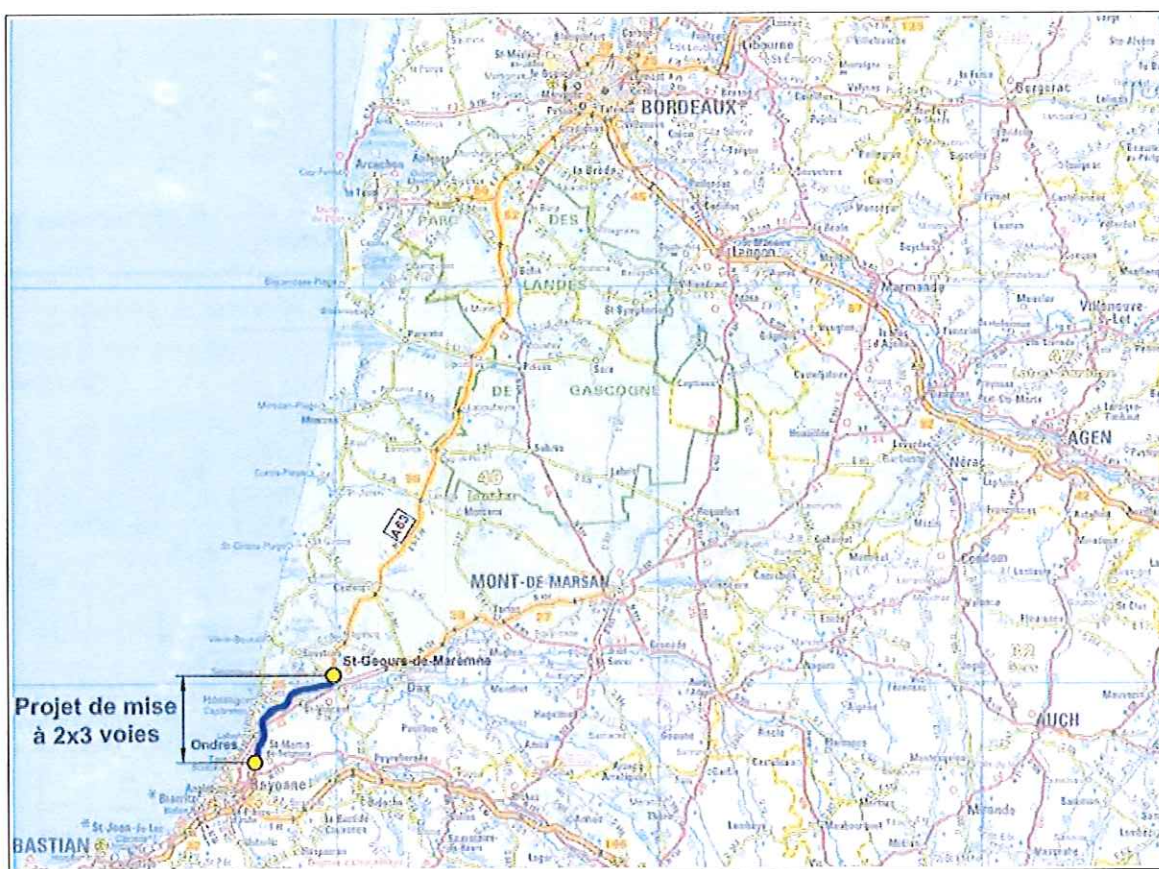
L'étude d'impact objet du présent avis porte sur l'aménagement à 2x3 voies de la section d'autoroute A63 située entre le diffuseur d'Ondres et le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne, dans le département des Landes.

Le projet comprend l'aménagement des chaussées par l'extérieur, incluant notamment des modifications de la plate-forme (terre-plein central, voies, bandes dérasées), et la reprise des ouvrages et équipements découlant directement de la mise à 2x3 voies de l'infrastructure.

Il intègre ainsi :

- l'aménagement des ouvrages d'art avec notamment la déconstruction-reconstruction de 10 ouvrages d'art,
- l'aménagement des bretelles d'accès de l'autoroute, en particulier en termes de visibilité et de géométrie,
- l'amélioration du réseau de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, afin d'améliorer la protection de la ressource en eau en limitant les risques de pollution accidentelle et chronique,
- l'amélioration des dispositifs de transparence hydraulique et écologique afin de minimiser l'impact de l'autoroute sur l'environnement,
- la création de protections phoniques dans le but de réduire l'impact acoustique de l'infrastructure sur l'habitat,
- les modifications et la mise à niveau des équipements, notamment des dispositifs de retenue et de protection aux chocs,
- la modification de la signalisation verticale et horizontale.

