

**Conseil général de l'environnement et du  
développement durable  
AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Avis n° 2009-02

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale concernant  
l'évaluation environnementale de la RN 151  
créneau de dépassement entre  
Neuvy-Pailloux et Issoudun dans l'Indre**

Avis établi lors de la séance du 27 août 2009  
de la formation d'Autorité environnementale du CGEDD

n° Sigmanet 006801-01

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), s'est réunie le 27 août 2009 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de créneau de dépassement sur la RN 151 dans l'Indre.*

*Etaient présents: Mmes Bersani, Guth, Guerber Le Gall, MM Badré, Caffet, Creuchet, Lafont, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouer, Rouques, Vernier*

*Etaient absentes ou excusées: Mmes Jaillet et Momas*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\*  
\* \*

L'AE a été saisie par le préfet de l'Indre par courrier du 4 juin 2009, reçu après transmission par la Direction régionale de l'équipement le 9 juin 2009. Le projet étant établi par un service déconcentré relevant des attributions du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Le préfet du département de l'Indre a été consulté pour ses attributions en matière d'environnement le 16 juin 2009. Il a répondu (DDAF) le 4 août 2009 sur le caractère complet du dossier, l'impact des travaux pendant la phase de chantier et les impacts pérennes sur l'eau et les milieux aquatiques et la biodiversité.

Le préfet de région Centre (DIREN) a été consulté le 16 juin 2009. Il a répondu le 5 août 2009 en indiquant que « le projet prend en compte correctement les enjeux environnementaux ... mais que le maître d'ouvrage devra porter une attention particulière à la reconstitution de ripisylve et au boisement compensatoire prévu en dehors du projet ».

Les rapporteurs ont adressé un autre courrier au préfet de région (DRE), le 6 juillet 2009, pour lui indiquer les pièces manquantes au dossier d'enquête publique :

- étude d'incidences Natura 2000 ;
- appréciation des impacts de l'ensemble du programme ;
- informations sur l'eau ;
- dénomination précise des auteurs de l'étude d'impact.

Par courrier du 24 juillet 2009 il a répondu : « comme convenu les réponses à vos remarques feront l'objet d'une annexe au dossier d'enquête préalable à la DUP et le dossier « loi sur l'eau » vous a été transmis le 20 juillet ».

Sur le rapport de Messieurs LAGAUTERIE et ROUER, après en avoir délibéré, l'AE rend l'avis suivant :

---

1 Ci-après désignée par AE

## Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement examiné par l'AE consiste en l'élargissement de la RN 151 sur une longueur de 2,78 kilomètres entre Châteauroux et Issoudun, dans l'Indre. La route nationale actuelle est une ligne droite que le maître d'ouvrage a décidé de doubler par le sud sur les communes de Neuvy-Pailloux et Saint-Aoustrille pour favoriser les dépassements en toute sécurité. Il s'agit donc d'une mise à 2 fois 2 voies sur place qui réutilise la chaussée de 7 m actuelle avec adjonction d'un terre-plein central de 3 m de large, d'une nouvelle chaussée de 7 m et de bandes d'arrêt d'urgence de 2,75 m avec des accotements d'environ 3 m de chaque côté, cette distance variant en fonction du terrain naturel.

Cet aménagement s'intègre dans un projet d'itinéraire entre Châteauroux et Bourges, dans le Cher, qui a fait l'objet d'une fiche établie par la DRE pour l'objectif 2015. Le contrat de plan État-Région 2000-2006, signé le 29 mars 1999, prévoit les études des déviations de Saint-Florent sur Cher et Chârost dans le Cher, l'aménagement de la rocade d'Issoudun et un créneau de dépassement entre Châteauroux et Issoudun dans l'Indre, objet du présent projet.

La direction régionale de l'équipement du Centre est maître d'ouvrage de ce projet. Le montant de l'opération faisant environ 5 M€ le projet nécessite une étude d'impact (art R.122-1 et suivants du code de l'environnement) et entre dans le champ d'application de la loi 83-360 du 12 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation des enquêtes publiques.

Il s'agit d'un projet d'aménagement sur place qui présente des effets peu importants sur les milieux naturels et des effets peu quantifiables pour les habitants les plus proches de l'infrastructure.

