



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

18 FEV. 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de déviation de la RD 113
sur le territoire des communes de La Meilleraie Tillay et Réaumur
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 de déviation de la route départementale n° 113 (RD 113), sur le territoire des communes de La Meilleraie-Tillay et Réaumur 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.

1 - Présentation du projet

Le projet consiste à réaliser une déviation de la RD 113, afin de rendre possible l'extension vers le sud de la carrière Kleber-Moreau consacrée à la production de diorite. Le site actuel est bordé au sud par la RD 113 et à l'Est par la RD 43.

Les extrémités Est (sur la RD 113) et Ouest (sur la RD 43) du projet de route, d'une longueur de 2 500 m, se raccorderont par l'aménagement de deux carrefours plans. Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement d'un passage à niveau au croisement de la voie ferrée La Roche-sur-Yon - Tours.

Le projet comporte une chaussée bidirectionnelle de 6 m de large pour une plateforme totale de 14,40 m (accotements non revêtus de 1 m et cunettes enherbées de 2,20 m pour la récupération des eaux de ruissellement de la chaussée et les bermes de 1m).

La zone d'étude s'inscrit dans un contexte rural du haut bocage vendéen. Le projet traverse des espaces de cultures et prairies jalonnées de quelques haies, mais aussi des zones humides et étangs ou mares.

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.

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement le paysage, la préservation 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 les zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches de la zone d'étude. Le dossier présente le descriptif et les caractéristiques à proximité. Aucun site Natura 2000 n'est répertorié aux environs de l'aire d'étude.

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.

L'état initial présente notamment sous forme cartographique, la localisation des divers types d'habitats naturels et des tableaux 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 en annexe.

L'état initial décrit le contexte hydrographique du ruisseau de la Salboire dont le tracé intercepte le bassin versant, ce qui nécessite un rétablissement des écoulements et une prise compte de la qualité des eaux superficielles dans le cadre de la gestion de l'assainissement routier du projet.

S'agissant des zones humides, l'état initial mentionne et présente la carte de prélocalisation des zones humides réalisée par la DREAL. L'état initial complète cette information par l'analyse des cortèges floristiques menée dans le cadre de l'identification des habitats naturels mentionnée précédemment. Toutefois, aucune analyse n'a été menée à partir des critères pédologiques. Ces éléments restent toutefois insuffisants pour pouvoir conclure de manière certaine à l'absence de zone humide dans l'emprise du projet (ce point sera développé ci-après).

Les éléments produits méritent par ailleurs d'être confrontés à l'inventaire des zones humides réalisé par le centre permanent d'initiative pour l'environnement (CPIE) Sèvre et Bocage et validé par la commission locale de l'eau du SAGE concerné (cf travaux d'élaboration du PLU de La Meilleraie-Tillay) afin de garantir la pleine prise en compte des zones humides présentes sur le territoire considéré et de rendre cohérents les différents documents à l'étude. En effet, il s'avère que le projet de PLU identifie des zones humides qui ne sont pas évoquées dans le cadre du présent dossier, bien que potentiellement impactées par le projet.

L'état initial identifie les entités paysagères de la zone d'étude, en fournissant deux vues, lointaine et rapprochée, sans repérer depuis quels endroits et selon quels angles elles ont été prises.

Les vues aériennes ortho-photoplan figurant au dossier pour d'autres items permettent également de se rendre compte que nous sommes en présence d'un secteur où le bocage est moins dense que sur le reste de l'aire d'étude. A ce stade, aucun élément ne permet d'apprécier le relief

Le volet acoustique a fait l'objet d'une analyse spécifique. L'état initial présente l'environnement sonore ambiant notamment au droit des hameaux qui seraient concernés par le projet et conclut que l'ambiance sonore de la zone d'étude peut être qualifiée de calme.

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.

Les effets du projet sur le milieu naturel sont étudiés. Le projet indique qu'il produira des impacts directs en conduisant à la suppression de 200 m de haies, à la disparition de 8 350 m² de prairie mésophile et à la disparition de quelques petits boisements sans grande valeur sous emprise du projet. Compte tenu de ce qui a été relevé au sujet du caractère incomplet de l'état initial en matière d'identification des zones humides, l'emplacement réservé au profit du Conseil Général de la Vendée pour le tracé retenu reporté sur les plans du projet de PLU de La Milleraie Tillay indique clairement que le tracé impactera directement cinq zones humides. Or le présent dossier n'a pas analysé les effets du projet au regard des trois fonctionnalités - épuratoire, hydraulique et biodiversité - de ces secteurs et n'a donc pas - comme prévu dans le SDAGE Loire Bretagne - mis en place de compensations pertinentes, après avoir argumenté de l'absence d'alternative avérée.

