

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

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

- 4 JUN 2011

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet d'extension de la barrière de péage de La Roche-sur-Yon
sur l'autoroute A87 sur la commune de la Roche-sur-Yon (85)**

Société des autoroutes du sud de la France (A.S.F.) -

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

L'avis ci-après, transmis au pétitionnaire, est joint au dossier soumis à enquête publique.

Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact et l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. 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 conformément à la procédure relative à l'instruction au titre des articles L 421-1 et suivants et R421-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

1. Présentation du projet et de son contexte

La société des Autoroutes du Sud de la France souhaite augmenter les capacités de la barrière de péage pleine voie de La Roche-sur-Yon sur l'autoroute A87 pour répondre à la fois aux périodes de pointes actuelles et anticiper les augmentations de trafic prévues. C'est dans cet optique qu'un dossier de demande de principe a été déposé par le maître d'ouvrage en juillet 2010, approuvé par décision ministérielle en date du 25 novembre 2010.

Le projet consiste en la réalisation d'une gare de péage satellite au sud de la barrière pleine voie actuelle. En effet, l'arche en structure métallique de cette dernière qui repose sur des massifs bétons ancrés en rive, ne permet pas d'envisager un simple élargissement de la barrière actuelle par la création de nouveaux couloirs contigus et parallèles à ceux existants. Les 4 nouveaux couloirs déportés, ainsi réalisés, seront destinés à accueillir les flux entrants sur l'autoroute tandis que la totalité des 9 couloirs de la structure existante seront réaménagés pour assurer exclusivement l'écoulement des flux sortants de l'autoroute.

L'intégralité des travaux projetés sont envisagés au sein des emprises actuelles de l'infrastructure autoroutière.

Le projet prévoit donc :

- des travaux d'adaptation de la barrière de péage actuelle ;
- des travaux d'implantation de la nouvelle gare satellite avec 4 couloirs ;
- la modification de l'aire de repos sud pour permettre l'implantation de la gare satellite des voies d'accès ;
- l'agrandissement du bassin de traitement des eaux pluviales (augmentation des surfaces de chaussées collectées + 0,64 Ha), le volume utile du bassin passant de 410 m³ à 1400 m³ ;
- le réaménagement de l'accès de service pour libérer l'espace nécessaire à l'extension du bassin d'assainissement ;
- les réaménagements paysagers ;
- la création d'une mare temporaire de substitution.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

L'actuelle gare de péage de La Roche-sur-Yon ayant été mise en service en janvier 2005, les enjeux environnementaux relatifs à la réalisation des nouveaux aménagements à créer pour l'extension dans l'emprise existante portent sur :

- l'évolution possible des milieux naturels par les rejets d'assainissement dans la rivière La Riaillée et la prise en compte des espèces qui ont pu coloniser certains espaces (bassins en eau, fossés, merlons et végétation) du site ou qui les fréquentent ;
- les évolutions possibles du cadre de vie (paysage, bruit, pollutions atmosphériques).

3 - Qualité de l'étude d'impact

3-1 – Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. Par rapport aux enjeux présentés ci avant, le dossier a analysé de manière proportionnée l'état initial et ses évolutions.

Le maître d'ouvrage a notamment étudié :

- le milieu physique (climat / géologie / hydrogéologie, hydraulique),
- le cadre naturel (faune / flore / cours d'eau),
- le milieu humain (contexte socio-économique, urbanisme, activités),
- le cadre de vie (patrimoine culturel et historique, paysage, qualité de l'air, environnement sonore).

Milieux naturels

La rivière La Riaillée :

La rivière la Riaillée traverse l'aire d'étude d'est en ouest. Dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A87, son rétablissement a été réalisé par un ouvrage hydraulique .

