



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la suppression des passages à niveau 8 et 9 sur les RD 26 et RD 67 à Villegusien-le-Lac (52)

n°Ae: 2012- 28

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 25 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'étude d'impact du projet de la suppression des passages à niveaux PN 8 et PN 9 sur les RD 26 et RD 67 à Villegusien-le-Lac (52).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Ullmann, Vernier.

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 Rauzy, Vestur, MM. Lagauterie, Letourneux, Schmit.

*

* *

Par lettre du 7 mai 2012, le président du Conseil général de la Haute-Marne a saisi la formation d'Autorité environnementale du CGEDD de l'étude d'impact du projet de la suppression des passages à niveaux PN 8 et PN 9 sur les RD 26 et RD 67 à Villegusien-le-Lac (52).

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-1-1² du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-13 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 29 juin 2012 du préfet de la Haute-Marne, au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'Ae a également pris connaissance de l'avis en date du 9 juillet 2012 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Champagne-Ardenne.

L'Ae a consulté le ministère de la santé.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Madame Annick Guerber Le Gall dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

*

* *

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

² En vigueur à la date de la saisine, comme toutes les autres références aux articles réglementaires du code qui renvoient dans cet avis au texte en vigueur avant le 1^{er} juin 2012.

Synthèse de l'avis

L'opération prévue sur la commune de Villegusien-le-Lac, dans le sud du département de la Haute-Marne, consiste à supprimer, sur la ligne ferroviaire d'Is-sur-Tille à Culmont-Chalindrey, le passage à niveau n° 8 (PN 8) au croisement de la route départementale (RD) 26 et le passage à niveau n° 9 (PN 9) à l'intersection de la RD 67. Par convention, la maîtrise d'ouvrage est répartie entre le conseil général de la Haute-Marne pour les travaux d'aménagement routier et RFF³ pour les ouvrages ferroviaires.

Les aménagements prévus comprennent la construction d'un pont-rail et d'infrastructures routières sur un linéaire de 1 240 m pour la RD 67 et de 850 m pour la RD 26 (rabaissement et mise à niveau des profils en long, création d'une voie nouvelle, suppression de délaissés routiers).

L'étude d'impact, comme l'ont largement démontré des constats de terrain très récents attestant de l'existence tant de zones humides importantes que d'espèces d'insectes protégés, présente de sérieuses imperfections et lacunes. Elle nécessite, notamment à ces titres, de faire l'objet d'une actualisation.

Par ailleurs, des destructions de bosquets et d'arbres à haute tige ayant été réalisées après le dépôt du présent dossier, en contradiction avec les engagements du maître d'ouvrage de respecter la période de nidification, l'étude d'impact devra décrire les travaux d'ores et déjà réalisés et justifier clairement de leur réel caractère d'urgence, en application du deuxième aliéna de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Outre les compléments demandés, les recommandations de l'Ae portent principalement sur :

- l'absence de justification du choix du projet retenu notamment du point de vue environnemental, et notamment les raisons justifiant l'inscription du nouveau tracé de la RD 26 sur des zones humides.
- la nécessité de compléter l'étude d'impact par l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 ;
- la prise en compte dans le projet de la présence, d'une part de zones humides affectées plus importantes que celles dont il est fait mention au dossier (2 000 à 5 000 m² présumés pour 100 m² décrits), et d'autre part d'espèces d'insectes protégés ;
- la garantie du respect de la réglementation relative à la destruction d'espèces protégées.
- la nécessité, pour une correcte information du public, de joindre au dossier présenté lors de l'enquête publique l'ensemble des documents nécessaires à la bonne compréhension du projet (étude du pont-rail, étude géotechnique, dossier de déclaration relatif à la loi sur l'eau réactualisé, indications sur le traitement des déblais surabondants, représentation des nouveaux ouvrages dans le paysage).

L'Ae précise ces recommandations, complétées par d'autres, dans l'avis détaillé ci-joint.

