



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'autorité environnementale concernant
la création de l'aire de repos du Bosc
sur l'autoroute A 75 dans l'Hérault**

n°Ae: 2010 - 63

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 mars 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de l'aire de repos du Bosc sur l'autoroute A75 dans l'Hérault.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall , Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

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.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guth, Jaillet, MM Creuchet, Vernier.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault par courrier daté du 8 décembre 2010, reçu le 13 décembre 2010, date retenue pour la complétude du dossier.

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.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de département de l'Hérault en date du 28 janvier 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de région Languedoc-Roussillon en date du 8 février 2011.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant :

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

L'autoroute A75 entre Millau et Béziers dispose actuellement d'un tronçon de 44 km sans aire de repos. La circulaire du 12 décembre 2000, relative au réseau routier national, préconise que les réseaux autoroutiers doivent être équipés d'aires de repos tous les 30 km. Pour améliorer le confort et la sécurité des usagers, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, maître d'ouvrage de l'opération, prévoit d'aménager un espace d'environ 15 ha où il sera possible de trouver des tables de pique-nique, des toilettes et des espaces de circulation et de stationnement pour différents types de véhicules. Le montant de l'opération est de 6,15 M€ TTC et se situe dans un site naturel dominé par l'agriculture.

L'Ae n'a pas de remarques de fond sur le dossier présenté, ni sur la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet. Ses recommandations portent sur le respect des prescriptions concernant l'étude d'impact et sur le résumé non technique. En effet, l'Ae constate que de nombreux éléments essentiels de l'étude d'impact, comme la justification du projet, les raisons du choix, ainsi que les aménagements liés au traitement des pollutions liées à l'eau sont dans les pièces A et D du dossier d'enquête et pas dans l'étude d'impact qui constitue le dossier F du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

D'autre part, le résumé non technique de l'étude d'impact ne traite que la présentation du projet, l'état initial, les effets et les mesures de réduction d'impacts.

L'Ae recommande donc de compléter l'étude d'impact conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement et de compléter le résumé non technique pour traiter l'ensemble des thèmes précisés dans ce même article.

L'Ae recommande également d'indiquer sur la page de garde du document intitulé : "pièce J : annexes" du dossier d'enquête préalable, qu'il s'agit d'une pièce annexe à l'étude d'impact. Elle recommande également de faire figurer le titre de toutes les études qui sont dans cette annexe, notamment l'étude d'incidence au titre de Natura 2000.