Le dossier souligne la vulnérabilité de ce cours d'eau vis-à-vis des pollutions compte tenu de la proximité avec l'infrastructure et de l'importance des surfaces imperméabilisées au droit de la plateforme de la gare de péage. Dans le cadre de la réalisation de celle-ci, un bassin de stockage et de traitement de ces eaux de ruissellement a été réalisé, son rejet calibré à 43l/s se faisant dans la rivière. Le dossier présente le bilan des analyses du cours d'eau réalisées en juin 2010 sur deux stations en amont et en aval du point de rejet.

Les deux prélèvements montrent une eau de bonne qualité et une qualité passable du milieu pour l'ensemble des paramètres et une bonne qualité en ce qui concerne les métaux. Ceci tend à montrer l'absence d'impact actuellement imputable à l'infrastructure.

Natura 2000 :

Le site le plus proche susceptible d'être concerné par le projet est la zone de protection spéciale (FR 5410100) du Marais Poitevin situé à environ 15 km au sud. S'il en est fait mention au chapitre de l'état initial, il est à relever que la cartographie permettant au lecteur de situer le projet par rapport à cette ZPS figure page 125 qui traite des incidences éventuelles du projet vis-à-vis de Natura 2000.

Les inventaires ZNIEFF :

L'état initial pages 58-62 présente les différentes zones répertoriées au titre de l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de l'aire d'étude :

ZNIEFF de type 2 n° 50030000 «zone de bois et bocages à l'est de La-Roche-sur-Yon » ;

ZNIEFF de type 1 n° 500030006 «Callée de la Riaillée » ;

ZNIEFF de type 1 n° 500030002 «Forêt de Câteau Fromage ».

Il expose leurs principales caractéristiques et les éléments du milieu naturel qui présentent un intérêt. L'ensemble de ces informations est repris de manière complète sous forme cartographique à la page 63.

Les investigations de terrain :

L'ensemble des résultats détaillés de l'expertise écologique est présenté en annexe 1. Ainsi, sont exposés à la fois la définition de l'aire d'étude, les méthodes de prospections choisies, l'argumentaire du choix des périodes pour chaque groupe d'espèces. Le dossier présente de façon claire et précise l'ensemble des espèces rencontrées dans l'aire d'étude biologique, en faisant état de leur niveau de protection associé (national, européen) et, le cas échéant, les implications en terme de procédures réglementaires relatives à leur préservation.

Les dates de prospections se sont échelonnées de mars à août 2010.

La cartographie des habitats a été dressée à partir de relevés phyto-sociologiques. La description de ceux-ci met en évidence une majorité d'habitats sans intérêt particulier, seules la ripisylve le long de la Riaillée et une petite parcelle de prairie oligotrophe humide constituant des habitats d'intérêt communautaire. Pour cette dernière, il est à relever un mauvais état de conservation en raison d'une absence d'entretien de cet espace le long de la rivière, au nord de l'accès de service.

Les cartes de localisation des espèces (avifaune, mammifère, insectes et reptiles amphibiens) de l'étude annexée et les informations essentielles relatives à celles-ci sont retranscrites fidèlement dans le corps principal de l'étude d'impact à l'état initial, pages 64 à 82.

Ces prospections ont permis de mettre en évidence :

pour l'avifaune, 20 espèces d'oiseaux ont été observés parmi lesquels 16 bénéficient d'un statut de protection sur le territoire national. La majorité des observations concerne les espaces boisés et la ripisylve de la Riaillée en dehors de l'emprise du projet. Les quelques observations d'individus à proximité des installations actuelles n'ont pas mis en évidence des enjeux potentiels relatifs à la protection d'habitats, les espaces paysagers au sein de l'emprise autoroutière étant peu propices à la nidification.