* * *

³ Réseau ferré de France

Avis détaillé

1 Contexte et présentation du projet

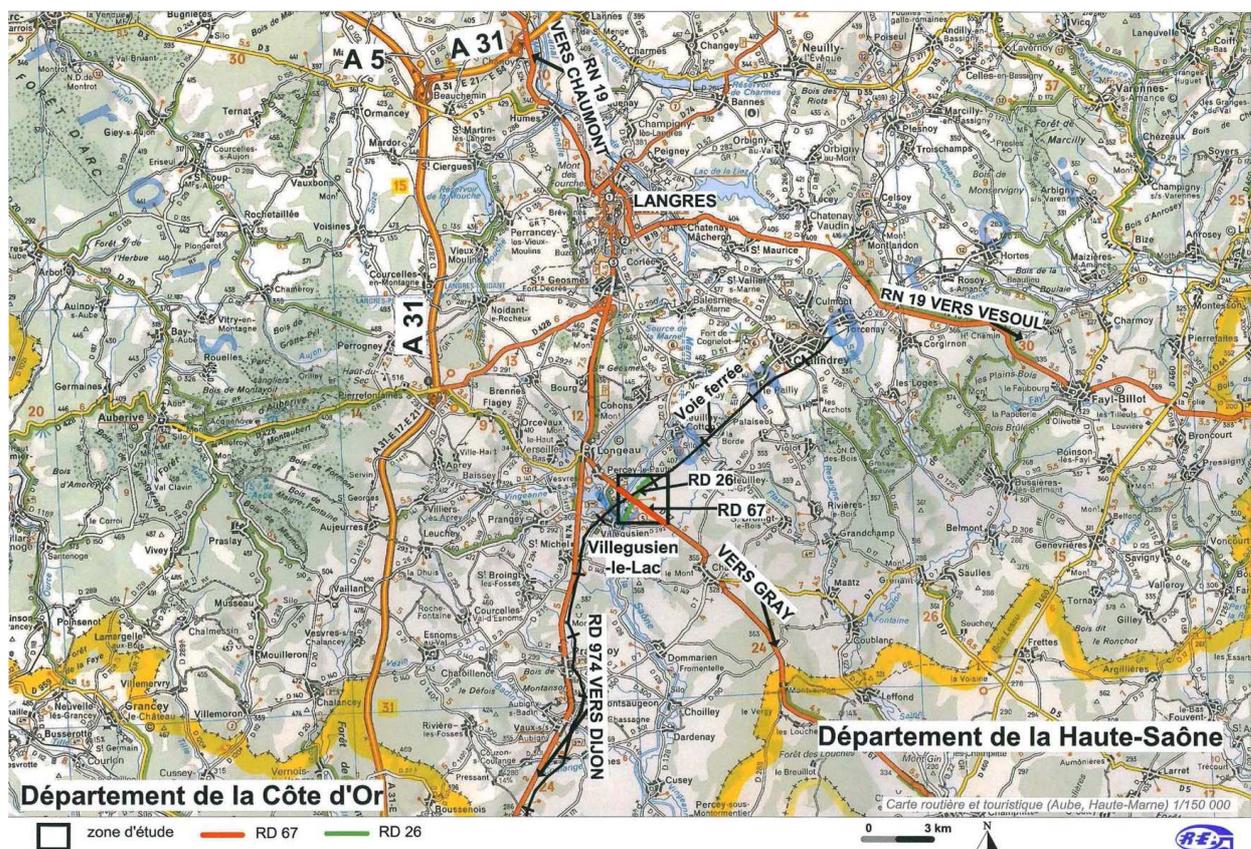
1.1. Contexte

L'opération prévue est située sur la commune de Villegusien-le-Lac, dans le sud du département de la Haute-Marne, entre Langres et le nord du département de la Haute-Saône, en direction de Gray, aux abords du canal entre Champagne et Bourgogne (anciennement de la Marne à la Saône).