Même si elle comporte quelques erreurs ou inexactitudes mentionnées dans l'annexe 1 ci-jointe, l'évaluation environnementale est en rapport, sur le fond, avec l'ampleur du projet. Le dossier présente, cependant, des faiblesses sur la forme. En effet, le dossier d'enquête publique, comprenant l'étude d'impact, adressé pour avis à l'AE est incomplet au vu des prescriptions du code de l'environnement destinées à permettre au public d'avoir une vue globale des impacts environnementaux du projet, et des mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour y faire face.

Cette critique porte sur les trois points suivants :

1) la constitution des éléments du dossier :

Pour l'enquête publique, il apparaît à l'AE indispensable de compléter ce dossier par :

- l'étude d'incidence environnementale sur le site Natura 2000 (SIC : n° FR2400531) (Art. R 414-19 du code de l'environnement) ;
- l'appréciation globale des effets de l'ensemble du « projet d'itinéraire » entre Châteauroux et Bourges (Art. R 122-3 IV du code de l'environnement) ;
- le dossier relatif aux incidences du projet au titre de la loi sur l'eau (Art. L 214-1 et suivants du code l'environnement) ;
- le nom précis des auteurs de l'étude d'impact (Art. R.122-1 du code de l'environnement) ;

2) les engagements du maître d'ouvrage :

Les effets du projet peuvent être qualifiés de peu importants sur les milieux naturels. Néanmoins, pour respecter l'engagement d'arrêter la perte de biodiversité en 2010, le bureau d'études fait des

propositions pour réduire les impacts du projet sur la flore et la faune. Le maître d'ouvrage ne s'engage pas, dans le dossier soumis à avis de l'AE, sur les mesures qu'il va adopter. L'AE estime indispensable que le maître d'ouvrage s'engage au moment de l'enquête publique sur les mesures qu'il adoptera pour compenser la suppression de la ripisylve et du petit bois classé ainsi que l'augmentation de l'effet de coupure du milieu. De même, il lui paraît nécessaire que le maître d'ouvrage s'engage sur les caractéristiques de la haie entre la voie de desserte située au nord et la route nationale et sur les mesures proposées par le bureau d'étude dans le rapport d'incidence relatif à la loi sur l'eau, notamment sur la construction des bassins de retenue pour renforcer leur caractère écologique.

Toutes ces mesures liées aux milieux naturels, devraient être examinées avec l'ensemble des partenaires locaux : collectivités, associations de protection de la nature, acteurs socioéconomiques, etc..

3) les justifications, en terme de bilan coût/avantage, du projet :

L'AE relève la faiblesse des justifications fournies dans le dossier au titre des coûts collectifs et des avantages induits du projet (notamment l'aspect sécurité), telles qu'elles sont pourtant requises pour les infrastructures de transport par l'article R.122-3 II, §6, du code de l'environnement.

Pour la bonne compréhension du public, l'AE estime par ailleurs que pour des projets de cette nature, il y a lieu de mettre en cohérence les enquêtes publiques des projets avec celles relatives à des procédures particulières qui en découlent, telle que celle sur la « loi sur l'eau », en les traitant si possible de manière simultanée : cela ne semble pas avoir été le cas ici.

\*  
\* \*

Ce premier avis rendu par l'AE sur l'évaluation environnementale d'un projet est fondé sur des éléments techniques qui sont détaillés dans l'annexe 1, ci-après. Un plan de situation sommaire est joint en annexe 2.

## **ANNEXE 1**

### **Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation**

#### **I L'analyse du contexte du projet**

Le projet d'aménagement examiné par l'AE consiste en l'élargissement de la RN 151 sur une longueur de 2,78 kilomètres entre Châteauroux et Issoudun, dans l'Indre. La route nationale actuelle est une ligne droite que le maître d'ouvrage a décidé de doubler par le sud sur les communes de Neuvy-Pailloux et Saint-Aoustrille pour favoriser les dépassements en toute sécurité. Il s'agit donc d'une mise à 2 fois 2 voies sur place qui réutilise la chaussée de 7 m actuelle avec adjonction d'un terre-plein central de 3 m de large, d'une nouvelle chaussée de 7 m et de bandes d'arrêt d'urgence de 2,75 m avec des accotements d'environ 3 m de chaque côté, cette distance variant en fonction du terrain naturel.