Toutefois, le chardonneret élégant petit granivore sédentaire nicheur probable a été observé à deux reprises dans les zones herbeuses et friches au sud de la gare de péage. Cet oiseau figure à l'article 3 de l'arrêté de protection national du 29 octobre 2009. La bergeronnette grise, également détectée à une seule reprise en bordure nord des emprise le long de la rivière, bénéficie de cette même protection. Ce secteur qui constitue une zone de nourrissage et une possible zone de reproduction pour cette espèce, n'est pas concerné par une zone de travaux.

pour les mammifères, là aussi les espèces observés l'ont été le long de la ripisylve ou dans des espaces périphériques de la plateforme autoroutière. Les espèces détectées sont communes (chevreuil, renard roux, ragondin, lapin, lièvre, sanglier). Le dossier évoque la présence confirmée de la loutre dont plusieurs empreintes ont été observées au nord de l'autoroute mais la cartographie localise le pictogramme correspondant à cette espèce protégée au sud de l'autoroute au droit de la vallée la Riaillée. Dans tous les cas, la loutre vivant exclusivement près du milieu aquatique, il est possible qu'elle fréquente l'ouvrage de rétablissement hydraulique existant (aménagement d'une banquette pour le passage de la petite faune).

La seconde espèce de mammifère protégée observée est la pipistrelle commune. Les prospections n'ont pas mis en évidence d'autres espèces de chauve-souris, les habitats en présence leur étant peu favorable a priori. La pipistrelle fréquente probablement les abords du site dans ses déplacements le long des structures linéaires boisées. Cette espèce de chiroptère étant plus tolérante à la lumière artificielle et aux activités anthropiques, il est probable qu'elle vienne chasser les insectes aux abords des lampadaires de la gare de péage.

pour les insectes, les inventaires ont mis en évidence la présence d'une espèce protégée : il s'agit de l'agrion de mercure, libellule associée aux cours d'eau, ruisseaux, points d'eau non pollués. A ce titre, elle représente un bon indicateur de la qualité de l'eau compte tenu que ses larves sont très sensibles à la charge organique des cours d'eau. Un autre insecte, le lucane cerf-volant, bien que ne bénéficiant pas d'un statut de protection en France, a attiré l'attention du maître d'ouvrage à juste titre. Ce coléoptère, le plus grand d'Europe, détecté sur un vieil arbre au niveau du bassin d'assainissement autoroutier figure parmi les espèces inscrites à l'annexe II de la directive habitat et sur l'annexe III de la convention de Berne. Par conséquent, une attention particulière est à porter à son habitat.

Pour les amphibiens et reptiles: c'est de loin le groupe qui concentre le plus d'enjeux, à la fois par la nature des espèces rencontrées et par leur localisation impactée par les travaux.

En effet, cinq espèces d'amphibiens ont été répertoriées :

- le crapaud commun et le triton palmé à l'article 3 de l'arrêté de protection nationale du 19/11/2007 protection de l'espèce ;
- la grenouille verte et grenouille rousse figurent à l'article 5 (protection des individus) ;
- la grenouille agile à l'article 2 du même arrêté en tant qu'espèce strictement protégée ainsi que son habitat.

Détectés au droit du bassin d'assainissement amené à être redimensionné, ils seront concernés par les travaux.

Il en est de même pour le lézard des murailles observé au droit du merlon paysager appelé à être remanié. Ce reptile, bien que relativement commun en région Pays de la Loire, figure aussi à l'article 2 du même arrêté national de protection (protection de l'espèce et de son habitat).

Les autres secteur de concentration des reptiles et amphibien se situent au droit de la vallée de La Riaillée et ne sont pas concernés directement par des zones de travaux.

Cadre de vie

A partir des trafics constatés et de la campagne de mesures acoustiques réalisée, le dossier présente les niveaux sonores à diverses distances de l'axe de l'autoroute. Les courbes isophoniques indiquent que les secteurs habités les plus proches (La Plissonnière) se trouvent en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

Compte tenu de la topographie, le dossier montre clairement, qu'en dépit de la réalisation de merlons et plantations, des covisibilités subsistent actuellement entre les habitations de La Plissonnière et la barrière de péage (cf vues page 97 et 98 de l'étude).