La carte suivante présente la localisation générale du projet.



Localisation du projet - Extrait de l'étude d'impact

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6a du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, relative aux travaux de création, d'élargissement ou d'allongements d'autoroutes.

Le projet est également soumis aux procédures de déclaration d'utilité publique, d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et d'autorisation au titre du défrichement.

Le présent avis est émis dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

I – Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale respecte les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

En remarque, l'étude d'impact a fait l'objet en mai 2014 de trois **addendums** (maraix d'Orx, acoustique, rétablissements des communications). Pour une bonne information du public, ces derniers devront également être joints au dossier d'enquête publique.

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

II.1 Analyse du résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations particulières.

II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial aborde les principales thématiques de l'environnement.

Concernant le **milieu physique**, le projet s'implante dans le bassin Adour-Garonne et intercepte plusieurs cours d'eau et ruisseaux listés dans le dossier, dont le **Boudigau** qui représente le principal cours d'eau. Concernant les eaux souterraines, les investigations réalisées ont permis de mettre en évidence la présence d'une **nappe à faible profondeur** au niveau des formations géologiques des dépôts dunaires et des sables des Landes présentes au droit du projet, particulièrement **vulnérable** sur certains secteurs. Trois captages en eau potable captant des nappes plus profondes sont recensées à proximité du projet. Plusieurs **zones humides** ont par ailleurs été recensées aux abords de l'autoroute.

Il convient également de relever que l'autoroute existante présente des dispositifs d'assainissement disparates avec, sur la plupart des secteurs, **des rejets diffus dans le milieu naturel**.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante à proximité immédiate du **Marais d'Orx**, qui constitue une **Réserve Naturelle Nationale** et un site **Natura 2000** d'une très grande richesse écologique abritant de très nombreux insectes, amphibiens, reptiles, poissons et mammifères, notamment des espèces menacées comme l'Anguille européenne et le Vison d'Europe. Le projet s'implante également à proximité d'une vaste **zone humide des Barthes d'Angresse et de Monbardon** qui constitue également un espace d'intérêt écologique majeur.

Des investigations faune et flore ont été réalisées et ont permis d'identifier les habitats naturels aux abords de l'autoroute. Il est en particulier noté la présence de **milieux particulièrement intéressants** comme les dunes à chênes lièges et les végétations aquatiques ou amphibies autour des étangs de Beyres et d'Yrieu, ainsi que des prairies humides et des landes humides atlantiques. L'étude intègre en pages 84 et suivantes une cartographie des habitats et de la flore de la zone d'étude. Celle-ci abrite (potentiellement ou de manière avérée) plusieurs **espèces protégées**, comme par exemple des mammifères (Vison d'Europe, Loutre d'Europe, Crossope aquatique), des chiroptères, des amphibiens et des oiseaux. Ces espèces protégées, ainsi que leurs habitats font l'objet de cartographies de synthèse figurant dans le dossier.

Il ressort également que les possibilités de franchissement de l'autoroute entre Ondres et Saint-Geours-de-Mareme restent **limitées pour la faune terrestre**, du fait des clôtures le long de l'autoroute et du nombre réduit d'ouvrages de franchissement adaptés.

A l'issue de l'analyse, il ressort que les **principaux secteurs sensibles** sur cette thématique sont constitués par la **vallée de la Palibe**, le complexe de milieux aquatiques et humides du **Boudigau**, du **canal de la Ceinture**, des **étangs de Beyres et d'Yrieu**, et du **marais d'Orx**, les boisements, le **ruisseau des Hontines**, et plus localement la zone humide jouxtant l'autoroute au droit du franchissement du ruisseau du **Moulin de Lamothe** et de ses affluents.

Concernant le milieu humain, quelques zones habitées présentes sous forme de bâti diffus sont situées à proximité immédiate de l'autoroute, notamment au niveau de la route départementale (RD) 26, de la RD 112 et de la RD 810. Une vaste zone d'urbanisation future est également recensée au droit du diffuseur d'Ondres. L'étude intègre **une étude acoustique** ayant notamment permis de caractériser l'ambiance sonore avant réalisation du projet, fortement marquée par l'existence actuelle de l'autoroute. En particulier, des « points noirs bruits » ont été identifiés dans le secteur d'étude. Les cartographies détaillées figurent en pages 158 et suivantes.