L'aménagement s'intègre dans un projet d'itinéraire entre Châteauroux et Bourges, dans le Cher, qui a fait l'objet d'une fiche établie par la DRE pour l'objectif 2015. L'approbation de cette fiche par le ministère de l'équipement serait intervenue en fin d'année 2003, selon la notice explicative du projet. Cependant, par courrier du 24 juillet 2009 le chef du service de maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'équipement précise que le ministère n'a pas approuvé cette fiche. Le contrat de plan État-Région 2000-2006, signé le 29 mars 1999, prévoit les études des déviations de Saint-Florent sur Cher et Chârost dans le Cher, l'aménagement de la rocade d'Issoudun et un créneau de dépassement entre Châteauroux et Issoudun dans l'Indre, objet du présent projet.

#### **II L'analyse du caractère complet du rapport environnemental**

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique adressé à l'autorité environnementale comprend :

- l'objet de l'enquête avec des informations juridiques et administratives ;
- un plan de situation du projet soumis à l'enquête ;
- une notice ;
- un plan général des travaux ;
- une étude d'impact avec des annexes ;
- une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'étude d'impact (rapport environnemental) avec ses annexes comprend :

- un résumé non technique ;
- une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- une comparaison des variantes et la présentation de la solution retenue ;
- l'analyse des impacts et les mesures compensatoires ;
- l'identité des auteurs des études et les méthodes utilisées ;
- les difficultés rencontrées ;
- une étude de la chambre d'agriculture sur les exploitations agricoles (Annexe 1) ;
- les ZNIEFF et l'arrêté de protection de biotope du marais de Jean Varenne (Annexe 2) ;

- la liste des espèces végétales protégées en région Centre (Annexe 3) ;
- la liste des espèces végétales recensées en fonction des habitats présents (Annexe 4) ;
- les calculs d'assainissement (Annexe 5).

Le code de l'environnement (Art. R.122-3) précise le contenu des études d'impact qui doivent comprendre :

- une analyse de l'état initial ;
- une analyse des effets directs et indirects ;
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- une analyse des méthodes utilisées ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ;
- un résumé non technique ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'étude d'impact n'est pas conforme au code de l'environnement (Art. R 122-3 IV du code de l'environnement) qui impose que « lorsque la réalisation des projets est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». La fiche décrivant l'ensemble de l'itinéraire entre Châteauroux et Bourges est bien citée dans l'étude, mais elle ne figure pas dans le dossier mis à l'enquête publique, tout comme l'appréciation des impacts de l'ensemble des travaux de ce programme.

D'autre part, le code de l'environnement prévoit dans son article R 414-19 que les projets (art. L 414-4 du Code de l'Environnement) situés en dehors d'un site Natura 2000 font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable.

Dans l'étude d'impact, il est précisé :

« L'impact du projet sur ces zones naturelles (zone Natura 2000) ne sera pas direct car aucun habitat ne sera détruit. Toutefois ces milieux peuvent être impactés sur le long terme par les rejets des eaux de ruissellement de la RN 151 ».

L'étude d'incidence environnementale sur la zone Natura 2000, située à environ 1 km en aval du projet, n'est pas dans le dossier d'étude d'impact, ni dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Le nom du bureau d'étude ayant établi le dossier d'enquête publique est précisé, mais l'étude d'impact n'indique pas le nom des auteurs. Or l'article R.122-1 du Code de l'Environnement indique : « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude d'impact doit figurer sur le document final ».

Les autres informations exigibles sont contenues dans le rapport, parfois de manière incomplète, même si elles ne font pas l'objet d'un chapitre spécifique. Nous allons, ci-après, examiner dans le détail les informations contenues dans l'étude d'impact.

### **III L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient**

Le secteur prévu pour la réalisation du créneau de dépassement se situe dans une zone écologique comprenant des milieux humides intéressants. Cependant, la zone des travaux est dépourvue d'enjeux écologiques majeurs. Le dossier met en évidence l'existence des vallons de la Paluette et de la Préale et d'un bois de résineux jouxtant la RN 151 actuelle. Ces éléments jouent un rôle d'abri pour la faune mais aucun de ces éléments n'abrite une faune ou une flore remarquable.

