

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine

Poitiers, le 31 AOUT 2017

Mission Évaluation Environnementale  
Pôle projets

## Création d'un nouveau réseau de transport de gaz entre Lagord et La Rochelle-Vaugouin" (17)

**Avis de l'Autorité environnementale**  
(article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2017 – 5047

*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'autorisation préalables à la réalisation.*

<b>Localisation du projet :</b>	Communes de Lagord, l'Houmeau, La Rochelle, Nieul-sur-Mer
<b>Demandeur :</b>	Société GRT gaz
<b>Procédure principale :</b>	Demande d'autorisation de construire et d'exploiter et DUP
<b>Autorité décisionnelle :</b>	Préfet de la Charente-Maritime
<b>Date de saisie de l'Autorité environnementale :</b>	3 juillet 2017
<b>Date de demande de la consultation du Préfet de département :</b>	3 juillet 2017
<b>Date de consultation de l'Agence Régionale de Santé :</b>	5 juillet 2017

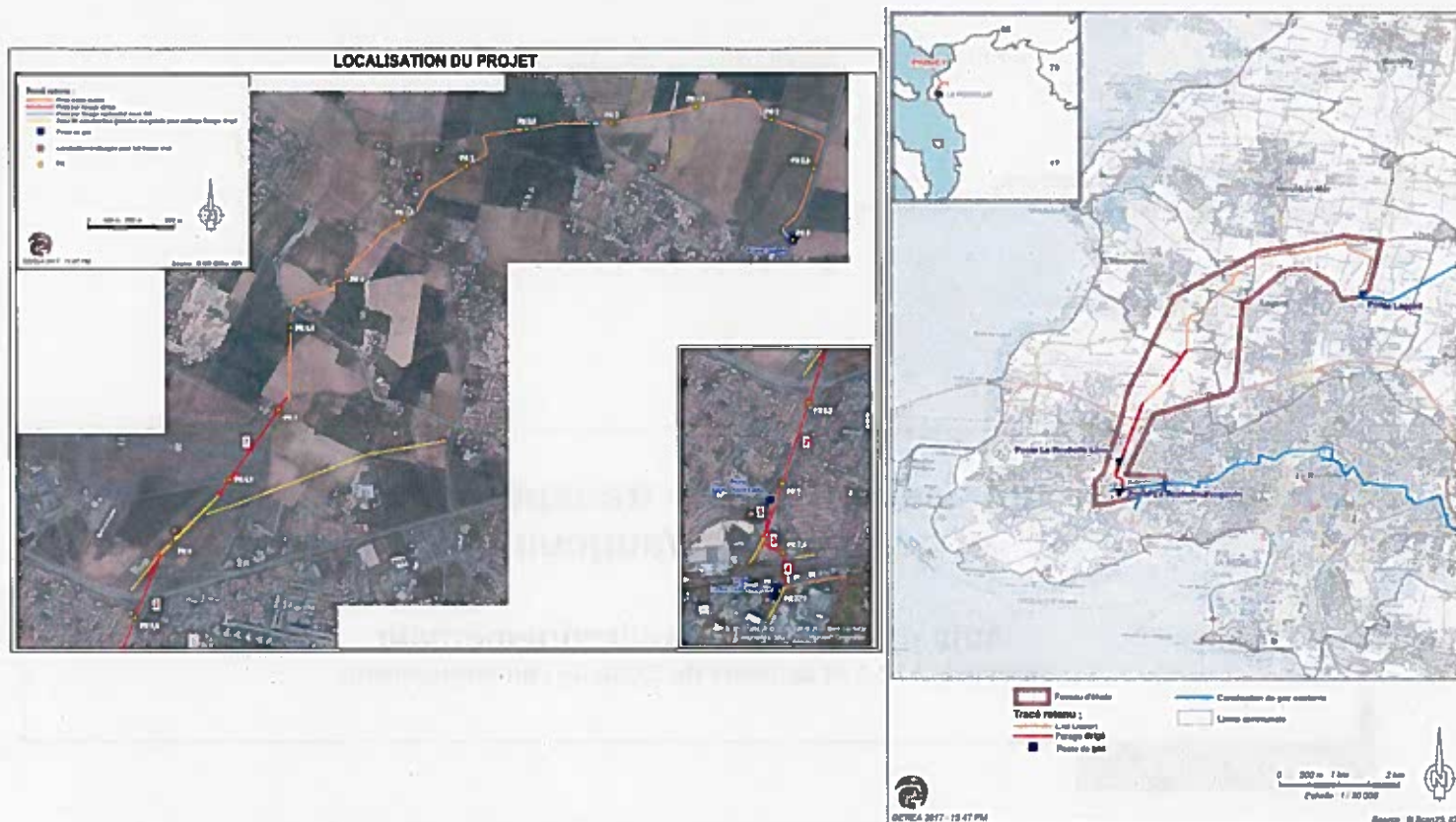
### – I – Le projet et son contexte.

