



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

10 SEP. 2011

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de déviation de la RD 10 sur le territoire de la commune d'ALLONNES
CONSEIL GENERAL DU MAINE ET LOIRE
Département du Maine et Loire**

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 de déviation de la route départementale n° 10 (RD 10), sur le territoire de la commune d'ALLONNES et sur la prise en compte de l'environnement par ce 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

Le projet consiste à réaliser une déviation de la RD 10, contournement du bourg d'Allonnes, commune située à l'est du département du Maine-et-Loire.

Les extrémités est et ouest du projet, d'une longueur de 3 740 m, se raccorderont à la RD 10 par l'aménagement de deux giratoires. Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement d'un carrefour plan pour rétablir une voie communale interceptée, ainsi que l'aménagement de nouvelles voies agricoles en prolongement des voies existantes.

L'objectif poursuivi par la réalisation du projet est l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des déplacements sur la RD 10.

La réalisation du projet (chaussée de 7 m accotements non revêtus de 2,50 m et cunettes enherbées de 2,25 m pour la récupération des eaux de ruissellement de la chaussée) générera une hauteur de remblai d'environ 0,70 m.

La zone d'étude de projet est caractérisée par des zones de cultures, de secteurs voués à l'activité horticole, ainsi que d'un réseau de haies denses (secteur est de la zone d'étude) entourant des prairies pâturées ou fauchées.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet de déviation ne se situe pas dans une zone inventoriée ou protégée au titre du patrimoine naturel ou paysager. Il se situe néanmoins dans le val d'Authion, en zone inondable identifiée en aléa fort au titre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation du Val d'Authion.

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement les problématiques de prise en compte des risques naturels, des enjeux paysagers, des milieux naturels, des zones humides, ainsi que l'environnement humain (accessibilité, déplacements, 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'analyse des impacts du projet sur l'environnement.

La définition de l'aire d'étude constitue une étape clef et déterminante de l'étude d'impact du projet. L'état initial de l'étude d'impact précise que l'aire d'étude est circonscrite par la RD 10 au nord, l'A85 au sud, la limite communale est d'Allonnes et le lieu-dit la Matinière à l'ouest. Le caractère restreint de l'aire d'étude est justifié par des enjeux d'urbanisation diffuse, la présence d'espaces viticoles protégés et des enjeux environnementaux au nord du bourg d'Allonnes (présence d'une ZNIEFF de type 2, de la Zone de Protection Spéciale « Lac de Rillé et forêts avoisinantes »). Le dossier aurait gagné en clarté en présentant les niveaux d'enjeux en présence sur une zone d'étude plus large et la hiérarchisation qui en a été faite, permettant ainsi de justifier le parti retenu sur le seul territoire de la commune d'Allonnes, au titre des enjeux environnementaux, mais aussi en terme de justification de l'opération.

Le projet retenu prend place dans un secteur soumis au risque d'inondation et situé en zone d'aléa fort du PPRi du Val d'Authion pour la quasi-totalité du tracé. Si le PPRi est bien mentionné dans l'étude d'impact, le dossier d'étude d'impact mériterait de faire figurer les cartographies du niveau d'aléa existant dans la zone d'étude, ceci de manière à bien mettre en évidence les niveaux d'enjeux sur cette thématique.

Des investigations spécifiques permettant de mettre en évidence les enjeux au titre de la faune et de la flore ont été conduites sur la zone d'étude, à des périodes favorables, avec une pression de prospection adaptée aux enjeux pour la majorité des groupes taxonomiques. Cependant, compte tenu de la présence de haies de frênes têtards et de secteurs de prairies pâturées ou fauchées entourés de haies, l'étude mériterait de préciser les prospections et les protocoles spécifiques réalisés pour les insectes et les chiroptères de manière à définir les enjeux. Les éléments figurant dans l'étude apparaissant à ce stade insuffisants. Sur les autres compartiments, les investigations ont permis de mettre en évidence les secteurs de plus fort enjeu au titre de la faune et de la flore. Ces secteurs sont bien mis en évidence par le biais de cartographies indépendantes, s'appuyant sur un reportage photographique, en mentionnant la liste des espèces présentes. Dès ce stade, une cartographie de synthèse des secteurs à enjeux au titre de la faune et de la flore aurait permis d'identifier de manière claire, les secteurs d'enjeux forts de la zone d'étude, à savoir le complexe de prairies pâturées et fauchées au sud-est du site, ceinturé par un réseau de haies, pour certaines, de frênes têtards. S'agissant de l'avifaune, l'état initial fait figurer la liste des oiseaux présents sur la zone d'étude. Il conviendrait de préciser le statut nicheur ou non de ces oiseaux.