Enfin, l'étude intègre une **analyse paysagère** du secteur d'étude. Il est en particulier relevé que l'autoroute intercepte un site inscrit au titre du paysage : le site « Etangs landais Sud ».

II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

Concernant le milieu physique, la hiérarchisation de la vulnérabilité des eaux souterraines et l'identification des zones les plus vulnérables au droit du projet ont permis d'identifier des zones d'impacts potentiels plus ou moins forts. Le projet intègre plusieurs mesures en phase travaux permettant de limiter les risques de pollution, dont notamment la mise en place d'un **réseau d'assainissement provisoire, régulièrement entretenu** afin d'éviter les rejets directs d'eau polluée vers le milieu naturel. En remarque, les mesures de protection en phase chantier devront faire l'objet d'une **attention particulière au droit du Boudigau** et toute pollution du cours d'eau devra être portée à l'information de l'exploitant (SYDEC) pour mise en place de mesures adéquates.

Le projet intègre la mise en place d'un réseau d'assainissement définitif comprenant un réseau de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement en provenance de la plate-forme autoroutière et de ses abords immédiats, ainsi que des dispositifs de traitement (bassins multifonctions, fossés subhorizontaux enherbés) avant rejet dans les fossés ou cours d'eau. L'Autorité environnementale relève **le principe de mise en œuvre d'un réseau de collecte imperméabilisé (caniveau à fente béton notamment) et de traitement systématique des eaux de ruissellement avant rejet au milieu naturel dans les zones où la vulnérabilité des eaux superficielles et/ou souterraines est moyenne à très forte.**

En remarque, le projet est soumis à **autorisation au titre de la loi sur l'eau**. A cet égard, le projet devra faire l'objet d'une **étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau**, qui devra s'attacher à évaluer finement 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. Le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera instruit par les services en charge de la police de l'eau.

Concernant le milieu naturel, la réalisation du projet impacte potentiellement des habitats naturels ou des espèces protégées (altération ou destruction par effets d'emprise, pollution, création d'obstacle, etc ...), notamment dans les secteurs les plus sensibles (traversées de cours d'eau et zones humides). Le projet intègre plusieurs **mesures d'évitement et de réduction en phase travaux** (réduction d'emprise, assainissement provisoire, maintien de la continuité piscicole dans la mesure du possible, période de travaux favorable, mise en défens des espèces protégées, suivi de chantier par un écologue) permettant de limiter les incidences négatives du projet. Il est à mettre à l'actif du porteur de projet d'avoir listé ces différentes mesures par cours d'eau en pages 354 et suivantes.

Sur cette base, l'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en établissant des **fiches cours d'eau utilisables en phase travaux**, permettant d'identifier clairement les mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre, en les localisant à l'aide de cartographies à échelle adaptée et indiquant notamment les espaces à enjeux qu'il convient d'exclure de l'emprise des travaux. Ce travail mériterait également d'être réalisé pour les zones humides interceptées par le projet d'élargissement ainsi que par les futurs rétablissements de voiries routières et travaux connexes.

En remarque également concernant **les zones humides**, il s'avère que le diagnostic réalisé ne porte que sur celles localisées en bordures d'emprise. Or la modification des écoulements générée par l'infrastructure peut avoir des effets sur les zones humides situées à proximité. Il serait donc souhaitable d'assurer **un suivi de ces milieux** préalablement et postérieurement à l'aménagement pour évaluer les éventuels écarts et y remédier.

Le projet intègre l'aménagement et la mise en place de **dispositifs de transparence écologique** (suppression de seuils, création ou prolongement de banquettes ou création de buse sèche) pour la **faune aquatique ou semi-aquatique** favorisant le maintien ou l'amélioration de la continuité écologique au niveau des ouvrages de franchissement des cours d'eau. **Les mesures en faveur de la transparence du projet vis-à-vis de la faune terrestre** (hors cours d'eau), de l'avifaune ou des chiroptères (mise en place de plantations faisant office de guides ou trempins par exemple) mériteraient toutefois d'être précisées sur cartographies, sur la base d'une analyse des continuités écologiques interceptées par le projet.

Il ressort également que les mesures d'évitement et de réduction associées au projet ne permettent pas de garantir l'absence d'incidences sur des espèces protégées ou leurs habitats, ainsi que sur une partie des zones humides recensées à proximité immédiate du projet. L'étude d'impact ne permet pas de quantifier ces impacts résiduels, qui devront donner lieu à la mise en œuvre de **mesures compensatoires** (compensation zones humides et compensation au titre de la réglementation espèces protégées), celles-ci étant **non définies à ce jour**.