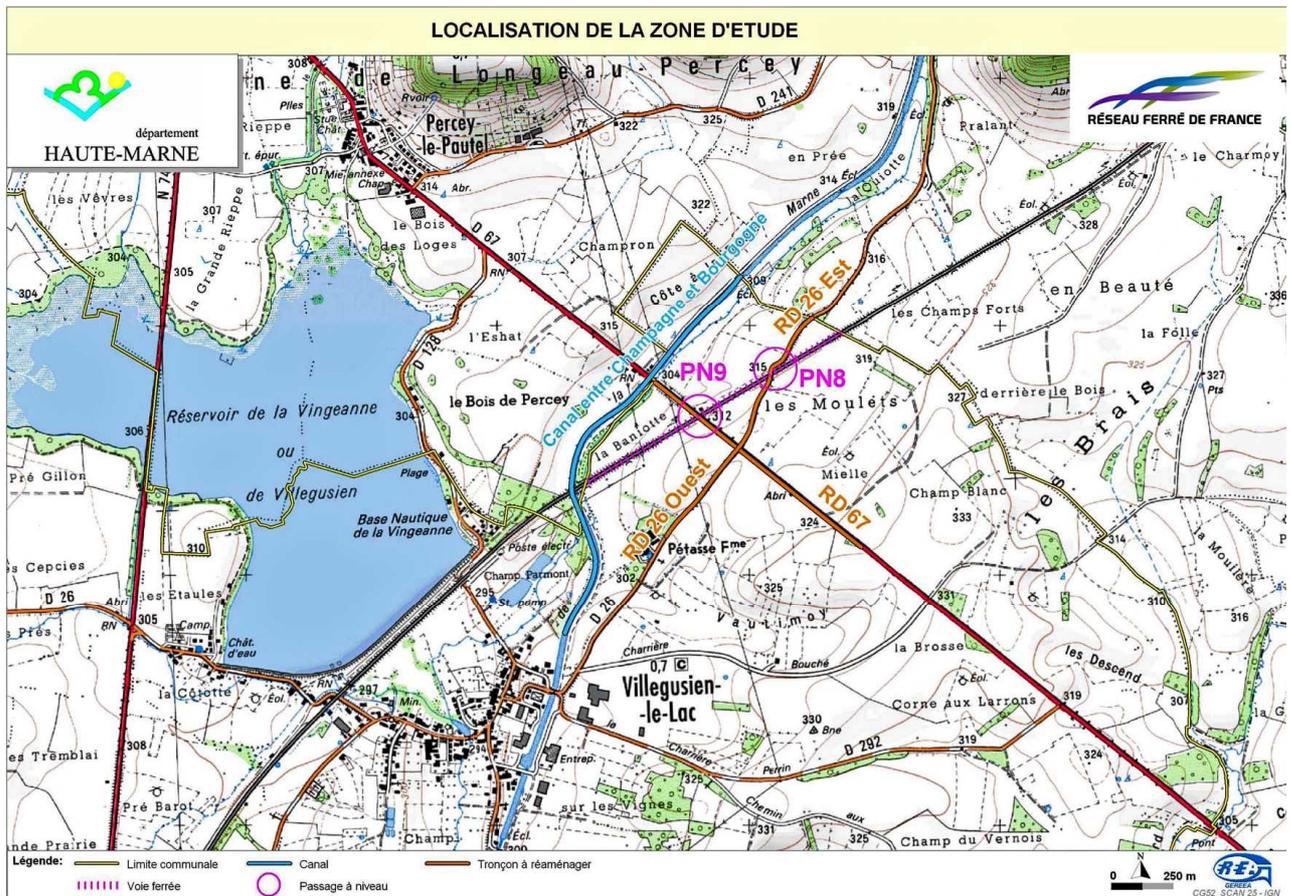
L'objet de l'opération consiste à supprimer, sur la ligne ferroviaire d'Is-sur-Tille à Culmont-Chalindrey, le passage à niveau n° 8 (PN 8) au croisement de la route départementale (RD) 26 et le passage à niveau n° 9 (PN 9) à l'intersection de la RD 67. Ceci afin de sécuriser ces deux franchissements du réseau routier qui sont réputés dangereux.

Le trafic recensé en 2009 sur la RD 67 fait état de 2 623 véhicules/j dont 445 poids lourds (soit 17% du trafic total). 342 véhicules/j ont été décomptés en 2005 sur la RD 26.

Une convention signée le 12 septembre 2011 entre le Conseil général de la Haute-Marne, l'Etat, et Réseau ferré de France (RFF) matérialise les conditions de financement des études et des travaux de suppression de ces PN (7 M€). Elle répartit la maîtrise d'ouvrage entre le département (partie routière) et RFF (partie ferroviaire). La coordination administrative des maîtrises d'ouvrages est assurée par le Conseil Général de la Haute-Marne, qui conduit également les procédures pour le compte de RFF.