#### **L'analyse du résumé non technique.**

Le résumé non technique est de lecture facile. Il n'est pas décelé d'espèces rares ou menacées végétales et animales sur le secteur concerné par les travaux. On trouve la présence de deux petits cours d'eau en tête de bassin versant qui se jettent dans la Vignole, elle-même se jetant dans la Théols. Ces deux cours d'eau, la Paluette et la Préale, sont coupés par la RN 151 et la ripisylve de la Paluette sera abattue sur une trentaine de mètres. Un site Natura 2000, protégé par un arrêté de protection de biotope (marais Jean Varenne), est situé à environ 1 km au sud de la route actuelle et reçoit les eaux des deux cours d'eau traversés par le projet. Un bosquet boisé classé au PLU de Neuvy-Pailloux est rasé par l'élargissement de la route.

Les 3 variantes qui ont été étudiées ont conduit le maître d'ouvrage à choisir la solution d'élargissement par le sud. Le maître d'ouvrage justifie son choix par le fait que les maisons les plus proches se trouvant à environ 300 m au nord de la route ne subiront pas de gêne supplémentaire perceptible due au trafic.

L'analyse des impacts et des mesures compensatoires montre que les effets des pollutions saisonnières ou accidentelles sur les eaux souterraines sont renvoyés au dossier loi sur l'eau. Malgré la disparition d'une ripisylve et d'un bois, il est indiqué que le projet n'aura pas d'impact notable sur la faune en général. Pour la disparition du bois classé, il est prévu la mise en compatibilité du PLU de Neuvy-Pailloux. Pour protéger les eaux superficielles qui se jettent dans la zone Natura 2000, 3 bassins de rétention seront construits. Pour le reste des aménagements paysagers sont prévus aux deux extrémités de l'ouvrage et entre la voie de desserte, située au nord, et la RN 151.

Même si le maître d'ouvrage renvoie à un dossier spécifique « loi sur l'eau » pour le détail des aménagements, ceux concernant les eaux superficielles sont suffisamment explicites. Par contre, le traitement des effets sur les eaux souterraines est renvoyé à un dossier qui ne figure pas dans l'étude d'impact ni dans le dossier d'enquête publique du projet. Aucune mesure compensatoire n'est proposée par le maître d'ouvrage malgré le fait qu'une ripisylve soit touchée et qu'un petit bois soit rasé.

#### **La justification du projet**

Le trafic sur l'axe de la RN 151 est de 7340 véhicules/jour, dont 11 % de poids lourds en 2007 et ne devrait pas augmenter du fait des travaux. Le maître d'ouvrage justifie son projet par :

- un gain de temps, mais celui-ci n'est pas indiqué. On peut penser qu'il sera très faible ;
- l'amélioration de la sécurité qui sera favorisée par une possibilité de dépassement sécurisée, grâce à la suppression de deux intersections par regroupement des voies de desserte et en sécurisant les points de passage restant aux deux extrémités. Pour justifier son projet, le maître d'ouvrage indique que sur cette portion de route nationale, quatre accidents, dont deux sur le secteur à

aménager et deux juste à proximité, ont été recensés de 2002 à juin 2007 et ont occasionné 6 blessés, dont 4 ont dû être hospitalisés.

## **L'analyse de l'état initial**

Le maître d'ouvrage a successivement étudié :

- la situation géographique ;
- le milieu physique et les eaux superficielles et souterraines ;
- le milieu naturel ;
- le milieu humain ;
- le paysage ;
- l'infrastructure et la sécurité.

La RN 151 se situe en secteur karstique ce qui entraîne une forte perméabilité. La Champagne berrichonne recèle des nappes phréatiques importantes, vulnérables aux pollutions, mais il n'est pas recensé de captage d'alimentation potable à proximité de l'ouvrage, les plus proches ayant été abandonnés. Tout le secteur est en zone vulnérable pour les nitrates au titre de la directive européenne 91/676 de la CEE. Les problèmes actuels de qualité des eaux souterraines sont donc essentiellement d'origine agricole.