L'état initial identifie et cartographie les ZNIEFF et le site Natura 2000 « Lac de Rillé et forêts avoisinantes », les plus proches de la zone d'étude. Ces zones sont situées au nord du bourg d'Allonnes, à plus de 2 km du projet de déviation. Une évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 est présente dans l'étude d'impact et conclut de manière appropriée à l'absence d'incidence vis-à-vis des habitats et espèces ayant conduit à la désignation du site.

S'agissant des zones humides, l'état initial mentionne que « l'analyse des sols a mis en évidence des traces visibles d'oxydation mais ne se poursuivant pas en profondeur » et qu'ainsi, « il n'y a pas de zone humide identifiée au titre de la réglementation en vigueur ». Ces éléments restent insuffisants pour pouvoir conclure à l'absence de zone humide dans l'emprise du projet. En effet, l'arrêté du 28 juin 2008, modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides considère les sols de classe Va comme répondant à la morphologie des sols de zones humides. Ces sols présentent des traces d'oxydation marquées entre 0 et 50 cm, s'atténuant entre 50 cm et 80 cm et disparaissant au-delà de 80 cm de profondeur. Ainsi les éléments de l'état initial ne peuvent en l'état être considérés comme ne répondant pas aux caractéristiques de sols de zones humides. Ces éléments méritent donc d'être précisés.

L'état initial identifie les entités paysagères de la zone d'étude, en fournissant des vues rapprochées et éloignées de cette zone. L'étude met en évidence les vues dégagées depuis le coteau sur le Val d'Authion, ainsi que la transition à l'ouest d'un paysage ouvert lié à l'implantation des cultures maraîchères à un paysage plus fermé de bocage, à l'est. Compte tenu des sensibilités paysagères dégagées, l'état initial met en évidence la nécessité d'éviter les remblais excessifs lors de la création de l'aménagement routier.

Le volet acoustique a fait l'objet d'une analyse spécifique. Néanmoins, en se calant simplement sur les seuils réglementaires, la manière d'aborder cet aspect tend à minimiser la gêne subie. Ainsi les données concernant la circulation nocturne des poids lourds (1 véhicule sur 4) ne peuvent pas être tenues pour négligeables. De plus, les niveaux sonores estimés restent élevés.

Le volet archéologique est traité dans l'état initial (rappel des sites identifiés lors de l'élaboration du PLU). Néanmoins, deux sites archéologiques non répertoriés dans l'état initial sont recensés dans l'emprise de la future déviation (lieux-dits de « La Prée Brunet » et « Beauséjour ») et nécessiteront la prescription d'un diagnostic archéologique.

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.

Bien qu'évoqués, les impacts du projet sur la zone inondable ne sont que peu détaillés dans l'analyse. En effet, l'analyse des effets réside seulement dans le fait d'indiquer que « le projet en cas d'inondation serait submergé par l'évènement », compte tenu de la hauteur des remblais envisagés (0,70 m en moyenne). Cependant, dans la mesure où le tracé se situe dans une zone d'aléa fort, l'analyse des effets du projet sur la préservation des champs d'expansion de crues et de conservation des capacités d'écoulement exposés dans le dossier eau joint, aurait dû être reprise dans l'étude d'impact, de manière à en améliorer la lisibilité. De plus, des merlons visant à assurer une protection acoustique, sont envisagés dans les secteur d'aléas fort : il conviendrait de s'assurer qu'ils ont été pris en compte dans l'analyse des effets sur le champ d'expansion de crues et sur la conservation des capacités d'écoulement.

Les effets du projet sur le milieu naturel sont étudiés. Le projet conduira à la suppression de haies et au défrichement de peupleraies.