3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

L'étude d'impact analyse les différents impacts du projet à ses différents phases de vie : chantier, période d'exploitation. Le maître d'ouvrage décrit par thématiques, les impacts ainsi que les mesures réductrices et compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Effets sur les milieux naturels

La rivière Riaillée:

Le dossier expose les besoins nouveaux relatif au stockage et au traitement des eaux d'origine routière qui découlent des évolutions de surfaces de chaussées et du trafic. Il estime les nouvelles charges polluantes induites par ces évolutions.

Avec un maintien du débit de fuite actuel du bassin, le volume utile au stockage des eaux du bassin versant routier passera de 410 m³ à 1400 m³.

Le dossier conclut au respect des objectifs de qualité en concentration moyenne annuelle et à un léger dépassement pour le zinc et la DCO en période de pointe.

Le réseau Natura 2000 :

L'analyse des incidences du projet conclut de manière claire et justifiée à l'absence d'impact sur le site le plus proche (zone de protection spéciale du Marais Poitevin).

La faune et la flore :

Le dossier expose qu'une petite partie de prairie oligotrophe humide sera détruite. Bien qu'il s'agisse d'une formation d'intérêt communautaire et régional à conserver, cet aspect est à relativiser au regard de sa taille et de son mauvais état de conservation.

La ripisylve de la Riaillée ne sera pas concernée par le projet.

Le dossier expose clairement que les travaux de terrassement et de suppression des merlons actuels au sud de l'emprise et la disparition de surfaces enherbées et plantées présenteront des risques de destruction d'individus du lézard des murailles et constitueront une perte d'habitat protégé pour cette espèce. Le chardonneret élégant nicheur probable, détecté lors de l'état initial, est susceptible aussi d'être impacté par l'atteinte à des éléments de son habitat nécessaire à sa reproduction.

La réalisation des travaux d'agrandissement du bassin constituera une atteinte provisoire aux habitats d'espèces protégées d'amphibiens identifiés à l'état initial, ainsi qu'un risque de destruction d'un certain nombre d'individus.

Le porteur de projet a bien identifié les enjeux de préservation en proposant des dispositions, telles que la création de mare de substitution temporaire et la pose de clôtures étanches aux batraciens.

Le maître d'ouvrage précise en quoi le projet est soumis à dérogation au regard de la réglementation des espèces protégées, dans le cas où elles seraient affectées directement (destruction, perturbation intentionnelle) et dans le cas où son milieu de vie serait impacté (destruction d'habitat de repos ou de reproduction) selon le statut réglementaire de l'espèce.

Il indique au dossier que, pour le lézard des murailles et les amphibiens, les demandes de dérogations seront sollicitées avant tout démarrage de travaux.

Effets sur le paysage et le cadre de vie

Bien qu'il s'agisse d'éléments paysagers artificiels mis en place dans le cadre de la réalisation initiale de la gare de péage, le dossier indique l'impact paysager généré par l'élargissement sud de la plateforme autoroutière.

Les effets concernent principalement les habitations isolées des tiers du hameau de La Plissonnière.

Durant la phase de travaux, la suppression du merlon paysager actuel qui masquait en partie les structures de la gare de péage, va accroître inévitablement les co-visibilités. Le dossier indique que cet impact sera temporaire dans la mesure où un merlon sera reconstitué au sud de la gare de péage satellite. Toutefois, on peut observer que son linéaire sera moindre.

Concernant les effets de la pollution de l'air, une étude spécifique, conforme à la circulaire du 25 février 2005, a été menée et ses conclusions ne montrent pas d'impact inacceptable.

Pour ce qui est de l'environnement sonore, les projections à l'horizon 2032 indiquent que le projet ne générera pas de dépassement des seuils en vigueur et qu'à ce titre, qu'aucune protection particulière n'est nécessaire.

3.3- Justification et raison du choix du projet

La justification du projet est présentée comme une réponse à l'augmentation du trafic qui conduit à un accroissement des périodes de pointes et à leur allongement (embouteillages plus fréquents et plus longs) et à la hausse des pollutions et nuisances induites.