L'ouvrage coupe deux cours d'eau et les calculs établis à partir des informations de la DIREN conduisent à estimer les débits de crues centennales à 11 m<sup>3</sup>/s pour la Paluette et à 3m<sup>3</sup>/s pour la Préale. Pour la qualité des eaux, la Vignole qui est située en aval du projet recueille les deux cours d'eau traversés et est de 2ème catégorie piscicole. Certaines espèces sont citées et les rapporteurs relèvent l'erreur sur le nom scientifique du brochet, mais ceci est sans conséquence. On y trouve néanmoins des espèces vulnérables et patrimoniales : l'anguille, la lamproie de Planer et le Chabot par exemple.

Le projet ne s'inscrit pas dans des zones inventoriées ou protégées. On trouve néanmoins une ZNIEFF située à plus de 2 km au nord de la route (marais de Saint Valen), une autre ZNIEFF et un arrêté de biotope inscrits en site d'intérêt communautaire (SIC : n° FR2400531) au sud de la RN actuelle : le marais de Varenne qui est situé à 1 km de l'ouvrage. Ce SIC fait l'objet d'un document d'objectif (DOCOB) en cours d'élaboration. En outre, les deux cours d'eau coupés ont une ripisylve dont l'intérêt pour la faune et la flore est souligné (abri, couloir biologique...).

L'agriculture est intensive dans le secteur et l'accès aux parcelles revêt un caractère important pour les exploitants.

Un certain nombre de servitudes sont recensées :

- un bois classé au PLU de Neuvy-Pailloux qui nécessite la modification du PLU qui jouxte la route au sud. Ce document de mise en compatibilité des documents d'urbanisme figure dans le dossier d'enquête publique ;
- 2 lignes électriques de 90 kV au sud de la route ;
- une ligne haute tension de 225 k V qui coupe la route au niveau de la Paluette ;
- un câble France Télécom qui longe la RN 151 au nord ;
- des sites archéologiques qui nécessitent la consultation du préfet de région pour déterminer l'opportunité ou non de prescriptions, ou de fouilles de sauvegarde.

La qualité de l'air dans le secteur d'étude est établie à partir des stations de mesure dont la plus proche est à Châteauroux. Sur une échelle de 1 à 10, la qualité va de la classe 2 (très bonne) à 7



(médiocre). Cependant, pendant 69% du temps, l'air se situe en classes 3 et 4 (bonnes).

Les maisons les plus proches se situent à plus de 300 m au nord de l'ouvrage et les habitations ne subissent pas, actuellement, de bruit supérieur au seuil réglementaire qui est fixé à 55 dB(A).

Dans l'analyse du paysage les deux ripisylves et le bois classé constituent les éléments structurants proches de l'ouvrage.

Une synthèse des enjeux et des contraintes environnementales est établie sous forme de tableau :

- l'agriculture, l'hydrologie, la qualité des eaux et le milieu naturel sont classés par le maître d'ouvrage en contraintes fortes ;
- la géologie, le bruit, l'archéologie, le maintien des communications et les réseaux sont en contraintes moyennes ;
- la géotechnique et le paysage sont en contraintes faibles.

Globalement, même si peu d'analyses nouvelles ont été réalisées par le bureau d'étude, l'état initial est décrit de façon claire et bien structurée et est en rapport avec l'ampleur du projet. Le milieu naturel est fort justement mis en contrainte forte par le bureau d'étude. On pourra regretter des erreurs de nom d'espèces ou d'appréciation ici ou là, notamment le fait que le secteur ne possède pas d'espèces protégées alors que de nombreuses espèces de passereaux sont présentes (« présence de nombreuses espèces de passereaux ». Parmi les passereaux, il y a évidemment de nombreuses espèces protégées.

En synthèse, le bureau d'étude indique :

« la section de la RN 151 concernée par le projet n'est pas située dans le périmètre de la zone NATURA 2000. L'existence de ce site n'induit pas de grosses contraintes pour le projet mais renforce l'importance des mesures générales à prendre en faveur de la biodiversité ». Il est regrettable que le maître d'ouvrage n'ait pas tiré les conséquences de cette analyse en mettant en place des mesures compensatoires pour la biodiversité, comme on va le voir plus loin.