Parmi les effets indirects identifiés, le dossier évoque la possible modification de l'alimentation en eau d'une zone humide dans le secteur 2, impact qualifié de moyen à faible par le bureau d'étude.

Les risques afférents à la pollution routière chronique ou des pollutions accidentelles en phase d'exploitation de l'ouvrage sont identifiés : le dossier présente alors les mesures mises en œuvre pour capter, traiter et éviter des rejets susceptibles d'affecter la qualité physico-chimique des eaux.

Les risques de fractionnement d'habitats naturels sont identifiés pour les espèces sensibles contactées à proximité de l'emprise et pour lesquelles la route pourrait constituer une barrière entre leur site de reproduction et de nourrissage (cf cas de la couleuvre verte et jaune). L'impact correspondant est qualifié de moyen, sans pour autant qu'il soit proposé de mesure particulière visant à y remédier. Les effets sont jugés plus faibles en ce qui concerne les amphibiens et la population de lézards des murailles mais sans expliciter en quoi ces effets constituent ou non une menace pour les populations présentes.

Pour les milieux naturels, les effets potentiels de la phase travaux sont appréhendés de manière succincte, en se restreignant à l'identification des éléments majeurs, à savoir les haies bocagères et les parties boisées. Les mesures d'évitement et de réduction des impacts pour la phase travaux gagneraient à être davantage décrites, notamment en terme de gestion hydraulique, de périodes et modalités d'intervention vis-a-vis des amphibiens et reptiles, comme cela est précisé pour l'avifaune. Le dossier reste insuffisamment précis en matière d'évaluation des impacts résiduels et donc de compensation à envisager in fine.

A ce stade, les mesures portent principalement sur de la reconstitution de haies, 2,2 km en bordure du projet, la reconstitution de deux boisements de 5 000 et 2 000 m² pour compenser ceux détruits, le dossier indiquant que ces surfaces sont supérieures à celles détruites, sans que ces dernières soient quantifiées au dossier.

Les effets du projet en terme de nuisances sonores sont appréhendés. Les niveaux sonores estimés restent modérés et ces nuisances concerneront moins d'habitations que dans la situation actuelle. Au vu des courbes isophones produites, aucune disposition particulière en matière de protection phonique n'est obligatoire et par conséquent, n'est envisagée. L'étude aurait gagné en clarté en indiquant pour quelle raison il n'a pas été jugé utile de faire figurer les courbes isophones de nuit (22h-6h) et en faisant figurer les valeurs des niveaux de bruit attendus au droit des lieux habités figurant à l'état initial (ce qui aurait vraisemblablement permis de mettre en évidence plus clairement leur niveau inférieur aux seuils réglementaires jour et nuit).

L'évaluation des risques sanitaires se décompose en deux parties. Une première est consacrée à l'impact du projet une fois réalisé et mis en service et une seconde partie traite de l'impact sanitaire lié à la phase travaux. L'évaluation des risques sanitaires du projet en service aborde l'identification des dangers, les relations dose-effet et l'appréciation du risque. Elle conclut que la population exposée par le projet est moins nombreuse que la population actuellement exposée. Le projet aurait donc pour effet de diminuer l'impact sanitaire par rapport à la situation actuelle. En ce qui concerne les effets sanitaires des travaux, sont abordés les effets liés au bruit, aux vibrations, aux émissions de poussière et à la pollution des eaux, le tout de manière descriptive. Dans chacune des parties, aucune quantification au moyen de simulation ou de modélisation n'est proposée. Toutefois, leur niveau d'approfondissement demeure proportionné aux éventuels enjeux sanitaires.

L'analyse des effets du projet au regard du paysage expose clairement les orientations qui ont été prises, notamment en terme de conception géométrique du tracé, afin de minimiser les hauteurs de déblais/remblais et d'éviter les zones de bocage dense. Le dossier présente sous forme d'une esquisse quelle pourrait être l'insertion du tracé à terme, en tenant compte de la remise en état de la carrière à l'issue de la fin de son exploitation (en intégrant l'éventuelle extension sud). Les mesures compensatoires en faveur des milieux naturels, à savoir les replantations de haies et boisements, sont aussi à inscrire au registre du volet paysager.