Le présent avis porte sur le projet de construction et la mise en service d'un nouveau réseau de transport de gaz, reliant les communes de Lagord à La Rochelle-Vaugouin, dans le département de la Charente-Maritime.

Ce projet vise à restructurer les capacités de transport de gaz naturel de l'agglomération rochelaise. Après la mise en service de ces nouvelles canalisations, les ouvrages datant de 1965 et présentant des non-conformités réglementaires seront mis en arrêt définitif d'exploitation.

La localisation du projet est représentée ci-après : le tracé envisagé, d'une longueur totale d'environ 8,5 km traverse les communes de Lagord, L'Houmeau ainsi que la partie ouest de La Rochelle, et longe la limite sud de la commune de Nieul-sur-Mer sur environ 750 m. Son tracé est localisé, pour sa partie rurale, en

grande majorité en parcelles privées sous convention de servitude, et pour la partie périurbaine et urbaine de La Rochelle, principalement en emprunt du domaine public.



Sources : Étude d'impact "Création d'un nouveau réseau de transport de gaz reliant Lagord à La Rochelle-Vaugouin", Mars 2017

Le présent avis est émis dans le cadre d'une procédure de demande d'autorisation de construire et d'exploiter sollicitée au titre du Code de l'environnement et d'une déclaration d'utilité publique (DUP) permettant l'instauration d'une servitude selon les modalités définies aux articles R. 11-1 à R. 11-31 du code de l'expropriation. La présence de la canalisation nécessite en effet la mise en place d'une servitude *non aedificandi* (construction interdite) et *non sylvandi* (plantations d'arbres de haute tige interdites)<sup>1</sup> pour des raisons de sécurité. Les servitudes d'utilité publique instituées le long des canalisations de gaz encadrent, pour les mêmes raisons, la gestion et l'extension des établissements recevant du public ERP de plus de 100 personnes (cf. p. 166).

Le projet est soumis à étude d'impact en application des dispositions du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement portant sur les installations classées pour la protection de l'environnement<sup>2</sup>.

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier. Ils concernent principalement la phase de chantier et sont relatifs à la prise en compte de la biodiversité, des risques technologiques et du patrimoine historique en raison de la présence potentielle de vestiges archéologiques dans le fuseau d'étude. Il y a lieu également de tenir compte de l'impact des servitudes instituées le long de l'ouvrage, ainsi que des risques en phase d'exploitation.

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

### II.1. Contenu du dossier.

L'étude d'impact est conforme aux exigences de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Elle est globalement claire, complète et bien illustrée. Elle renvoie notamment à une étude de danger, son résumé non technique et plusieurs annexes techniques. Le résumé non technique de l'étude d'impact en reprend,

1 Il y a interdiction de construire des bâtiments ou de planter des arbres de haute tige (plus de 2,70 m de hauteur) dans la bande grevée de servitude et l'obligation de consulter GRT gaz avant d'effectuer des travaux à proximité de l'ouvrage. La servitude *non aedificandi* et *non sylvandi* est de 6 m de largeur (3 m de part et d'autre) pour les canalisations de type DN150 (DN pour Diamètre Nominal) et 5 m pour le type DN100 (2,5 de part et d'autre de la canalisation).

2 Rubrique n°37 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement concernant les canalisations pour le transport de gaz inflammables, nocifs ou toxiques, de dioxyde de carbone, dont le produit du diamètre extérieur avant revêtement par la longueur est supérieur ou égal à 500 mètres carrés, ou dont la longueur est égale ou supérieure à 2 kilomètres.



comme prévu par les textes, les principaux éléments (contexte, caractéristiques techniques, impacts du projet) et permet une bonne appréhension du dossier par le public.