Certaines haies identifiées et les prairies adjacentes comportent des espèces floristiques considérées comme rares ou vulnérables en Maine-et-Loire (notamment perce-neige et fritillaire pintade). De plus, le réseau de haies et de prairies fauchées ou pâturées du secteur sud-est de la zone d'étude mérite une attention particulière compte tenu du rôle de corridor écologique qu'il constitue. Ainsi, l'analyse des effets aurait mérité de préciser le linéaire de haies touché par l'aménagement et de détailler l'importance, voire la localisation du linéaire de haie reconstitué. Par ailleurs, la mesure consistant à proposer un prélèvement de certaines stations de perce-neige et fritillaire pintade apparaît intéressante mais reste à ce stade insuffisamment précise pour pouvoir juger de sa pertinence.

Les effets du projet en terme de nuisances sonores sont appréhendés. Néanmoins, les niveaux sonores estimés restent élevés, d'autant que les vents dominants soufflant en direction des habitations les plus nombreuses implantées à l'est de la déviation peuvent accroître la gêne ressentie par les riverains. La proposition de localisation d'ouvrages d'isolation phonique est proposée, et leur juxtaposition apparaît adaptée aux enjeux, et devrait permettre d'atténuer les nuisances sonores ressenties. Cependant, une alternative au type d'ouvrage envisagé (ici, des merlons) aurait pu être envisagée. De plus, la mise en œuvre d'un traitement de façade pour l'habitation la plus éloignée du tracé demanderait à être précisée, le seul remplacement des fenêtres par des huisseries assurant un abatement phonique pouvant s'avérer insuffisant.

Les effets potentiels de la phase travaux sont appréhendés de manière succincte, en détaillant les mesures prises. Ces effets sur le milieu naturel restent peu abordés se restreignant à l'identification des éléments méritant une attention particulière, à savoir les haies bocagères et les éléments boisés. Les mesures proposées ne sont pas lisibles dans l'étude.

S'agissant de la prise en compte de la thématique déchets, le dossier d'étude ne contient pas de référence réglementaire relative à la gestion des déchets. La déviation sera réalisée avec une hauteur de remblai moyenne de 0,70 m, et les éventuels matériaux issus de décapage de chaussée seront réutilisés sur place. Ceci implique que le chantier ne devrait pas utiliser de déchets inertes. Le dossier n'apporte que peu de précisions, à ce stade, quant à la production et à la prise en charge des autres déchets. Ceci justifie la nécessité de dresser la liste de ces déchets dès lors qu'ils sont produits de manière significative, ainsi que leurs modes de gestion possibles. Une estimation du coût de traitement de ces déchets pourra également apparaître dans le bilan des dépenses dues au titre de l'environnement si elle s'avérait non-négligeable.

Par ailleurs, l'étude n'aborde pas l'évaluation des impacts du projet sur le climat, prescrite par l'article R.122-3 du code de l'environnement. Sans méconnaître les difficultés méthodologiques qui peuvent être rencontrées, le silence sur ce volet reste une fragilité pour le dossier.

3.3- Justification du projet – étendue des besoins

L'étude met en évidence la justification du projet au regard de deux objectifs, à savoir l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des déplacements sur la RD 10 grâce :

- au report d'une partie du trafic d'échange et du trafic de transit traversant actuellement l'agglomération ;
- au gain de temps de parcours pour les usagers de la route.

Par ailleurs, un objectif d'amélioration de la qualité de vie du centre-ville par la diminution des nuisances, permettant une revitalisation du cœur de l'agglomération est affiché.

Cependant, il apparaît que le dossier ne fournit pas d'éléments de trafic, ni le type de déplacements effectués par les usagers circulant sur cette portion de la RD 10 (entre l'est du Maine-et-Loire et le Saumurois, entre le bourg et les alentours de la commune, entre Allonnes et Saumur...). De même pour les trafics de transit, les itinéraires cités sont ceux entre l'ouest de l'Indre-et-Loire et l'échangeur de la Ronde de l'A85, mais la cartographie ne permet pas de situer le projet par rapport à l'échangeur de Bourgueil. Le plan de situation ne permet pas de replacer le projet dans son contexte. De plus, les hypothèses de trafic ne tiennent pas compte des évolutions constatées après l'ouverture de l'A 85 en 2007. Enfin, les gains de temps de parcours sont cités comme objectif principal de l'opération mais aucun élément n'est fourni sur les types de trajets et les usagers susceptibles d'en bénéficier. Dès lors, le dossier d'étude d'impact ne fournit pas d'éléments suffisants permettant de justifier le projet et l'étendue des besoins.