Plan de situation (source : étude d'impact)



Localisation de la zone d'étude (source : étude d'impact)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les aménagements prévus comprennent :

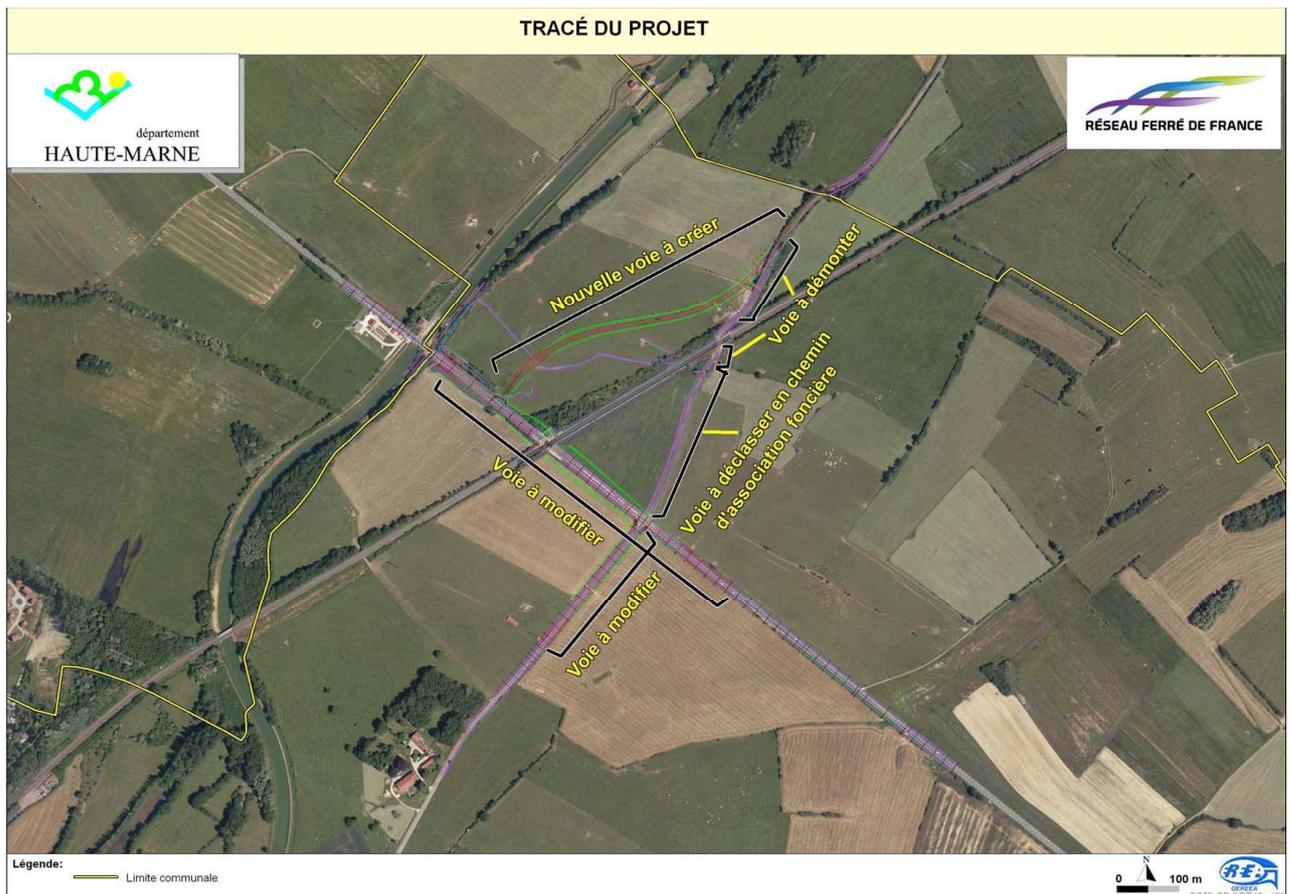
- sous maîtrise d'ouvrage de RFF :

- la construction d'un pont-rail en alternative au PN 9 sur la RD 67 et la dépose des installations des PN 9 et PN 8;

- sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Marne :

- le rabaissement du profil en long de la RD 67 afin de permettre le passage des véhicules sous le pont-rail;
- la création, au nord-est de la RD 67, d'une déviation de la RD 26, avec rabattement de cette nouvelle voie sur la RD 67, entre le canal entre Champagne et Bourgogne et la voie ferrée ;
- la mise à niveau du profil en long de la RD 26, à l'ouest de la RD 67 pour rattraper le nouveau profil en long de la RD 67 ;
- la suppression d'une partie des délaissés de la RD 26 de part et d'autre du PN 8.