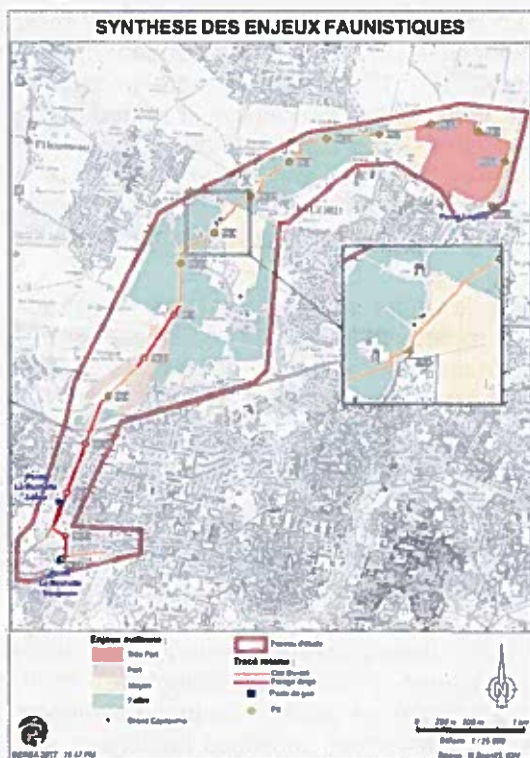
## **II.2. État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.**

L'analyse de l'état initial de l'environnement, des impacts du projet et la présentation des mesures pour éviter, réduire voire compenser les incidences du projet abordent les thématiques du milieu physique, du milieu naturel et du milieu humain. Une synthèse de l'état initial et des enjeux soulevés par le fuseau d'étude est présentée en page 143. Un tableau de synthèse des impacts et des mesures de réduction et de compensation du projet sont proposés en page 175.

**II.2.1. Milieux physiques :** le fuseau d'étude s'inscrit sur un plateau calcaire marqué par l'absence de relief et de dénivelé significatif. Le projet n'aura aucun impact sur le relief, la canalisation épousant systématiquement le relief naturel. Le projet ne traverse aucun cours d'eau et évite toutes les zones humides identifiées dans le fuseau d'étude. Il n'existe aucun forage d'adduction d'eau potable ou périmètre de protection de captage sur les territoires traversés. Le projet ne nécessite aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle et n'est source d'aucun rejet dans les eaux superficielles. Les seuls risques naturels notables sont les risques "tempête" et "retrait-gonflement des argiles". La commune de La Rochelle est également concernée par les risques "d'inondation par ruissellement" et les "risques littoraux", la commune de L'Houmeau étant quant à elle concernée par le risque "d'effondrement de cavités souterraines". Ces éléments sont en tant que de besoin pris en compte dans les calculs de conception de l'ouvrage. Le projet intègre par ailleurs plusieurs mesures en phase travaux permettant de limiter les risques de pollution des eaux souterraines et des sols (plan d'intervention, bâchage du chantier, kits de sécurité anti-pollution, interdiction de stockage d'hydrocarbures en dehors des bases de vie etc).

**II.2.2. Milieux naturels:** le projet s'inscrit dans un contexte agricole dans ses deux tiers nord (grandes cultures céréalières) et urbain dans le tiers sud. Le fuseau d'étude n'intercepte aucun périmètre de protection ou d'inventaire des milieux naturels. Il englobe toutefois trois secteurs gérés en « Espaces Naturels Sensibles » (ENS) par le Département de la Charente-Maritime.

**État initial :** Les investigations de terrain mettent en évidence des formations végétales et des espèces



carte extraite de l'étude d'impact page 120

relativement communes<sup>3</sup>. Une seule espèce de flore protégée (Euphrase de Jaubert) a été répertoriée dans le fuseau d'étude. Pour la faune, les principaux enjeux concernent un cortège d'oiseaux nicheurs des plaines agricoles (Alouette des champs, Cisticole des joncs, Chardonneret, Linotte mélodieuse, Œdicnème criard) et un insecte, le Grand Capricorne repéré dans les chênes d'une haie.

<sup>3</sup> Pour la flore, la première prospection de terrain a eu lieu le 9 octobre 2015 pour des observations générales de la flore présente. En 2016, 5 sorties dédiées à l'observation de la flore et des milieux présents ont été réalisées du printemps à la fin d'été (le 5 avril, le 11 mai, le 22 juin, le 26 juillet et le 31 Août). Pour la faune, trois sorties spécifiques ont été réalisées les 5 avril, 11 mai et 22 juin 2016.