3.3- Justification du projet – étendue des besoins

La justification de réaliser le projet de barreau routier repose sur la nécessité de permettre l'extension de la carrière Kleber Moreau vers le sud. Celle-ci viendrait se substituer à l'autorisation d'extraction initialement accordée vers l'ouest, de l'autre côté de la RD 43. Or, le dossier indique que l'exploitation de ces terrains à l'ouest nécessite la réalisation d'un pont ou d'un tunnel pour franchir la RD 43, ce qui entraîne une réduction des capacités d'exploitation du gisement. Il convient de souligner que le dossier omet de rendre compte des impossibilités techniques, environnementales et/ou économiques qui font obstacle à la réalisation d'une déviation du tracé de la RD 43. Au travers du nouveau dossier déposé par l'exploitant de la carrière (instruction au titre des installations classées pour la protection de l'environnement), il est envisagé l'abandon de l'exploitation des terrains à l'ouest, secteur « Beauregard », au profit des terrains sud, secteur dit des « carrières », qui présentent une surface moitié moins importante et un moindre intérêt du point de vue des potentialités écologiques (cf page 59 de l'étude d'impact et dossier ICPE carrière). C'est ainsi l'appréciation du cumul d'impacts – ceux liés à l'évolution de l'exploitation de la carrière et ceux liés au(x) projet(s) de déviation(s) ou de franchissements routiers rendus nécessaires par ces évolutions – qui permettrait de mieux mettre en évidence le scénario le plus favorable pour l'environnement entre les différentes options. Toutefois, les différents dossiers relèvent de procédures et de maîtrises d'ouvrage distinctes, ce qui n'a pas permis de la production d'un dossier unique.

La réalisation de cette déviation sud devrait également permettre la mise en sécurité du tracé de la route départementale qui, actuellement, est relativement proche du front de taille actuel de la carrière, d'une hauteur de 100 m.

Secondairement, le projet contribuera également, par le report du trafic sur la voie nouvelle, à réduire les nuisances pour les riverains en bordure de l'axe dévié.

Au regard du choix du tracé retenu, le dossier présente l'analyse comparative des trois solutions envisagées. Il argumente que la solution n°2 choisie présente le tracé le moins impactant pour le parcellaire agricole, évite le franchissement des ruisseaux de la Salboire et du Pré aux Chèvres et, de fait, permet un tracé aux entrées en terre plus restreintes et limite à un seul point le rejet des eaux de plateforme. La variante n°1 présente l'inconvénient majeur, au regard de considérations environnementales, de traverser un boisement au sein la ZNIEFF de type 2 n°502300000 « Vallée du Lay, affluents et zones voisines dans le secteur de Saint-Prouant et de Monsireigne ». Elle présente également le risque d'enclavement d'un élément constitutif de la ZNIEFF de type 1 n° 502300006 « Vallée du ruisseau des Touches » et de franchir le ruisseau de la Salboire dans un secteur où le talweg est le plus prononcé, avec, au global, des impacts potentiellement plus conséquents sur les milieux naturels. Comme pour le tracé retenu, la variante n°3, par son point de raccordement ouest, permet d'éviter toute ZNIEFF, mais franchit elle aussi, comme la variante 1, le ruisseau de La Salboire, à un endroit certes moins contraint, mais dont l'interruption de la ripisylve associée constituera une coupure d'un corridor écologique.

Le tableau multicritère qui compare les trois solutions notamment au regard des items environnementaux, indique pour la variante 2 qu'elle ne comprend aucune emprise sur des zones humides. Cependant, le projet de PLU arrêté par le conseil municipal de La Meilleraie-Tillay, le 3 novembre 2011, et actuellement soumis à l'avis des services de l'Etat, indique clairement au plan de zonage, une interférence entre le tracé retenu et les zones humides issues de l'inventaire réalisé par le CPIE et validé par la commission locale de l'eau. Dans la mesure où cette information n'a visiblement pas été prise en considération par le porteur de projet dans sa comparaison des variantes pour cet item, et qu'elle est susceptible de motiver des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts au regard des fonctionnalités affectées, ce point nécessitera une expertise complémentaire.