Les travaux concernent un linéaire de 1 240 m pour la RD 67 et de 850 m pour la RD 26. Les travaux du pont-rail seront effectués sur l'emprise routière, puis l'ouvrage sera ripé sur la voie ferroviaire.



Tracé du projet (source : étude d'impact)

2 Procédures relatives au projet

Cet aménagement susceptible d'affecter l'environnement et dont le montant des travaux est supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, fait l'objet d'une étude d'impact⁴, unique, car chacune des opérations le composant est fonctionnellement liée aux autres, et il forme donc un programme d'actions menées concomitamment (cf. code de l'environnement, article R. 122-3-IV. en vigueur avant le 1^{er} juin 2012)

Les terrains utiles pour les travaux ayant d'ores et déjà fait l'objet d'accords d'acquisition à l'amiable, dès lors une déclaration d'utilité publique n'est pas nécessaire à ce titre.

L'opération sera soumise à une enquête publique environnementale unique⁵ organisée par le Conseil général de la Haute-Marne, en l'occurrence autorité compétente⁶ assurant la coordination des maîtrises d'ouvrages de l'opération.

⁴ Code de l'environnement, articles R. 122-1 et R. 122-8-I.

⁵ Code de l'environnement L.123-6 « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. »

⁶ Code de l'environnement L.123-3 « L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise. Lorsque l'enquête publique porte sur le projet, plan, programme ou autre document de planification d'une collectivité territoriale, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un des établissements publics qui leur sont rattachés, elle est ouverte par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. »

La plate-forme routière dépassant 1 ha de superficie, la réalisation du projet est soumise à déclaration au titre de la loi sur l'eau⁷. A ce titre, un nouveau dossier de déclaration à jour doit être déposé par le maître d'ouvrage auprès de la direction départementale des territoires (DDT) (cf. § 3.1.1).

Des destructions d'habitats d'espèces protégées étant prévues, une demande de dérogation préalable est requise.



PN 9 vue vers le N.O.



PN 9 vue vers le S.E.

(source : photos rapporteuses)

3 Analyse de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact présente de sérieuses lacunes et affirmations non actualisées et auxquelles il convient de remédier.

Notamment, le dossier de travaux reste dans une large mesure bien imprécis. Ainsi le dossier nécessaire à l'information du public ne comprend aucun schéma des carrefours entre les RD 67 et RD 26, aucune indication sur leur emprise au sol, aucun schéma du pont rail, pas de profil en long des 2 routes départementales (RD nouvellement créée et RD dont le profil est abaissé pour passer sous le pont-rail). Le dossier ne comporte pas plus d'indication précise sur la localisation du bassin de rétention de 700 m² prévu. Aucun schéma ou aucune perspective ne permet de percevoir l'insertion dans le paysage notamment de la section de la route départementale construite en déblais.

La forme retenue reste éloignée de celle d'un document de présentation d'un projet avec engagements précis du maître d'ouvrage. Le dossier transmis constitue de fait plus un document préparatoire, et se borne à reprendre une liste de suggestions et conseils d'un consultant à son maître d'ouvrage. Ainsi en page 41, un encadré précise que « *le projet devra tenir compte de la circulation des poids lourds (...). La société FABEMI souhaite être tenue informée de l'avancée du projet (...).* Ainsi également s'agissant de l'étude d'environnement Air, la présentation se fait sur un mode « futur » : « *le type d'étude à appliquer sera de niveau IV* ». De même, page 42, il est indiqué dans un encadré « *il sera impératif d'effectuer une déclaration ...* », ce qui constitue au mieux une sorte de rappel pour le maître d'ouvrage et en aucun cas un engagement du maître d'ouvrage de se conformer à ladite procédure. Or telle ne devrait pas être la nature de ce document dont l'objet est de fournir une information complète, claire et précise au public.

⁷ Code de l'environnement, L.214-1 à L.214-6, rubriques 2.1.5.0 et 3.3.1.0 du tableau de l'article R. 214-1

Enfin, le dossier nécessite d'être actualisé : ainsi en pages 60 et 61, il est question de l'attente des résultats de comptages effectués en 2010.