Avis détaillé

1 : Historique et présentation du projet

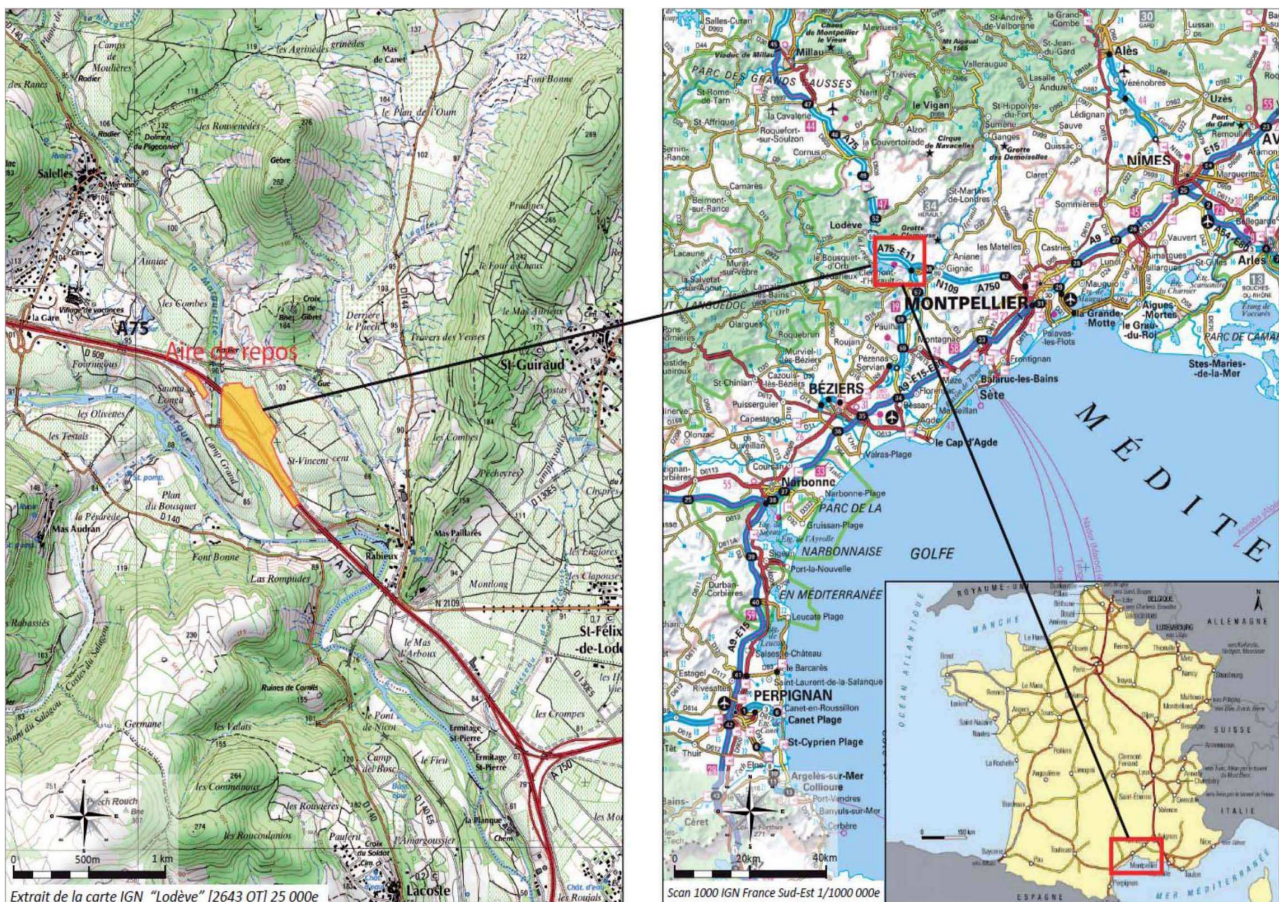
1.1 Historique

En juin 1989 est présenté le premier synoptique des aires de l'autoroute A 75 réalisé par le CETE Méditerranée qui sera approuvé par décision ministérielle du 29 août 1989, complétée par une autre décision ministérielle du 22 octobre 2008 et qui fixe le dimensionnement des aires sur les autoroutes A 75 et A 750. Depuis 1989, de nombreuses études ont été lancées avec l'examen de plusieurs variantes contrastées allant de deux aires, une de chaque côté de l'autoroute, distantes de 4 km à celle plus ramassée d'un seul tenant qui est présentée dans ce dossier et qui a été approuvée par décision ministérielle le 26 février 2010. Une concertation inter-administrative a eu lieu, ainsi que plusieurs réunions avec les élus du Bosc qui ont permis d'éviter le site classé du Salagou, les milieux naturels les plus intéressants et des vignes qui venaient d'être plantées.

1.2 Présentation du projet

Les besoins de stationnement au niveau de l'aire du Bosc sont motivés par la nécessité d'implanter sur réseau autoroutier, une aire² tous les 30 km. En l'état actuel, il existe deux aires distantes de 44 km et l'aire du Bosc, après travaux, sera distante d'environ 22 km de chaque aire existante. Cette aire de repos a aussi vocation à servir de point de retournement sur l'autoroute pour les poids lourds lors de grosses intempéries neigeuses.

Plan de situation de l'aire de repos du Bosc



2 Selon la circulaire du 12 décembre 2000 du ministre chargé des transports relative au réseau routier national

L'aire de repos se situe du côté est de l'A 75 accessible des deux voies par franchissement de l'autoroute. Le projet comporte 20 places de poids lourds et 20 places de véhicules légers dont 2 places pour personne à mobilité réduite (PMR) en permanence et peut accueillir occasionnellement 20 autres véhicules légers dont 2 PMR et 4 caravanes. En période de pointe, la fréquentation journalière prévue est de 3 336 usagers générant 25 020 litres/jour d'effluents, à raison de 7,5 l/usager. Compte tenu de la nature du sol et de l'absence de réseau d'assainissement proche, l'assainissement sera individuel.

Les eaux usées seront prétraitées dans une fosse de 76 m³ puis retraitées et infiltrées sur un filtre à sable à flux vertical de 360 m².

Les eaux des chaussées seront dirigées et traitées dans trois bacs de rétention permettant une décantation et un déshuilage.

Les eaux de pluie seront traitées séparément en différenciant les eaux du bassin versant naturel interceptées des eaux provenant des chaussées.

2 : Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact p.86 indique : " la zone d'étude se situe en bordure immédiate de la zone de protection spéciale (ZPS) FR9112002 "le Salagou". Un dossier d'étude d'incidence a donc été réalisé et est joint en annexe au présent dossier".