L'Autorité environnementale invite donc le porteur de projet à se rapprocher le plus tôt possible des services de l'Etat, sur la base d'une quantification des impacts et de propositions de mesures compensatoires (surface et localisation des zones de compensation, modalités de gestion), afin de garantir le respect des réglementations associées.

Nonobstant ces observations, au regard des mesures d'ores et déjà intégrées au projet et de l'addendum lié au marais d'Orx, le dossier conclut à **juste titre à l'absence d'incidences négatives notables** sur les espèces et habitats à l'origine de la désignation des sites Natura 2000 liés au marais d'Orx et au Boudigau.

Concernant la thématique **du milieu humain**, s'agissant de l'élargissement d'une autoroute existante, le projet ne contribue pas à modifier significativement le territoire. Concernant l'activité agricole, aucun bâtiment d'exploitation n'est situé dans les emprises du projet. Le projet ne fait pas apparaître de nouvelles perturbations liées à l'effet de coupure d'un point de vue agricole ou sylvicole. L'addendum portant sur le rétablissement des communications permet de visualiser dans de bonnes conditions les aménagements prévus dans le projet.

L'étude intègre également une **étude acoustique**. L'Autorité environnementale relève l'engagement du porteur de projet de **considérer la transformation de l'infrastructure routière existante comme significative** et de mettre en place des protections acoustiques permettant de limiter les nuisances sonores ressenties par les riverains en respectant les seuils réglementaires. Il est également relevé l'engagement du porteur de projet de mettre en place **un revêtement de chaussée réduisant les niveaux sonores de 3 dB(A)** par rapport à l'existant.

La **localisation** et le **type** des protections acoustiques ainsi que les **valeurs de bruit** calculées au niveau du bâti existant après réalisation du projet ne sont pas indiquées dans l'étude d'impact, mais figurent dans l'addendum acoustique. **Des contrôles du bon respect des seuils réglementaires après réalisation des travaux** devront également être réalisés par le porteur de projet.

Concernant la **qualité de l'air**, malgré une hausse du trafic à terme, une baisse des émissions de plusieurs polluants est envisagée par rapport à la situation actuelle compte tenu de l'amélioration du parc automobile. Un dépassement des indices sanitaires est cependant prévisible pour plusieurs polluants. Il est cependant observé que la situation avec ou sans projet est identique et que la situation actuelle présente déjà des dépassements sanitaires du fait de la pollution de fond.

En remarque toutefois, le dossier fait l'hypothèse que la population reste constante dans la bande d'étude à l'horizon 2038. Or, compte tenu de la forte croissance démographique des communes concernées, il aurait été souhaitable qu'une estimation soit faite de l'évolution de la population dans le domaine d'études concerné.

Par ailleurs, pour une meilleure compréhension du public, quelques **compléments d'informations** d'ordre général sur la pollution de l'air pourraient être apportés au dossier (présentation générale des effets sur la santé des polluants, définitions des différentes valeurs relatives aux polluants de

l'air (valeur limite, objectif de qualité, ...), report des résultats de la caractérisation des risques sanitaires).

Concernant la problématique **incendie**, il y a lieu de noter que la réalisation des différents travaux en période estivale pourra nécessiter une dérogation aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 7 juillet 2004. Un dossier de demande devra être établi par le maître d'ouvrage comprenant la définition des travaux par poste (décapage, terrassement, ouvrages d'art...) avec les dérogations d'horaires de travail souhaitées, ainsi que les mesures compensatoires mises en place (surveillance, cuve d'eau armée, bande débroussaillée, dispositif de surveillance et d'alerte...). En phase exploitation, il convient de mettre en avant le respect des obligations légales de débroussaillage de l'emprise.

Concernant la thématique du **paysage**, le projet intègre des aménagements paysagers dont les principes généraux sont présentés en pages 376 et suivantes. Toutefois, le dossier ne permet pas d'apprécier si **ces principes généraux sont compatibles avec la mise en place des protections acoustiques ou des plantations spécifiques permettant de sécuriser les traversées de l'autoroute par les chiroptères. Ce point mériterait d'être clarifié.** Par ailleurs, des **photomontages**, s'attachant notamment à représenter le projet paysager au niveau des diffuseurs ou des sites les plus sensibles (riverains notamment) recensés à proximité du projet mériteraient d'être intégrés au dossier pour une meilleure perception des aménagements prévus.

En remarque, concernant l'ensemble **des mesures d'évitement et de réduction** d'ores et déjà intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article R122-14 du Code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale.