D'autre part, il est à signaler que, pour chacun des tracés envisagés, il a été retenu comme unique mode de franchissement de la ligne ferroviaire La-Roche-sur-Yon - Tours, un passage à niveau. Dans le cas du tracé retenu, si l'ouvrage, par la mise en place de dispositifs dynamiques de sécurité (signalisation automatique lumineuse et sonore et demi-barrières), présente une évolution du niveau d'équipement du franchissement par rapport à celui actuellement en place sur la voie communale n°20 (simples panneaux « stop »), la modification principale à cet endroit amènera inévitablement une fréquentation supérieure. En effet, seuls sont concernés aujourd'hui par ce passage à niveau les usagers de la voie communale. Or le projet va conduire à y adjoindre un trafic estimé à 700 vh/j dont 17% de poids lourds, ce qui présentera une potentialité accidentogène plus élevée. Bien que le dossier souligne la faiblesse actuelle du trafic ferroviaire, il omet de prendre en compte le fait que l'exploitant de la carrière, dans son projet d'extension sud, saisit l'opportunité de la proximité de la voie ferrée pour réactiver le transport ferroviaire pour une partie de sa production. Si cette volonté constitue sans conteste une voie d'amélioration au regard des émissions de gaz à effet de serre, dans le cas présent, elle doit être confrontée à l'analyse du point de vue du risque routier. Il est à relever que le franchissement actuel de la voie ferrée par la RD 113 se fait par l'intermédiaire d'un ouvrage d'art dont la largeur de voie portée ne permet pas le croisement de deux véhicules (gestion de priorité d'engagement par alternat). Pour autant, le dossier ne fait pas mention d'accidents.

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, mais avec les lacunes relevées pour l'étude dans son ensemble (cf. notamment appréciation de l'impact sur les zones humides).

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.

Selon les items, les données bibliographiques relatives au secteur d'étude et les méthodes génériques employées pour décrire les effets similaires constatés sur une même typologie de projet ont été complétées par des investigations de terrain. C'est notamment le cas pour la faune et la flore, pour lesquelles des investigations de terrains sur plusieurs années ont permis de disposer d'une bonne représentativité des espèces en présence et de leur vulnérabilité. Toutefois, le protocole mis en œuvre pour réaliser ces inventaires n'est pas précisé.

La méthode de caractérisation des zones humides est insuffisante dans la mesure où elle n'a procédé, pour la réalisation de cet inventaire, qu'à une évaluation à partir du seul critère floristique, sans respecter les dispositions de 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 (cf. absence totale de recours au critère pédologique alors que de telles investigations auraient été nécessaires sur certains secteurs).

L'évaluation des flux de pollutions générées par le projet routier est basée sur le niveau de trafic à la mise en service de l'ouvrage. Or, le chiffre correspondant à ce trafic n'est pas directement accessible au lecteur (il se déduit par recoupement de plusieurs parties), ce qui en complique la compréhension.

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

Du point de vue de l'analyse comparative des variantes, un complément prenant en compte le travail d'inventaire des zones humides réalisé par le CPIE (dans le cadre du projet de PLU) s'avère indispensable afin de conforter l'analyse du dossier sur cette thématique et le choix final du maître d'ouvrage. Cette analyse doit évidemment prendre en compte les fonctionnalités des zones touchées.

Quand bien même le tracé retenu resterait – après cette investigation complémentaire - celui présentant le moins d'impacts en prenant en considération l'ensemble des aspects environnementaux, dans la mesure où il apparaît dès à présent qu'il intercepte des zones humides, des mesures de compensations à fonctionnalité équivalente seront à rechercher.

D'autre part, le porteur de projet expose clairement que le tracé ne pourra, pour des considérations de conception géométrique, éviter la zone naturelle sensible identifiée.

Le dossier n'indique toutefois pas si la contrainte technique du respect d'un angle minimal de croisement avec la voie ferrée aurait pu être levée dans le cas d'un franchissement dénivelé ou si elle aurait présenté d'autres effets plus dommageables pour l'environnement.