Impacts du projet et mesures d'évitement-réduction-compensation : le porteur de projet a privilégié l'évitement des secteurs les plus sensibles. En particulier, le tracé évite les deux stations d'Euphraise de Jaubert, ainsi que tous les boisements présents dans le fuseau d'étude, notamment les arbres à saproxylophages, habitat du Grand Capricorne. Les trois Espaces Naturels Sensibles demeureront également peu impactés, la canalisation étant posée par forage dans ces secteurs. Dans les secteurs à niveau d'enjeu faible, le porteur de projet s'engage à faire vérifier par un écologue, avant le début des travaux, qu'aucun oiseau d'intérêt patrimonial n'est présent dans l'emprise de la future piste de travail.

Le projet intègre également à bon escient une mesure de suivi post-travaux de la recolonisation des espèces végétales d'intérêt patrimonial et l'obligation de remise en état des terres agricoles.

Toutefois, le projet traverse 3 haies arbustives, dont deux inscrites comme "haies remarquables" au PLU de L'Houmeau (cf. p. 153 carte 44). À titre de mesure compensatoire de la servitude *non sylvandi*, le porteur de projet s'engage à replanter 30 m linéaire de haie "bocagère" dans des secteurs à définir avec les municipalités de L'Houmeau et/ou de Lagord (cf. p. 154 carte 45).

En phase travaux : le projet s'accompagne de plusieurs mesures d'évitement et de réduction : balisage des zones à fort enjeu biologique, suivi environnemental du chantier, limitation des emprises, choix d'une période optimale, mesures de prévention des pollutions accidentelles et diffuses, etc. En cas de retard dans le planning prévisionnel, le porteur de projet s'engage, dans les secteurs à enjeu pour l'avifaune, à prendre des mesures de "stérilisation des sols" consistant à rendre inhospitalière la zone de chantier (par des labours préventifs par exemple) de manière à créer les conditions de report sur des habitats de substitution présents à proximité (cf. p. 155).

Dans ces conditions, le porteur de projet considère que le projet n'aura pas d'impact significatif sur la faune et la flore patrimoniales.

**II.2.3. Milieu humain** : le projet traverse principalement des zones naturelles ou agricoles sur les communes de Lagord et L'Houmeau (60 % du tracé). Le territoire concerné par le fuseau d'étude est peu peuplé, à l'exception du dernier tiers sur la commune de La Rochelle, marqué par un tissu urbain dense. Le projet traverse ainsi une zone comprenant des activités commerciales et industrielles, des secteurs périurbains avec des équipements sportifs et plusieurs établissements recevant du public (ERP).

Concernant les risques technologiques, un risque de pollution pyrotechnique résiduel a été identifié sur la partie sud du fuseau d'étude, lié à la présence d'engins explosifs provenant des bombardements du port de la Pallice durant la seconde guerre mondiale. Le porteur de projet s'engage à faire réaliser des investigations de terrain préalablement au démarrage des travaux et à faire stopper le chantier en cas de découverte fortuite d'objets suspects. Par ailleurs, sur la commune de La Rochelle le projet se situe en limite de l'enveloppe du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de l'usine SOLVAY, classée SEVESO<sup>4</sup>. L'étude d'impact indique, en page 132, que "le zonage réglementaire du PPRT semble plus éloigné que le tracé projeté" (cf. figure 19). L'Autorité environnementale demande à ce que ce point soit expertisé de manière certaine.

Concernant les infrastructures de transport, le projet traverse plusieurs infrastructures de transport routier importantes (deux routes nationales et trois routes départementales), la voie ferrée dédiée au fret qui irrigue le port de la Pallice et ses différentes infrastructures industrielles et, enfin, la piste d'envol de l'aéroport de La Rochelle - Laleu. Ces infrastructures seront franchies par forage et sans interruption de trafic, limitant ainsi les impacts du chantier sur la mobilité.

En termes de paysage et d'urbanisme, le tracé retenu ne traverse aucune zone de protection des sites et paysages, ni de zone de protection des monuments historiques. Bien que recensée dans le fuseau d'étude, la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)<sup>5</sup> de La Rochelle ne sera pas impactée par le tracé (cf. carte 26 p. 125). En général, la remise en état assure l'invisibilité du tracé de sorte que l'impact du projet reste limité au respect de la servitude *non sylvandi* dans la traversée des quelques haies présentes sur le tracé.

