



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le 15 MAI 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Aménagement de la RD 948 entre Aizenay et Challans
Mise à 2x2 voies des sections Challans - Les Montées et La Vie - Aizenay
CONSEIL GENERAL DE LA VENDEE
Département de la Vendée

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement à 2x2 voies de deux sections de la RD 948 entre Aizenay et Challans et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet ; dans le cadre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique pour laquelle le dossier a été établi.

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

1 - Présentation du projet

Le projet consiste à poursuivre l'aménagement de l'itinéraire de la RD 948 à 2x2 voies entre les contournements d'Aizenay et de Challans, par la réalisations de deux nouvelles sections :

- entre le contournement de Challans et le lieu dit "les Montées" (4,7 km) ;
- entre la Vie et le contournement d'Aizenay (3,5 km).

Les objectifs principaux assignés par le conseil général à cette opération visent à :

- compléter le réseau routier départemental en connectant, dans de bonnes conditions de sécurité, le nord ouest de la Vendée à La Roche-sur-Yon et aux grands axes structurants ;
- assurer des conditions optimales de sécurité, de visibilité et de lisibilité aux usagers en transit sur cet axe ;
- rétablir des conditions de sécurité satisfaisantes pour les riverains et les voies interceptées.

Le projet comportera deux chaussées unidirectionnelles à deux voies avec accotements, séparées par un terre plein central.

Pour la première section "Challans - Les Montées", l'aménagement sera intégralement réalisé en tracé neuf et, majoritairement, au sud de la voie existante (excepté pour la partie de raccordement au contournement de Challans). Une grande partie de la voie existante sera conservée pour constituer un itinéraire de substitution et participer au rétablissement des communications. Cette section comportera deux carrefours d'échange : un giratoire plan en première phase (dénivelé à terme, lorsque le trafic et l'urbanisation du secteur est de Challans le nécessiteront), dans le secteur "des Borderies" et un carrefour dénivelé (échangeur), dans le secteur de "Sainte Marie de la Veronnière".

La seconde section - "La Vie – Aizenay" - sera quant à elle réalisée en utilisant l'axe existant (aménagement en place). Une seconde chaussée de deux voies sera réalisée parallèlement au sud. Sur cette partie, deux échangeurs seront réalisés à "l'Espérance" et à "la Guedonnière".

La zone d'étude s'inscrit dans un contexte rural, caractérisé par un paysage bocager vallonné. Le projet traverse des espaces de cultures et de prairies, jalonnés de quelques haies, mais aussi des zones humides, étangs ou mares.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet d'aménagement des deux sections de la RD 948 est concerné par la traversée de deux périmètres de protection de captages destinés à l'alimentation en eau potable.

La section Challans – "les Montées" traverse une zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2. Ainsi, les autres enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement le paysage, la préservation des milieux naturels, des zones humides, ainsi que l'environnement humain (nuisances, bruit...).

3 - Qualité du dossier

3.1 - Etat initial

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

L'état initial identifie et cartographie pour chaque thème les zonages, servitudes et secteurs d'intérêt qui concernent chacune des zones d'études des deux sections étudiées.

C'est ainsi que le dossier montre sans ambiguïté que la route existante et son aire d'étude traverse le périmètre de protection éloignée du captage d'eau souterraine de la Verie et du captage d'eau superficielle du barrage d'Apremont. L'état initial décrit le contexte hydrographique des deux bassins versants concernés : d'une part du Marais Breton et de la Baie de Bourgneuf, pour la section côté Challans avec quelques ruisseaux permanents ou temporaires interceptés, et d'autre part, celui de la Vie et du Jaunay, pour la section côté Aizenay, qui n'est concernée que par le rétablissement d'écoulements temporaires.

Une seule ZNIEFF de type 2 - "Secteur de Soullans-Commequiers » - concerne directement la section "les Montées". La ZNIEFF de type 2 "Vallée de la Vie et du lac de Barrage à Dolbeau" n'est pas à proprement parler directement concernée par la section La Vie - Aizenay (ce sera le cas lorsqu'il s'agira, dans une autre étape du programme, de franchir la Vie). Le dossier présente le descriptif et les caractéristiques des ZNIEFF présentes à proximité évoquées ci-avant. Aucun site Natura 2000 n'est répertorié aux environs immédiats des aires d'étude.

Au global, des investigations spécifiques permettant de mettre en évidence les enjeux au titre de la faune et de la flore ont été conduites sur les zones d'étude, à des périodes favorables, avec une pression de prospection adaptée aux enjeux pour la majorité des groupes taxonomiques.