### **L'analyse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet**

Le maître d'ouvrage a examiné trois variantes : l'élargissement de la route par le nord, l'élargissement par le sud et l'élargissement de part et d'autre de l'axe actuel. Des schémas présentent les 3 options et un tableau comparatif synthétise les avantages et inconvénients des trois options en matière technique et financière, environnementale et socio-économique. Du point de vue technique et financier la variante retenue au sud est celle qui présente le plus d'avantages : pas de contrainte de circulation pendant la construction, pas de déplacement du câble France Télécom qui est situé au nord, pas de déplacement de ligne électrique et un coût proche de la solution la moins chère.

Du point de vue de l'environnement la solution retenue présente l'avantage d'éloigner le bord de la chaussée des habitations qui sont situées au nord, mais présente l'inconvénient de raser le petit bois classé situé au sud. Pour les autres paramètres les 3 solutions sont équivalentes.

Des aménagements ont été apportés au projet suite à l'étude d'impact, notamment pour le rétablissement des voies de communications pour les exploitations agricoles. Pour justifier ses choix, le maître d'ouvrage privilégie clairement le coût de l'ouvrage et la présence des riverains situés au nord pour doubler la RN par le sud, au détriment du bois qui jouxte la route actuelle.

## **L'analyse des effets directs et indirects du projet et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet**

Le maître d'ouvrage détaille dans un premier temps les effets temporaires liés à la phase de chantier, puis dans un second temps les effets permanents liés à la circulation automobile utilisant la route.

L'incidence du projet sur l'eau et les milieux aquatiques est renvoyée au dossier « loi sur l'eau qui sera déposé indépendamment ».

Pour la cohérence des procédures, il est regrettable que l'enquête publique conduite au titre de l'étude d'impact et l'enquête publique relative aux dossiers d'incidence loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code l'Environnement) se déroulent sur la base de dossiers indépendants.

Si ces deux procédures sont fréquemment traitées distinctement pour des projets de grande ampleur, c'est parce qu'elles interviennent généralement à des périodes éloignées dans la vie du projet. Dans le cas présent, au vu de la taille réduite du projet et du niveau d'avancement important des études techniques, il est indispensable pour la compréhension globale et synthétique du projet de disposer d'une étude d'impact, complétée des items nécessaires pour satisfaire aux exigences spécifiques du régime d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et « valant » dossier d'incidence loi sur l'eau, dans le dossier qui sera mis à l'enquête publique.

### ***Les impacts temporaires***

La période de travaux est bien prise en compte par le bureau d'étude qui détaille les effets dus au chantier pendant cette période sur les sols, les nappes, les deux cours d'eau traversés, les habitations riveraines, la faune et la flore et les activités économiques. Les mesures qu'il envisage de prendre sont précisées et les aménagements qu'il prévoit concernent :

- des règles d'organisation pour éviter les phases bruyantes à certaines périodes ;
- des règles de gestion (choix des sites d'installation de chantier, arrosage en période sèche, fosse de nettoyage de roues pour les engins...) ;
- mais aussi des aménagements provisoires pour éviter les écoulements accidentels et tout rejet direct dans le milieu naturel et des maintiens d'accès aux parcelles agricoles ;
- l'information des populations.

Ces mesures utiles ne seront efficaces que si le cahier des charges de l'appel d'offre des entreprises est établi en conséquence et qu'il est prévu une surveillance assidue du chantier par le maître d'ouvrage. Au moment de l'enquête publique, le maître d'ouvrage devra s'engager sur ces points.

### ***Les impacts permanents***

Les effets et les mesures précises concernant l'eau sont renvoyés au dossier « loi sur l'eau ». Les impacts et les mesures prises sont néanmoins présentés de manière générale dans l'étude d'impact.

L'ouvrage de franchissement de la Préale n'est pas modifié, le doublement de la chaussée se terminant juste avant son franchissement. Par contre l'ouvrage de la Paluette sera allongé de 11 m vers le nord sous la voie de désenclavement et de 14 m côté sud pour l'élargissement de la chaussée proprement dite. L'ouverture prévue permettra de laisser passer 13 m<sup>3</sup>/s, ce qui est supérieur à la crue centennale estimée. Toutefois l'ouvrage n'est pas défini : soit pont cadre, soit buse. Pour l'application de la directive cadre sur l'eau il est demandé que le fond du cours d'eau soit le moins perturbé possible.