L'Ae constate que la pièce J intitulé "Pièce J : Annexes" contient bien dans son annexe 4 l'étude d'incidence en question. Cependant, la page de présentation de cette "pièce J" évoque le dossier d'enquête d'utilité publique, l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'Ae recommande d'indiquer explicitement sur la page de garde du document intitulé : "pièce J : annexes" qu'il s'agit d'une pièce annexe à l'étude d'impact et de faire figurer sur la page de garde tous les éléments qui la composent, notamment l'étude d'incidence au titre de Natura 2000.

2.1 : État initial

L'état initial est complet et présente les éléments nécessaires à la compréhension du dossier, sachant que l'étude détaillée faune flore et l'étude acoustique sont dans la pièce J intitulée "Annexes" du dossier préalable à l'enquête publique. Le projet se situe à l'est de la rivière Marguerite qui se jette dans la Lergue. Ces deux rivières font partie du bassin versant du SAGE de l'Hérault. L'évolution du projet a permis d'éviter les corridors écologiques constitués par ces deux rivières ainsi que les milieux naturels qui se retrouvent ainsi en limite de l'aire de repos (voir p. 89 du dossier). L'aire de repos se situe dans un secteur agricole composé de cultures, de vignes AOC et de friches. Il n'y a pas de captage en aval du projet et celui-ci ne se situe pas sur une aire d'alimentation de captage. Le projet est compatible avec les 8 orientations fondamentales du SDAGE de 2009 et les 4 orientations stratégiques du SAGE de l'Hérault en cours de réalisation. Cette analyse figure³ dans le dossier "loi sur l'eau" qui est joint au dossier d'enquête préalable en application de l'article L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement.

Les enjeux environnementaux concernent principalement les précipitations qui sont de type cévenol (forte précipitation dans un laps de temps qui peut être relativement court) et la préservation de la qualité des eaux superficielles et de leurs nappes d'accompagnement ainsi que celle des milieux naturels.

L'étude d'impact met également en avant comme enjeux forts :

- les paysages du fait de la présence du site classé du Salagou à l'ouest du projet,
- les vignes AOC,
- le transport des matières dangereuses,
- et la présomption de vestiges archéologiques.

2.2 : Examen des variantes et raisons du choix

Le maître d'ouvrage a examiné 5 variantes contrastées et une consultation inter services a eu lieu qui a conduit au choix de la variante D3. Le tableau comparatif des 5 variantes figure page 15 de la pièce A du dossier préalable d'enquête. Ce choix de la variante D3 est celui qui présente globalement le plus d'avantages pour le site classé du Salagou et la préservation de la biodiversité. Pour le paysage, les avis sont plus partagés. Cet aménagement semble également être celui qui répond le mieux aux objectifs de gestion des poids lourds (possibilité de retournement) en période de crise hivernale.

3 Pages 80 à 85 de ce dossier "loi sur l'eau"

L'Ae note que l'examen de ces variantes, ainsi que la justification de la solution retenue, ne figurent pas dans l'étude d'impact mais dans la pièce A : "Notice explicative" du dossier d'enquête préalable.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact.⁴

2.3 : Analyse des effets et des mesures de réduction d'impact

Dans le cadre de la conception de l'aire de repos, les eaux du bassin versant naturel intercepté sont séparées de celles provenant des chaussées et de celles provenant des sanitaires. Plusieurs bassins de rétention-décantation sont prévus.

Les effets temporaires liés au chantier sont présentés ainsi que les impacts permanents qu'ils soient liés aux pollutions chroniques ou accidentelles et ceci pour chaque thème étudié dans l'état initial.

Les entreprises intervenant sur le chantier devront établir un plan d'Assurance Environnement détaillant les mesures qu'elles prévoient en matière de prévention des pollutions et nuisances. L'Ae n'a pas de remarques sur les mesures qui sont envisagées : choix d'implantation des aires de chantier, gestion des déchets, plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle etc.

L'Ae note les efforts du maître d'ouvrage pour être le plus clair possible dans la présentation de ce chapitre.