Le dossier expose les critères qui ont conduit, parmi les différentes solutions envisagées, à retenir l'aménagement proposé. Compte tenu qu'il s'agit d'un aménagement d'une infrastructure existante au sein de ses emprises actuelles, les marges de manœuvre restaient toutefois restreintes et les diverses solutions ne différaient que de manière limitée (cf schémas pages 27 à 32).

Si seules des variantes sud ont été présentées, c'est notamment en raison de considérations techniques liées aux équipements en place mais aussi en raison de la plus grande proximité au nord de la vallée de la Raillée qui aurait rendu difficilement acceptable le projet au regard des considérations environnementales.

3.4 - Analyse des méthodes

Cette partie est traitée de manière satisfaisante pour l'ensemble des composantes de l'étude.

3.5- Résumé non technique

Le résumé non technique doit pouvoir être lu de façon autonome et représenter une synthèse de l'ensemble des parties constitutives de l'étude d'impact. En l'espèce, s'il expose textuellement un rappel par thématique des principaux éléments de l'état initial et des impacts du projet, il aurait gagné à reprendre des éléments cartographiques et d'illustration de l'étude (plan de localisation, carte des contraintes, principales vues de l'environnement du projet). L'analyse des méthodes et le coût des mesures en faveur de l'environnement n'y sont pas rappelées.

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

Avis sur les informations fournies

Le dossier a traité l'ensemble des aspects qui doivent être abordés par une étude d'impact, les informations fournies sont en rapport avec le niveau d'exigence requis. Au regard des principaux impacts pressentis en raison de la nature du projet et de son environnement, le maître d'ouvrage a tout particulièrement soigné l'état initial de l'environnement du point de vue des milieux naturels (Vallée de la Raillée, flore et faune), ce qui lui a permis ensuite d'identifier clairement les conséquences possibles de son projet sur ceux-ci.

Du point de vue du paysage et du cadre de vie, le dossier expose clairement les enjeux en faisant appel à des cartographies, des photographies ou à des études spécifiques (bruit/air).

Avis sur la prise en compte de l'environnement

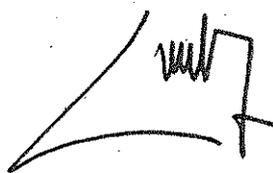
Le projet d'extension de la gare de péage de La Roche-sur-Yon, à partir de l'état initial sur les différentes composantes de l'environnement du site retenu, a procédé à une analyse, puis à l'établissement d'un projet qui peut être considéré comme adapté aux enjeux en présence (cadre de vie des habitants limitrophes et préservation de la biodiversité).

J'observe toutefois que le projet d'extension a pour conséquence de rapprocher la gare de péage du hameau de la Plissonnière. Aussi, bien que des points de vue acoustique et paysager, le maître d'ouvrage ne soit pas tenu réglementairement de réaliser un merlon à vocation anti-bruit, l'existence antérieure du merlon paysager appelé à disparaître doit inciter celui-ci à reconstituer le même linéaire afin maintenir une protection équivalente aux habitations des tiers.

Au regard des milieux naturels, il est impératif que la qualité du rejet, après traitement des eaux de la plateforme autoroutière dans la rivière Riaillée, soit a minima maintenue à son niveau actuel. Aussi, il paraîtrait opportun que l'exploitant de l'infrastructure adopte un dispositif de surveillance et de suivi de la qualité du rejet, notamment en période de pointe, pour s'assurer d'aucune dérive par rapport aux valeurs estimées.

Enfin, en ce concerne les habitats et espèces protégées, le porteur de projet a pris en compte de façon satisfaisante cette question puisque sa demande de dérogation pour perturbation et déplacement d'espèces protégés a reçu, après instruction du conseil national de la protection de la nature, une suite favorable par arrêté préfectoral du 27 avril 2011.

Le préfet

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'DAUBIGNY' in a cursive script.

Jean DAUBIGNY