Il est prévu de séparer les eaux provenant de la chaussée de celles venant du bassin versant naturel intercepté. Les eaux de ruissellement de la chaussée seront dirigées vers des cunettes étanches de

part et d'autre de l'ouvrage qui se jetteront aux 3 points bas qui seront munis de « bassin de retenue afin de réguler et traiter les eaux ». Pour les calculs d'assainissement et la construction des bassins, le guide technique du SETRA a été utilisé. Le SDAGE Loire-Bretagne en cours de révision, validé par le comité de bassin du 30 novembre 2007, préconise que le rejet des eaux de ruissellement doit être relatif à la taille du bassin versant et à la pluie décennale. A partir de ces éléments, la DIREN a fixé le rejet maximum à 20 l/s pour 1,2 ha. Le maître d'ouvrage a pris en compte cette remarque pour le dimensionnement des bassins de rétention.

Des fossés trapézoïdaux en pied de remblai récupéreront les eaux du bassin versant qui seront dirigées vers les exutoires existants à savoir la Préale et la Paluette. Il n'est pas indiqué si ces fossés seront enherbés. Il est demandé au maître d'ouvrage de s'engager à végétaliser ces fossés. Dans ces conditions, il est probable que les matières en suspension ne perturberont pas plus le milieu récepteur qu'aujourd'hui.

Dans l'étude d'impact du projet, le faible détail des aménagements des 3 bassins ne permet pas de vérifier qu'une décantation et qu'un déshuilage pourront se faire dans ces retenues. D'autre part, la configuration des fossés qui recueillent les eaux des bassins versants est imprécise. Il est alors difficile de porter un jugement sur les apports de matières en suspension supplémentaires dans les deux cours d'eau. Le maître d'ouvrage indique que « l'ouvrage existant n'ayant aucun dispositif de traitement des eaux, le projet permettra d'améliorer la situation existante ».

Le maître d'ouvrage, suite à notre courrier du 6 juillet 2009 l'informant des informations qui manquent à son dossier pour une mise à l'enquête publique, a adressé le 21 juillet 2009 le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau aux rapporteurs.

Les méthodes de traitement des eaux exposées dans ce nouveau dossier sont issues des guides du SETRA. Pour les pollutions chroniques et accidentelles, il est prévu les mesures suivantes :

- l'étanchement des cunettes recevant les eaux de ruissellement de part et d'autre de la chaussée ;
- la construction de 3 bassins étanches de traitement, dimensionnés pour traiter les matières en suspension (de 400, 600 et 1500 m<sup>3</sup>) et déshuiler les eaux avant de rejoindre les deux rivières. Ces bassins seront construits de manière non géométrique permettant l'installation d'espèces végétales ;
- la construction d'une vanne permettant la fermeture des bassins pour retenir les eaux provenant d'un déversement accidentel sur la chaussée.

Dans ces conditions les rejets issus des bassins de traitement permettront de respecter les objectifs de qualité des eaux des deux rivières concernées.

Pour les pollutions saisonnières le calcul établit que le seuil de 5 g/l de Na Cl (valeur seuil constituant un barrage pour la faune aquatique in ARRIGNON) ne sera jamais atteint dans le milieu récepteur.

Les mesures de surveillance du chantier, d'entretien des bassins de traitement et d'intervention en cas d'accident paraissent efficaces.

L'étude d'impact envisage une mesure compensatoire pour la disparition d'un espace boisé classé en indiquant qu'elle est « vivement conseillée ». Cette proposition du bureau d'étude, qui est cohérente avec l'analyse de l'état initial (voir plus haut), n'est pas reprise formellement par le maître d'ouvrage. La stratégie nationale d'arrêt de perte de la biodiversité en 2010 impose qu'une ou des mesures compensatoires soient prises à proximité du projet. Une mesure compensatoire se justifie d'autant

plus que l'effet de coupure sera accentué par l'élargissement de la route. Le maître d'ouvrage doit s'engager sur ce point, par exemple en replantant un espace agricole ou une friche par des espèces de type forestier locales sur une surface à définir et/ou en prenant des mesures de gestion sur le site Natura 2000.