Aucun arbre hébergeant le grand capricorne (*Cerambyx cerdo*) ne sera menacé. Malgré tout, les effets de la fragmentation du bosquet du secteur 1 et de ses abords par le tracé de la route auraient mérité d'être mieux appréhendés, notamment en ce qui concerne la couleuvre verte et jaune, espèce protégée à l'annexe IV de la directive habitat, dans le but de s'assurer du maintien des conditions favorables à l'espèce (phase travaux et ultérieures). Concernant les amphibiens, l'analyse rapide tend à montrer que les conditions favorables au maintien des populations d'espèces protégées peuvent facilement être garanties, sans pour autant que l'analyse n'ait été finement menée notamment pour l'espèce la plus intéressante du point de vue patrimonial, à savoir le crapaud accoucheur (espèce protégée à l'annexe IV de la directive habitat). Sur cet aspect d'atteinte aux espèces protégées, le dossier en l'état n'est pas conclusif. Pour mémoire, la réglementation relative à la protection des espèces protégées interdit toute destruction ou perturbation intentionnelle qui serait de nature à porter atteinte auxdites espèces. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'il peut être dérogé à cette interdiction, sur la base d'une demande de dérogation dûment encadrée et faisant l'objet d'une instruction spécifique.

Au regard de la composante paysagère, il est à relever que le tracé retenu est celui qui permet la meilleure intégration en évitant une confrontation directe avec les principaux accidents du relief que sont les talwegs correspondant aux ruisseaux. La limitation des hauteurs de déblais / remblais, avec un profil qualifié de « rasant », paraît donner les garanties pour que la future voie se fonde au mieux dans le bocage, même si dans ce secteur, il est un peu plus lâche que par ailleurs. Les dispositions envisagées en terme de reconstitution de haies et de boisement contribueront à sa bonne intégration. A ce propos, l'illustration de la page 80 permet de s'en faire une idée.

En ce qui concerne les nuisances sonores, malgré les imperfections du dossier dans la présentation et la restitution des résultats, il peut être considéré que le projet reste acceptable compte tenu du niveau de trafic attendu et des niveaux de bruits qui resteront inférieurs aux seuils imposant la mise en œuvre de mesures réductrices particulières et du nombre restreint de personnes potentiellement exposées au regard de la situation actuelle.

Au regard des risques de pollutions chroniques, les niveaux de trafic en jeu sont relativement faibles et les mesures envisagées par le maître d'ouvrage en matière de récupération et de rejet des eaux de plate-forme paraissent adaptées.

Il est à relever que le maître d'ouvrage s'est positionné dans une hypothèse volontairement pénalisante en considérant un trafic à la mise en service qui serait de l'ordre de 800vh/j avec 20 % de poids lourds, en comparaison des relevés qui font état actuellement d'un trafic annuel plus proche de 700 vh/j avec 17,5% de poids lourds.

5 – Conclusion

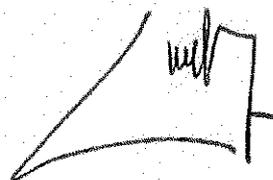
Le projet s'inscrit en dehors des zones protégées ou inventoriées au titre du patrimoine naturel et paysager.

Globalement, les principaux enjeux environnementaux ont été correctement appréhendés et analysés de manière proportionnée. La définition des impacts attendus est dans l'ensemble satisfaisante, à l'exception toutefois de l'atteinte potentielle aux zones humides dont une meilleure prise en compte nécessitera, si elle n'aboutit pas à la remise en cause du choix du tracé, une définition de mesures compensatoires adaptées.

Comme cela était soulevé dans l'avis rendu par l'autorité environnementale le 12 février 2011 sur le projet d'extension sud de la carrière Kleber Moreau, bien qu'ils dépendent de deux procédures distinctes, le dossier de carrière et le dossier de déviation de la RD 113 sont intimement liés. Le dossier relatif au projet de route s'est efforcé de faire le lien avec les enjeux afférents au projet de carrière, sans toutefois pouvoir être exhaustif en terme de comparaison de scénarios.

Au-delà des considérations environnementales développées ci-avant, le choix du type de franchissement de la voie ferrée (aménagement d'un passage à niveau) devra obtenir, dans tous les cas, l'aval de Réseau Ferré de France et de la SNCF pour confirmer sa compatibilité avec les trafics attendus (routier et ferroviaire) et vérifier ainsi qu'il répond aux exigences en matière de sécurité routière.

Le préfet

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'D' and 'AUBIGNY'.

Jean DAUBIGNY