L'état initial présente notamment sous forme cartographique, la localisation des divers types d'habitats naturels d'intérêt, et des descriptifs complets pour chaque habitat identifié. Il est illustré utilement de clichés photographiques. Une carte localise, par rapport au tracé de route proposé, les espèces et habitats sensibles identifiés. La liste des espèces, ainsi que leur statut de protection, sont indiqués.

S'agissant des zones humides, l'état initial mentionne et présente des cartes de localisation des zones humides qui se recoupent et se complètent avec celles des inventaires réalisés dans le cadre des deux SAGE concernés. L'état initial complète cette information par l'analyse des cortèges floristiques, menée dans le cadre de l'identification des habitats naturels mentionnée précédemment. Les planches illustratives indiquent clairement que l'actuelle RD 948 interceptait déjà certains de ces secteurs humides qui correspondent le plus souvent à des fonds de vallons, où les continuités hydrauliques étaient déjà rétablies de part et d'autre par divers ouvrages.

L'état initial identifie et décrit les entités paysagères de la zone d'étude, en fournissant des vues qui illustrent les cinq séquences rencontrées. Les vues aériennes en ortho-photoplan et des planches photographiques figurant au dossier pour d'autres items permettent également d'appréhender le contexte paysager traversé par la RD 948 existante.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une analyse spécifique. L'état initial présente l'environnement sonore ambiant qui indique clairement que divers secteurs habités sont d'ores et déjà considérés comme situés dans des zones d'ambiance sonore non modérée, avec des niveaux de bruit diurnes supérieurs à 65 dB(A).

3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser

L'étude présente une analyse des effets du projet sur les différentes thématiques de l'environnement.

S'agissant de doubler un axe routier existant dont les points de raccordements sont figés, il n'a pu être envisagé de solution alternative visant à passer en dehors des périmètres de protection des captages d'eau potable déjà traversés par l'actuelle RD 948. Aussi, le porteur de projet s'est-il engagé d'emblée à mettre en œuvre les dispositions visant à limiter toute atteinte par une pollution chronique ou accidentelle, en envisageant la réalisation d'ouvrages d'assainissement étanches, clapets, by-pass.

Plus globalement, en matière d'assainissement, le dossier a procédé à l'évaluation des flux de pollutions chroniques, saisonnières et accidentelles générés par l'infrastructure doublée avec son trafic à terme, et a défini des mesures visant à capter, traiter et éliminer les charges polluantes en tenant compte du niveau d'acceptabilité par le milieu récepteur.

Comme la route existante, l'infrastructure doublée impactera les mêmes cours d'eau et ruisseaux. Tous les ouvrages de rétablissement hydraulique, du fait de leur longueur, sont envisagés avec puits de lumière en terre plein central de la 2x2 voies. Le dimensionnement de ces ouvrages intègre aussi l'aménagement de dispositifs pour le passage de la petite faune (banquette) ou un élargissement plus conséquent pour le passage de la grande faune .

Les zones humides, telles qu'identifiées à l'état initial, situées le long du tracé actuel, seront impactées par le doublement. Au global, la surface atteinte par remblais ou assèchement est de 4,7 hectares. Les mesures d'évitement évoquées au travers des planches p 222 à 225 permettent d'évaluer comment le nouveau tracé proposé a permis de réduire au global la surface de zones humides initialement impactée. Les modalités de réhabilitation de zones humides en compensation sont explicitées p243-245 : au final, elles porteront sur 7 hectares. Les tableaux récapitulatifs, les cartes des incidences et les cartes des mesures illustrent et localisent avec suffisamment de précision les divers impacts résiduels et les compensations envisagées.

A certains endroits, en lien avec ces mesures de réhabilitation de zones humides, de nouvelles mares seront recrées pour favoriser la colonisation de ces espaces par la biodiversité et les continuités au sortir des rétablissements hydrauliques.

Aucune espèce végétale protégée n'avait été identifiée. En ce qui concerne les deux espèces déterminantes rencontrées - orchis à fleurs lâches dans la prairie humide de La Bardonnière et l'orchis mâle sous couvert d'un boisement humide de La Charloisière - le dossier ne mentionne pas dans quelle mesure le projet aura ou non un impact sur la pérennité de celles-ci .

Le dossier indique par ailleurs qu'une station floristique de qualité, à l'est de Sainte-Marie et de La Verrière , sera perturbée, sans qu'il nous soit possible de faire le lien avec les divers milieux décrits à l'état initial.

A noter que le projet contribuera à l'éradication d'une station de renouée du Japon (plante envahissante), au droit des travaux du futur échangeur du secteur de l'Espérance. Des dispositions particulières seront donc à prendre concernant la gestion des terres, pour éviter toute nouvelle dissémination de la plante en question.