Les rétablissements agricoles sont prévus au nord par la construction d'une voie parallèle à la RN 151 entre le carrefour de la RD 82 et la voie communale desservant le hameau de la Préale et au sud en réutilisant les voies existantes pour désenclaver le hameau du Verget. Les exploitants agricoles couperont la RN 151 aux extrémités du projet au droit de la RD 82 et de la voie communale des Rinçay. La sécurité a été prise en compte par des tournes à gauche avec des îlots matérialisés par des bordures franchissables.

Le projet prévoit des aménagements spécifiques aux deux extrémités et une haie arbustive sera aménagée entre la voie de désenclavement et le projet. Pour éviter que les espèces d'oiseaux et de chiroptères ne rasant de trop près la chaussée et limiter ainsi la mortalité animale, il est préconisé de mettre en place une haie haute composée d'essences plutôt forestières entre la chaussée et la voie de desserte.

Le projet se situant à environ 300 m des maisons les plus proches et le trafic restant stable, le bruit ne devrait pas subir d'augmentation perceptible et il n'est pas prévu d'aménagements spécifiques.

La synthèse des impacts et des mesures est présentée sous forme de tableau aux pages 91 et 92. Il est permis de s'interroger sur le fait que le maître d'ouvrage mette en impact positif pour « l'urbanisme et la vocation des espaces » le fait que le petit bois classé soit déclassé par une mise en compatibilité des documents d'urbanisme du fait de sa disparition.

Le maître d'ouvrage a utilisé la méthode SETRA et CERTU-2001 pour estimer les effets sur la pollution de l'air. Dans le cas présent des généralités sont rappelées. Le maître d'ouvrage indique, par exemple, que les engins de chantier respecteront la réglementation en vigueur pour les émissions de gaz d'échappement. C'est bien le minimum de ce que l'on est en droit d'attendre. Pendant la réalisation des travaux et par temps sec, les entreprises effectueront des arrosages pour éviter la dispersion des poussières de chantier.

Pour les effets sur la santé le maître d'ouvrage rappelle que le bruit étant faible et inférieur à 55 dB(A) la nuit et à 60 dB(A) le jour, il n'y aura pas d'effet sur la santé des riverains.

### **L'analyse des coûts collectifs et les avantages induits pour la collectivité**

L'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité est très succincte et ne comporte aucun chiffre. Le maître d'ouvrage précise que le projet n'engendrant pas d'augmentation de trafic, il n'y aura pas de bruit supplémentaire pour les habitations les plus proches, pas de pollution atmosphérique supplémentaire liée au trafic et par voie de conséquence pas de consommation énergétique supplémentaire.

Cependant, l'aménagement étant réalisé pour la sécurité, il manque les coûts potentiels économisés du fait de l'amélioration de cette sécurité. On peut regretter qu'il n'y ait pas une approche économique même grossière de bilan coût/avantages attendus.

Le coût des mesures prises en faveur de l'environnement s'élève à 417 500 €, correspondant à 322 500 € pour le traitement des eaux, 90 000 € pour les aménagements paysagers, 5 000 € pour les

mesures de chantier, hors mesures compensatoires.

### **L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets**

Le bureau d'étude a pris contact avec les administrations et les associations pour établir l'état initial de l'environnement. Il a complété ces informations en effectuant des observations et relevés de terrain. Pour établir les effets du projet, le bureau d'étude a utilisé les classements normatifs ou informatifs des différentes administrations et établissements publics. Pour le calcul du bruit et la construction des bassins de rétention, il a utilisé les guides méthodologiques en vigueur, notamment ceux du SETRA.

### **IV L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet**

L'analyse des effets sur l'environnement est globalement maîtrisée. On peut penser que dans le domaine de l'eau, les aménagements proposés sont de nature à améliorer la qualité des rejets en provenance de la route par rapport à la situation actuelle.

Il faut noter qu'aucune mesure compensatoire n'est proposée pour compenser les effets sur la flore et la faune. La qualité des milieux proches de l'ouvrage n'est certes pas exceptionnelle, mais les effets sur la nature « banale » ne seront pas négligeables.

---

## ANNEXE 2: plan de situation