3.1 Analyse de l'état initial

L'étude de l'état initial soulève les principales remarques suivantes :

Outre leurs mentions faites sur la page de couverture de l'étude d'impact, il n'est pas précisé dans le texte, les noms et les répartitions des responsabilités qui incombent aux deux maîtres d'ouvrage du projet. Il n'est pas plus fait état de la convention signée entre le conseil général de la Haute-Marne, l'Etat et RFF.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'indication des responsabilités relevant de chacun des maîtres d'ouvrage concernés, et par la production de la convention de financement de la réalisation du projet de septembre 2011.

L'existence de trois documents a été signalée lors de la visite sur place : un dossier spécifique relatif à la construction du pont-rail, l'étude géotechnique réalisée et le dossier de déclaration relatif à la loi sur l'eau.

L'étude du 12 octobre 2011, relative à la construction d'un pont-rail en substitution du PN 9 actuel constitue un élément essentiel de la réalisation du projet. Elle est dissociée de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de joindre le dossier de réalisation du pont-rail à l'étude d'impact lors de l'enquête publique.

L'étude d'impact précise qu' « une étude géotechnique devra préciser les éventuelles zones sensibles aux mouvements de terrain et présenter les principes généraux des terrassements » p.13. Celle-ci précise la nature et la caractéristique des sols, l'utilisation et le stockage des matériaux en place, et les techniques de drainage des talus.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude géotechnique réalisée en novembre 2010, soit jointe au dossier présenté à l'enquête publique.

Les données relatives à l'hydrologie font état de l'élaboration d'un dossier de déclaration en application de la loi sur l'eau. Ce dossier a été déposé à l'automne 2011. Toutefois, les nouveaux constats récents (cf. 3.1.1) relatifs en particulier à l'existence de zones humides plus importantes et à la présence d'odonates⁸, imposent qu'un nouveau dossier soit présenté par le maître d'ouvrage pour instruction, et que l'EI soit par ailleurs actualisée.

L'Ae rappelle, que le dépôt ultérieur d'un dossier « loi sur l'eau » n'exonère en rien le maître d'ouvrage de traiter dans l'étude d'impact elle-même les questions relatives aux impacts du projet sur l'écoulement des eaux et des pollutions, conformément aux prescriptions du code l'environnement sur le contenu des études d'impact.⁹

⁸ Ordre d'insectes des libellules.

⁹ Article R.122-3, dans sa rédaction en vigueur avant le 1^{er} juin 2012, applicable à ce dossier.

3.1.1 Le milieu naturel

La description des éléments du patrimoine naturel fait état de la présence de deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), «Lac de Villegusien » et « Pelouse et bois de Mourie à Chassigny » et de deux sites Natura 2000, « Rebord du plateau de Langres à Cohon et Chalindrey » et « Pelouses du sud-est Haut-Marnais ».

Le premier, situé à 4 km de la zone d'étude, englobe 6 habitats inscrits à l'annexe I de la Directive Habitats, dont 2 sont prioritaires (les dalles rocheuses à sédum et la tillaie-ébrale de ravins). 15 espèces de chauve-souris y ont été recensées, dont 6 sont inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats, ainsi que 2 espèces de papillons (le Cuivré des marais et le Damier de la Succise). Le second site Natura 2000 comprend 7 habitats inscrits à l'annexe I de la Directive Habitats, dont 2 sont prioritaires (les dalles rocheuses à sédum et les éboulis calcaires thermophiles). Le Grand Rhinolophe, inscrit à l'annexe II de la Directive Habitats, y est répertorié.

Nonobstant le fait que ces deux sites sont localisés hors de la zone d'étude, ils n'en demeurent pas moins proches du projet, et par suite la description des espèces faunistiques et floristiques et des milieux qui le composent mériterait d'être plus détaillée.

Par ailleurs, il manque dans l'étude d'impact l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, qui comprend l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000, exposé qui est prévu par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement¹⁰.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description plus approfondie d'une part des deux zones naturelles ZNIEFF, et d'autre part des deux sites Natura 2000 afin de respecter formellement la réglementation concernant ces sites.