A la lecture du dossier, une seule mare identifiée par le maître d'ouvrage devrait être impactée. Les autres mares, constituant pour certaines des habitats d'espèces protégées, seront soit épargnées, soit pourront connaître une perturbation. L'évolution du tracé a en effet permis de dégager une variante (la variante 3) visant à mieux intégrer la protection des espèces protégées (amphibiens) qui pouvaient s'y trouver. Les mesures compensatoires en matière de renaturation de zones humides profitent, de fait, aux espèces rencontrées au droit des mares et pour lesquelles les zones humides sont un des éléments nécessaires au bon accomplissement de leur cycle biologique .

L'analyse des déplacements des chiroptères et de l'avifaune présents ou traversant les aires d'étude a été sérieusement appréhendée, ce qui permet au maître d'ouvrage d'envisager la mise en œuvre de mesures adaptées pour limiter les risques de collision de ces espèces en phase d'exploitation de la route, et pour éviter, en phase travaux, de leur porter atteinte, directement par destruction d'habitat en période de reproduction.

Les interactions entre les mesures compensatoires en faveur des milieux naturels – particulièrement lorsque ces dernières comportent des replantations de haies et boisements – et prises en compte du paysage, ont bien été traitées.

L'évaluation des niveaux sonores attendus à l'horizon 2035 (20 ans après la mise en service) est appréhendée, que l'on soit dans une configuration de tracé neuf, ou d'aménagement de route en place. Le dossier identifie clairement les secteurs qui, du fait de dépassement des valeurs limites, nécessiteront la mise en place de mesures réductrices en bordure de l'infrastructure. Il précise à chaque endroit exposé, le linéaire et la hauteur des protections envisagées, ainsi que les niveaux sonores attendus du fait de la mise en place de ces mesures. Le dossier met également en évidence, page 289, que l'étage de l'habitation située en R3 aux "Borderies" devra, en complément des protections phoniques à la source des émissions, faire l'objet d'un traitement au niveau de la façade, source de réception, par isolation des ouvertures (ceci en raison d'un niveau résiduel encore supérieur à la norme de 60 dB(A) sur la période 6h-22h). Le dossier n'explique pas pourquoi cette même disposition n'a pas été retenue pour le rez-de-chaussée, alors que la mesure de 60,3 dB (A) est aussi en dépassement du seuil réglementaire (même s'il est léger).

L'analyse des effets du projet au regard du paysage expose clairement les orientations qui ont été prises. Compte tenu du relief peu marqué et du profil de la voie à aménager à 2x2 voies, les impacts visuels les plus marquants se localisent au niveau des échangeurs qui nécessiteront les remblais les plus conséquents. Aussi, il est envisagé de réaliser des boisements pour absorber ces volumes. Le long de la section courante, la reconstitution de la trame bocagère sera effectuée par plantation de haies. Dans certains secteurs, ces plantations interviendront bien au-delà des seules emprises de la voie, pour renforcer le réseau de haies et, par conséquent, les continuités écologiques. Cette démarche vise à recréer des cheminements privilégiés, en contact avec les dispositifs en faveur du franchissement de la route par les chiroptères et l'avifaune. Par ailleurs, certains ouvrages techniques (cf. bassins de rétention p. 207) font l'objet d'esquisses visant à expliciter les aménagements envisagés en faveur de leur intégration.

En matière d'intégration paysagère, l'approche proposée paraît en relation avec le niveau d'enjeu au regard du contexte paysager en présence. Toutefois, s'agissant d'une infrastructure qui n'aura plus grand chose à voir avec les caractéristiques de l'actuelle RD 948, des simulations d'intégration paysagère pour les secteurs les plus proches des lieux habités auraient contribué à une meilleur appréhension par le public. Même si le dossier fournit des clichés à dessein de secteurs de la RD 948 déjà aménagés à 2x2 voies (cf page 294), cela reste insuffisant pour ce faire une réelle idée.

3.3 - Justification du projet – étendue des besoins

La justification du projet repose sur le niveau élevé et l'accroissement du trafic de la voie, au regard de ses caractéristiques actuelles et d'une fonction d'itinéraire de transit, intra départemental entre grands pôles vendéens, et interdépartemental par sa connection avec la RD 32 vers la Loire-Atlantique. Cette vocation de transit est de plus en plus affirmée ces dernières années, du fait des premiers aménagements à 2x2 voies réalisés sur d'autres portions de l'itinéraire de la RD 948. Ceci rend d'autant plus nécessaire la mise en sécurité des points d'échanges nombreux avec le reste du réseau secondaire, des accès riverains et une poursuite de l'adaptation de ses caractéristiques par la mise à 2x2 voies.

L'analyse comparative des variantes permet d'appréhender comment les investigations naturalistes complémentaires ont permis de faire émerger un nouveau tracé limitant certains impacts identifiés dans les solutions précédentes tout en continuant de respecter l'ensemble des objectifs poursuivis en terme d'aménagement et de préservation de l'environnement sur les autres thèmes.