De plus, si la réalisation du projet conduira à améliorer la qualité de vie dans le bourg, compte tenu d'une diminution du trafic (qu'il convient de quantifier), il est toutefois indispensable, pour que cette amélioration soit durable, qu'elle s'accompagne d'aménagements améliorant la circulation et garantissant la sécurité de la traversée urbaine. C'est en ce sens que le dossier évoque l'objectif de revitaliser le centre bourg dans le cadre d'une restructuration urbaine (telle que prévue dans le PADD du PLU). Il serait néanmoins nécessaire de préciser cet aspect car les éléments fournis ne démontrent pas que la déviation est nécessaire à une restructuration plus urbaine permettant de revitaliser le centre-bourg.

Par ailleurs, il apparaît que l'analyse de variante est succincte et a été restreinte à l'analyse d'une seule variante et d'un seul tracé. Dès lors, même si judicieusement aucune variante n'a été envisagée dans les secteurs bénéficiant de protection au titre du patrimoine naturel, il n'en demeure pas moins que des choix de variantes et de tracés alternatifs auraient du être présentés.

3.4 - Résumé non technique

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

3.5 - Analyse des méthodes

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Le volet concernant le recueil de données sur le milieu naturel aurait pu être étoffé des protocoles mis en œuvre de manière à réaliser l'état initial au titre de la faune et de la flore. Il apparaît des différences entre les périodes de prospection précisées dans le corps de l'étude (février à mai) et celles mentionnées dans ce volet de l'étude d'impact (février et mars).

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

Le projet s'inscrit en dehors des zones protégées ou inventoriées au titre du patrimoine naturel et paysager. Le tracé retenu conduira à traverser un secteur où le maillage bocager reste relativement intéressant dans la mesure où il est associé à un complexe de prairies pâturées ou fauchées. Par ailleurs, des stations d'espèces floristiques rares ou vulnérables en Maine-et-Loire seront impactées par le projet. Cependant, des mesures de compensation sont proposées mais ne sont pas suffisamment précisées à ce stade, pour juger de leur pertinence.

S'agissant de la prise en compte des nuisances sonores, l'impact de la déviation apparaît positif pour le bourg d'Allonnes. Néanmoins, il convient de relever que les niveaux sonores estimés restent élevés pour l'habitat périphérique implanté à proximité. Dès lors, la proposition de dispositifs acoustiques est favorablement perçue à ce titre.

Le projet prend place dans une zone inondable qualifiée d'aléa fort au titre du plan de prévention des risques du Val d'Authion. Les éléments fournis dans l'étude d'impact ne permettent pas de s'assurer complètement de la bonne prise en compte de l'aléa inondation et des effets du projets dans son intégralité (incluant les dispositifs de protection acoustique) sur les écoulements.

Enfin, les éléments fournis ne permettent pas d'assurer une bonne prise en compte des enjeux de préservation des zones humides sur le secteur considéré.

5 – Conclusion

L' étude d'impact rend compte des différents enjeux environnementaux présents sur la zone d'étude qu'il convient de prendre en compte dans la réalisation de l'opération. Toutefois, le caractère restreint de l'aire d'étude et le manque de précision dans l'analyse de certaines thématiques (faune/flore, volet inondation) ne permettent pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux, tant en terme d'évitement que de mesures de compensation proposées.

Par ailleurs, l'insuffisance de la démonstration sur laquelle s'appuie la justification des besoins (cf reports de trafics, gains de temps de parcours, etc...) ne permet pas de considérer que les impacts du projet en urbanisme sont globalement positifs (ce dernier, fondé sur l'amélioration des déplacements motorisés créant une menace d'étalement urbain via les nouveaux accès envisagés).



Jean DAUBIGNY