Diverses données complémentaires ont pu être recueillies lors d'une visite¹¹ administrative des lieux effectuée le 5 juillet dernier. Une forte présomption de présence de zones humides d'une superficie de l'ordre de 2 000 à 5 000 m² a été relevée sur le site alors que le dossier loi sur l'eau et l'étude d'impact n'en retenaient que 100 m². Il est demandé d'apporter toutes précisions dans l'étude d'impact sur la nature exacte des terrains concernés. Au vu de ces analyses, l'étude d'impact devra proposer les mesures compensatoires auxquelles le maître d'ouvrage s'engage au regard de la superficie effective des zones humides finalement recensées.

La présence d'espèces protégées sur le site a également été constatée, en particulier sur le talweg du vallon des Moulets, à la hauteur du futur tracé de la RD 26. L'Agrion de Mercure¹² (*Coenagrion mercurial*) a été répertorié, 5 mâles et 2 femelles, dont 1 tandem en accouplement. Diverses autres espèces d'insectes protégés au niveau national ont également été observées¹³. Or l'étude d'impact conclut

¹⁰. « Le dossier comprend dans tous les cas : 2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation. »

¹¹ Réunion de la mission inter-services de l'eau et de la nature (MISEN) du 5 juillet 2012, regroupant l'ensemble des services et établissements de l'Etat en charge des politiques de l'eau et de la nature.

¹² Espèce protégée et soumise à réglementation, Annexe II de la Directive Habitat, Annexe II de la Convention de Berne.

¹³ Ischnure naine (*Ischnura pumilio*) 3 mâles, Leste fiancé (*Lestes sponsa*) 3 mâles et 2 femelles, Libellule déprimée

p. 33 à l'absence d'odonates sur le site.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en ce sens.

Par ailleurs, il manque dans l'étude d'impact l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹⁴, qui comprend l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000, exposé qui est prescrit par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement¹⁵.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.

Diverses données complémentaires ont pu être recueillies lors d'une visite¹⁶ administrative des lieux effectuée le 5 juillet dernier. La présence de zones humides de l'ordre de 2 000 à 5 000 m² a été constatée sur le site alors que le dossier loi sur l'eau et l'étude d'impact n'en retenaient que 100 m².

La présence d'espèces protégées sur le site a également été constatée, en particulier sur le talweg du vallon des Moulets, à la hauteur du futur tracé de la RD 26. L'Agrion de Mercure¹⁷ (*Coenagrion mercurial*) a été répertorié, 5 mâles et 2 femelles, dont 1 tandem en accouplement. Diverses espèces d'insectes protégés au niveau national ont également été observées¹⁸. Or l'étude d'impact conclut p. 33 à l'absence d'odonates sur le site.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'effectuer les relevés complémentaires nécessaires à la prise en compte du milieu naturel et de compléter l'étude d'impact en ce sens.

3.1.2. Le bruit

L'étude d'impact mentionne p. 49, outre le fait qu'aucun bâtiment sensible de santé ou d'enseignement n'est recensé dans la zone étudiée, que « le niveau sonore de l'aménagement routier après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux ».

Or aucun état sonore initial ne figure dans le dossier contrairement à la réglementation¹⁹. Il est précisé

(*Libellula depressa*) 1 mâle, Agrion à larges pattes (*Platycnemis pennipes*) 1 femelle. A proximité du ru de la Quiotte : Caloptéryx vierge (*Calopteryx virgo*) 2 mâles et 1 femelle. Sur la petite zone humide à proximité du projet, évoquée dans le dossier : Leste fiancé (*Lestes sponsa*) 1 mâle, Agrion à larges pattes (*Platycnemis pennipes*) 1 mâle.

¹⁴ Etabli en application de la « Directive Habitats, Faune, Flore », le réseau Natura 2000 est constitué d'un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages

¹⁵ « Le dossier comprend dans tous les cas : 2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation. »

¹⁶ Réunion de la mission inter-services de l'eau et de la nature (MISEN) du 5 juillet 2012, regroupant l'ensemble des services et établissements de l'Etat en charge des politiques de l'eau et de la nature.

¹⁷ Espèce protégée et soumise à réglementation, Annexe II de la Directive Habitat, Annexe II de la Convention de Berne.

¹⁸ Ischnure naine (*Ischnura pumilio*) 3 mâles, Leste fiancé (*Lestes sponsa*) 3 mâles et 2 femelles, Libellule déprimée (*Libellula depressa*) 1 mâle, Agrion à larges pattes (*Platycnemis pennipes*) 1 femelle. A proximité du ru de la Quiotte : Caloptéryx vierge (*Calopteryx virgo*) 2 mâles et 1 femelle. Sur la petite zone humide à proximité du projet, évoquée dans le dossier : Leste fiancé (*Lestes sponsa*) 1 mâle, Agrion à larges pattes (*Platycnemis pennipes*) 1 mâle.