Par ailleurs, il y a lieu de noter la présence d'un riche patrimoine historique. Le projet est de nature à révéler une sensibilité archéologique, plusieurs secteurs d'intérêt archéologique<sup>6</sup> étant traversés sur les trois communes concernées (cf. p. 127 cartes 27,28,29). Le porteur de projet s'engage à réaliser un diagnostic archéologique préalable dans les zones potentiellement sensibles identifiées par le Service Régional de l'Archéologie et rappelle, à juste titre, l'obligation réglementaire d'information des Services régionaux en charge de l'archéologie en cas de découverte fortuite de vestiges.

Concernant le cadre de vie des riverains, des mesures d'évitement et de réduction d'impact sont prévues (plan de circulation, horaires de chantier, limitation du niveau sonore, traitement des poussières, etc.) pour limiter les dérangements temporaires occasionnés par le chantier (cf. p. 160 et suivantes). L'activité la plus

<sup>4</sup> Les bâtiments de l'usine SOLVAY classée SEVESO sont situés à 200 m de la canalisation DN 150 à construire.

<sup>5</sup> Il s'agit d'un secteur réglementaire de type zone de patrimoine naturel au niveau des lieux-dits "La Faucherie" et "La Bergerie".

<sup>6</sup> Zones d'archéologie préventive prescrites par arrêté du 25 novembre 2004 modifié par l'arrêté du 21 mars 2005.

sensible aux impacts environnementaux du projet est l'agriculture, avec environ 10 ha concernés par les travaux. Toutefois, la remise en état des terrains et des réseaux après travaux garantit un impact limité dans le temps sur l'activité agricole. Les activités touristiques peuvent également souffrir d'une baisse d'attractivité temporaire, malgré les mesures prises pour limiter les nuisances et perturbations pendant la phase de travaux.

Concernant l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, la décision d'autorisation devra préciser les prescriptions à respecter par le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, à défaut, compenser les effets négatifs notables. Elle devra également préciser les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

**II.3. Justification et présentation du projet d'aménagement :** le projet intègre en pages 29 et suivantes une présentation de la démarche ayant permis de définir le tracé de moindre impact, sur la base de la définition d'une aire d'étude, puis de fuseaux, puis des variantes de passage. Une cartographie des variantes étudiées figure en page 34. La pertinence de cette démarche itérative permettant au porteur de projet de privilégier l'évitement des secteurs les plus sensibles mérite d'être soulignée.

**II.4. Estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement :** En application de l'article R. 122-5, 8° et 9° du Code de l'environnement, les mesures prises en faveur de l'environnement et les principales modalités de suivi de ces mesures ainsi que les effets attendus, doivent figurer dans l'étude d'impact. La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes. L'étude d'impact présente, en page 176, une estimation succincte du coût des mesures en faveur de l'environnement. L'Autorité environnementale invite le porteur de projet à valoriser le travail d'intégration environnementale réalisé, par l'établissement d'un tableau de synthèse récapitulant l'estimation des dépenses correspondantes aux différentes mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées. Il conviendra également de préciser les principales modalités ou protocoles envisagés pour leur évaluation (suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité par rapport aux résultats attendus), et globalement de distinguer les coûts liés à la phase chantier de ceux liés à la phase exploitation.

### **III - Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.**

L'Autorité environnementale souligne la bonne qualité globale de ce dossier portant sur la construction et la mise en service d'un nouveau réseau de transport de gaz de 8,5 kilomètres, reliant les communes de Lagord à La Rochelle-Vaugouin, dans le département de la Charente-Maritime.

L'étude d'impact, de bonne facture, permet de caractériser les principaux enjeux de la zone d'étude, portant notamment les milieux naturels et agricoles, le patrimoine archéologique et la prévention des risques technologique et pyrotechnique. L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont également traitées de manière satisfaisante. Le coût et les modalités de suivi de la réalisation de ces mesures restent cependant à préciser.

L'Autorité environnementale relève la pertinence de la démarche d'évitement mise en œuvre par le porteur de projet. Les incidences du projet, en particulier sur le milieu naturel, restent dès lors très limitées et les mesures proposées sont adaptées aux enjeux. La définition des mesures reste encore à poursuivre pour apporter les dernières précisions nécessaires à la prise en compte d'éventuels risques technologique et pyrotechnique ainsi qu'à la préservation, le cas échéant, du patrimoine archéologique.

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Directeur Régional

  
Patrice GUYOT