A cet égard, **et afin de faciliter la mise en application de ces dispositions par le service instructeur**, il est recommandé de compléter la présente étude par un document indépendant :

- récapitulant les différentes mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet,
- rappelant les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou de la santé humaine, du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets,
- proposant un échéancier pour la réalisation d'un ou de plusieurs bilans.

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact intègre une partie relative à la présentation et à la justification du projet.

Il est noté que le projet contribue à la mise en place d'un **assainissement des eaux pluviales permettant d'améliorer sensiblement la situation actuelle pour le milieu récepteur.**

Le projet, par la mise en place d'un revêtement adapté et de protections acoustiques, contribue également à **réduire les nuisances sonores ressenties par les riverains** en respectant les seuils réglementaires associés.

L'étude précise également l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans / schémas en vigueur. La compatibilité du projet avec le **Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux Adour Garonne (SDAGE)** est en particulier examinée. L'Autorité environnementale rappelle à cet égard que le SDAGE prévoit un taux de compensation de 150 % pour les zones humides impactées.

Il est à noter également que la réalisation du projet nécessite **une mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes traversées (modification ou création d'emplacements réservés, modification du règlement des zones pour permettre la réalisation d'affouillements, suppression d'espaces boisés classés). En remarque, ces dossiers de mise en compatibilité font l'objet d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'Autorité environnementale.

Le dossier intègre également une analyse des **effets cumulés avec les autres projets connus** qui n'appelle pas d'observations particulières.

II.5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact objet du présent avis porte sur l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne. L'étude d'impact comprend trois **addendums** datés de mai 2014, portant sur le marais d'Orx, l'acoustique et les rétablissements des communications. Pour une bonne information du public, ces derniers devront être joints au dossier d'enquête publique.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et permet de faire ressortir les principaux enjeux du secteur d'implantation. Il est relevé en particulier la qualité de la partie relative à la thématique du milieu naturel.

Toutefois, **l'analyse des impacts et la présentation des mesures appellent des observations** listées en partie II.3 du présent document.

Le projet contribue à la mise en place d'un **assainissement des eaux pluviales permettant d'améliorer sensiblement la situation actuelle pour le milieu récepteur**. Le projet, par la mise en place d'un revêtement adapté et de protections acoustiques, contribue également à **réduire les nuisances sonores ressenties par les riverains** en respectant les seuils réglementaires associés.

La **localisation** et le **type** des protections acoustiques ainsi que les **valeurs de bruit** calculées au niveau du bâti existant après réalisation du projet ne sont pas indiquées dans l'étude d'impact, mais figurent dans l'**addendum acoustique**. **Des contrôles du bon respect des seuils réglementaires après réalisation des travaux** devront également être réalisés par le porteur de projet.

Il ressort également du dossier que **l'analyse des incidences résiduelles du projet sur les espèces protégées ou les zones humides recensées n'est pas à ce jour totalement aboutie**. L'Autorité environnementale invite le porteur de projet à se rapprocher au plus tôt des services de l'Etat afin de valider les mesures à mettre en oeuvre. De plus, **les mesures en faveur de la transparence du projet vis-à-vis de la faune terrestre** (hors cours d'eau), de l'avifaune ou des chiroptères (mise en place de plantations faisant office de guide ou de tremplins par exemple) mériteraient d'être précisées sur cartographie en lien avec le projet paysager, sur la base d'une analyse des continuités écologiques interceptées par le projet.

Par ailleurs, les nombreuses mesures en faveur de la préservation du milieu naturel dans les secteurs les plus sensibles (traversées de cours d'eau, zones humides) mériteraient d'être **cartographiées et capitalisées en fiches utilisables en phase travaux**. Enfin, il conviendrait de confirmer que les principes généraux des aménagements paysagers issus de l'analyse paysagère sont bien **compatibles** avec la mise en place des protections acoustiques ou des plantations spécifiques permettant de sécuriser les traversées de l'autoroute par les chiroptères. Enfin, le dossier gagnerait à intégrer des **photomontages** au niveau des diffuseurs ou des zones les plus sensibles (riverains notamment) permettant au lecteur d'apprécier dans de bonnes conditions la pertinence des aménagements paysagers prévus en lien avec les protections acoustiques à mettre en oeuvre.

Quelques compléments sont également sollicités pour faciliter l'application de l'article R122-14 du Code de l'environnement concernant la mention des mesures et du suivi dans les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet.

Le Préfet de région,



Michel DELPUECH