En préambule au dossier, est rappelé clairement le contexte du programme dans lequel s'inscrivent ces deux sections. L'étude d'impact aborde, pour l'itinéraire Aizenay – Challans, l'ensemble des enjeux environnementaux ayant trait à la fois aux travaux actuels et aux autres sections qui resteront à aménager sur ce même axe. Le maître d'ouvrage a différé la réalisation de ces sections en raison de la nécessité d'appréhender plus finement la faisabilité et l'acceptabilité.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un résumé non technique complet et clair qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées.

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un chapitre spécifique consacré à l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Celui-ci est largement développé en ce qui concerne la méthodologie d'inventaires des milieux naturels (faune/flore). Pour l'ensemble des items, cette partie traite davantage des méthodes de prospection, de collecte de données nécessaires que des méthodes employées pour analyser les effets du projet. Le plus souvent, cette seconde partie est exposée au sein même des chapitres consacrés à l'analyse des effets du projet pour le thème à considérer.

4 - Prise en compte de l'environnement par le projet

La présence de deux captages d'eau potable a logiquement amené le maître d'ouvrage à envisager des mesures strictes pour la gestion des eaux de plate-forme dans les secteurs de traversée des périmètres de protection. Si celles-ci paraissent adaptées au contexte, il n'en demeure pas moins que le respect de la non atteinte à la qualité des eaux de captage et des eaux superficielles, passe aussi par le respect de modalités de suivi, d'entretien et de contrôle de ces ouvrages (pollution chronique), telles qu'envisagées au dossier, et par des dispositions organisationnelles pour garantir l'efficacité de l'intervention (pollution accidentelle). Ces dernières restent à définir ou tout le moins à expliciter. De la même façon, la réalisation des travaux (terrassements, assainissement, chaussées...) au sein desdits périmètres de protection, nécessitera des prescriptions que le donneur d'ordre n'a pas précisées à ce stade et qui seront nécessairement reprises au titre des autorisations à délivrer pour encadrer la réalisation des travaux.

Les espaces naturels de plus grande sensibilité et les espèces sensibles inféodées à ceux-ci, tels qu'identifiés, ont été préservés, notamment grâce au travail itératif de confrontation du tracé initial envisagé avec les nouveaux éléments d'inventaires naturalistes produits. Cette démarche a conduit à l'émergence du nouveau tracé, solution retenue de moindre impact. Pour autant, si le traitement des impacts résiduels connaît des réponses pertinentes et adaptées, présentant parfois même des améliorations par rapport à la situation actuelle, les conditions de réussite de ces mesures - notamment en matière de reconstitution de zones humides - auraient mérité que le maître d'ouvrage aille plus avant dans la détermination des moyens scientifiques et techniques qu'il compte mobiliser, tant pour la phase travaux que la période de suivi.

La prise en compte de la dimension paysagère apparaît globalement avoir été appréhendée correctement par le porteur de projet, même si sur la forme le dossier aurait gagné à être plus pédagogique quant aux dispositions envisagées pour les tiers les plus exposés.

Concernant les nuisances sonores, différents moyens de protection des riverains situés le long du projet, sont prévus (merlons, écrans acoustiques, traitement sonore de façades). Ces moyens de protection ont été définis suite à la réalisation d'une simulation des impacts acoustiques prévisibles aux abords de l'infrastructure. La mise en place de la nouvelle 2x2 voies n'entraînera pas d'impact significatif (nuisances sonores) sur le trafic des routes desservant le projet.

5 – Conclusion

Le nouvel aménagement proposé, plus sûr avec un niveau d'équipement supérieur et des dispositions en matière de protection de l'environnement plus abouties, constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle de la RD 948 pour les deux sections étudiées, même si l'élévation du trafic, pour partie à l'origine de la justification du projet, présentera des risques supplémentaires pour l'environnement et le dimensionnement à 2x2 voies présentera des impacts nouveaux, notamment par la consommation d'espaces vierges et la destruction d'habitats naturels.

Aussi, au regard de la protection des captages d'eau potable concernés, il importe que toutes les précautions soient prises pour optimiser la rétention et éviter toute éventuelle pollution avant déversement dans le milieu naturel.

Du point de vue de la protection des espèces et de leurs habitats, si les dispositions envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts sont satisfaisantes, il convient de garder à l'esprit que la réussite des mesures annoncées passe par une mobilisation de moyens et de compétences en relation avec les objectifs attendus, notamment en matière de reconstitution de zones humides.

Moyennant ces observations, le tracé retenu présente le meilleur compromis entre les exigences techniques imposées par l'ouvrage routier et la prise en compte des diverses composantes environnementales.

le préfet de région



Jean DAUBIGNY