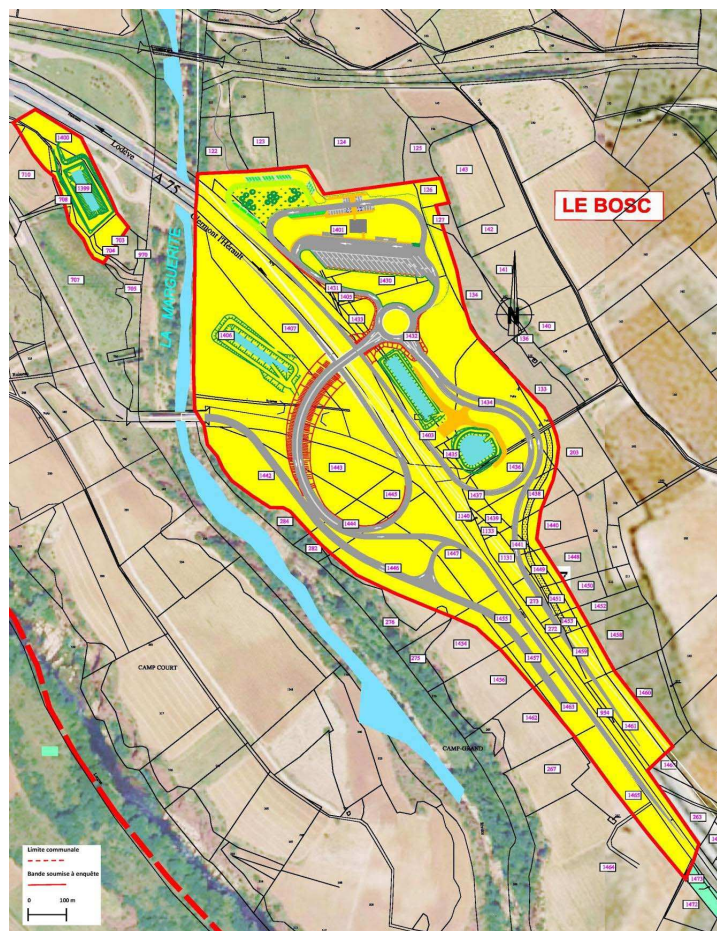
L'étude d'impact appelle des remarques sur les points qui suivent.

2.3.1 Analyse des effets sur les eaux de surface

Tous les éléments d'appréciation sont dans le dossier d'enquête préalable. Celui-ci contient en outre un dossier de demande d'autorisation loi sur l'eau.

Pour réduire les effets de son projet, le maître d'ouvrage prévoit la construction de plusieurs bassins (voir le plan général des travaux ci-après).

Plan général des travaux



⁴ Article R. 122-3 II 3° du code de l'environnement

Le premier bassin situé le plus au sud sert à écrêter et réguler les eaux naturelles du bassin versant intercepté (environ 7 ha) et qui ne sont pas polluées par l'autoroute. Le volume de l'ouvrage (2 100 m³) est dimensionné pour une pluie centennale et l'eau s'évacuera par un ouvrage de rétablissement hydraulique existant sous l'autoroute.

Trois bassins de rétention-décantation étanches servent à retenir les eaux provenant des chaussées et à les diffuser dans le ruisseau la Marguerite après décantation et déshuilage :

- le bassin A2 situé au nord-est de l'autoroute qui collecte les eaux de l'aire de repos. Son volume est de 1 961 m³ ;
- le bassin A3 situé au sud-ouest de l'autoroute qui collecte les eaux des chaussées de l'autoroute et d'une partie des bretelles de l'aire de repos (sud). Son volume est de 915 m³ ;
- le bassin D situé à l'ouest du ruisseau de la Marguerite qui collecte les eaux des chaussées de l'autoroute qui sont au nord. Son volume est de 1 218 m³.

Tous ces bassins dans leur conception prévoient un volume mort suffisant pour retenir une pollution d'origine accidentelle et disposent d'un système de fermeture permettant d'arrêter cette pollution. D'autre part, les déversoirs sont dimensionnés pour recevoir une pluie centennale.

L'Ae note que le détail des ouvrages figure dans la pièce D du dossier d'enquête préalable et pas dans l'étude d'impact qui est la pièce F du dossier.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact.

2.3.2 Analyse des effets sur les eaux souterraines

Des dalles alvéolées végétalisées seront utilisées pour les parkings non permanents afin de limiter les ruissellements et donc favoriser l'infiltration dans le sol.

Le mode de traitement de type individuel et le dimensionnement pris en compte pour le traitement des eaux provenant des sanitaires ont été prévus pour une fréquentation jugée maximale à l'horizon 2020, soit 25 020 l/j. Ils sont présentés dans la pièce D du dossier d'enquête préalable, mais pas dans l'étude d'impact qui est la pièce F du dossier préalable d'enquête.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact .

2.3.3 Analyse des effets sur le milieu naturel

Le débroussaillage et les premiers terrassements n'interviendront pas entre avril et juillet pour protéger la nidification des oiseaux et le maître d'ouvrage fera appel à un "coordonnateur environnement" pour veiller à ce que toutes les prescriptions environnementales soient respectées pendant le chantier.

Une étude de la faune et de la flore a déterminé la qualité des milieux naturels rencontrés. Par mesure d'évitement, le maître d'ouvrage a positionné les limites de son aire de repos pour éviter la destruction de ces milieux. Les mesures prises telles que le maintien de zones tampons⁵ en limite de la ripisylve⁶ de la Marguerite à l'ouest du projet et des terrains en friche à l'est de l'aire ainsi que la construction de clôtures permettent de limiter les effets de l'ouvrage sur les milieux naturels. Aucune espèce protégée et aucun habitat d'espèce protégée ne seront détruits ou perturbés (p.71 de l'étude faune flore - annexe 4). L'Ae note que l'étude "faune flore" est dans la "pièce J : Annexes" du dossier préalable mais que celle-ci n'est pas indiquée en titre.

La zone se situe en bordure immédiate de la zone de protection spéciale (ZPS) FR9112002 appelée "le Salagou". Un dossier d'évaluation des incidences au titre de l'article L.414-4 (R.414-21) du code de l'environnement est inclus dans la pièce "J : Annexes" et satisfait au cadre prévu par l'article R.414-23 du code de l'environnement.

L'Ae recommande d'indiquer que l'annexe "J" est en fait une annexe de l'étude d'impact (pièce F) et de faire figurer sur la page de garde les titres des études la composant.

2.3.4 Analyse des effets sur le paysage

Le maître d'ouvrage renvoie à une étude paysagère ultérieure pour le détail des aménagements de l'aire de repos. Toutefois, l'étude d'impact contient les éléments descriptifs qui orienteront cette étude paysagère ultérieure.

5 Trois zones tampons sont cartographiées p. 142. Il est prévu l'isolement de ces zones par construction d'un grillage et la plantation de haie haute et dense

6 Végétation rivulaire du cours d'eau

2.3.5 Analyse des effets sur le bruit

Une étude acoustique a mis en évidence que la construction d'un merlon de 1 m de haut sur 220 m de long à l'est de l'A75 permettrait de ramener le bruit du parking poids lourds à moins de 60 dB(A), soit un gain de 5 dB(A). Ce même merlon permet de réduire le bruit du parking VL d'environ 3 dB(A). Ce merlon sera construit dès la construction de l'aire.

2.3.6 Analyse des effets sur la santé

Cette analyse n'appelle pas de remarque particulière. L'Ae note cependant que les sources de lumière seront directionnelles, dirigées vers le sol, limitant ainsi la pollution d'origine lumineuse provenant de l'aire de repos.

2.3.7 Analyse des effets cumulés

L'analyse montre qu'il n'y a pas d'effets cumulés sensibles entre l'aire de repos et l'autoroute A75, les deux entités fonctionnant de manière indépendante hormis les bretelles de décélération et d'insertion.

2.4 : Estimation des dépenses en faveur de l'environnement

De nombreuses mesures, comme l'évitement des milieux naturels les plus intéressants, ne sont pas chiffrées car celles-ci sont intégrées au projet. Malgré le fait que certains coûts seront affinés lors des études de détail, le maître d'ouvrage chiffre l'ensemble des mesures liées à l'environnement à 395 000 € se répartissant en :

- bassins de rétention-décantation : 305 000 € ;
- mise en place d'un grillage et d'une haie haute et dense (p.143 de l'étude d'impact) pour protéger le corridor biologique de la rivière Marguerite : 20 000 € ;
- création d'un merlon paysager pour protéger l'aire du bruit : 60 000 €.

2.5 : Coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique

La réalisation du projet apporte un gain pour la collectivité, essentiellement lié à l'augmentation de la sécurité routière et du confort que le maître d'ouvrage ne peut chiffrer. L'allongement de parcours pour les usagers est négligeable et la gestion de cette aire qui sera incluse dans un circuit général de surveillance et de nettoyage ne générera que très peu de kilomètres supplémentaires.

2.6 : Méthodes

L'analyse des méthodes est détaillée par thème et n'appelle pas de remarques.

2.7 : Résumé non technique

Le résumé non technique se lit facilement mais l'Ae note :

- qu'il n'évoque que l'état initial de l'environnement, les effets du projet et les mesures prises pour réduire les effets négatifs du projet et ne traite donc pas toutes les parties obligatoires de l'étude d'impact ;
- la confusion existant entre mesures de réduction d'impact et mesures compensatoires.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par un résumé de toutes les parties obligatoires contenues dans l'article R.122-3 du code de l'environnement.