¹⁹ Code de l'environnement, R.122-5 II 2

dans l'étude d'impact p. 48, qu'aucune mesure de bruit n'a été réalisée dans ce secteur et que les principales sources de bruit proviennent d'une part du trafic routier, notamment des poids lourds (445 v/j sur un trafic total de 2 623 v/j) dont le pourcentage (17%) est supérieur à la moyenne départementale, et d'autre part du passage des trains.

L'Ae recommande de se mettre en conformité avec le code de l'environnement et de procéder aux études de bruits demandées.

3.2 Choix du projet présenté

Si les objectifs de réduire la dangerosité de cet itinéraire sont rappelés²⁰, force est de constater qu'aucune variante n'a été étudiée, et qu'une seule proposition d'aménagement est proposée p.52 sans qu'il soit démontré que celle-ci constitue le tracé qui préserve le plus l'environnement. Ainsi, aucune justification du tracé retenu n'est avancée, du point de vue des préoccupations environnementales²¹, alors que celui-ci emprunte des milieux caractéristiques de zones humides. De même, rien n'indique dans le dossier, que le nouveau tracé de la RD 26 est techniquement le mieux ajusté pour être le plus économe en consommation de terres agricoles.

Si l'étude du pont-rail évoque une solution finale retenue p.5, elle souffre du même défaut, aucune explication ne permettant de comprendre la validation de ce choix.

L'Ae recommande de motiver l'absence de variantes proposées et d'exposer les justifications notamment environnementales du projet retenu.

S'agissant des voies réservées au cyclotourisme, 3 solutions alternatives sont présentées (p. 67), dont celle d'un nouvel itinéraire sur le chemin de halage. Si cette solution est présentée p. 67 comme étant la plus sécurisée, rien n'indique que cette solution est celle retenue. Ce n'est que page 70, dans le tableau récapitulatif des principaux impacts du projet, qu'apparaît, parmi les mesures compensatoires envisagées, cette solution d'un nouvel itinéraire sur le chemin de halage. L'Ae précise à ce sujet que ce nouvel itinéraire ne constitue pas une mesure compensatoire²².

L'Ae recommande d'indiquer de façon plus claire les solutions retenues dans le cadre du présent projet.

3.3 Analyse des impacts du projet

L'aménagement va engendrer des mouvements de terre, en particulier des déblais sous la voie ferrée et le long de la RD 67. Ainsi lors des travaux 82 000 m³ de déblais seront constitués et 3 000 m³ de remblais.

Un passage à petite faune terrestre est répertorié traversant la RD 67 à proximité d'un vieux chêne isolé.

Le dossier indique que le ruisseau de la Quiotte ne sera pas affecté par la nouvelle configuration des RD, mais qu'en revanche une petite zone humide d'environ 100 m² située au niveau du futur carrefour RD 67/

²⁰ Le PN 9 est «considéré par RFF comme étant le 8^{ème} le plus dangereux de France », p.52 de l'EI

²¹ Code de l'environnement R.122-5 II 5°

²² Les mesures compensatoires interviennent en contrepartie d'un dommage dit «résiduel»et accepté et visent un bilan neutre écologique, voire une amélioration globale de la valeur écologique d'un site et de ses environs. Elles sortent du cadre de conception technique propre au projet et font appel au génie écologique. Elles portent sur des milieux remarquables, dégradés ou menacés ou susceptibles d'être valorisés et des espaces de nature dite ordinaire, en particulier s'ils participent à l'équilibre écologique global ou aux connexions entre zones patrimoniales.

RD 26 est, sera touchée par le projet et qu'une mise en conformité avec les objectifs du SDAGE²³ est prévue.

Les nouvelles données relatives à la présence de zones humides plus importantes et d'odonates, (cf. § 3.1.1) rendent nécessaires une nouvelle prise en compte des impacts du projet sur le milieu naturel. La présence de l'agrion de Mercure observé en accouplement sur le site implique que le projet doit respecter les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de se mettre en conformité avec la réglementation, tant relative à l'eau qu'à celle des espèces protégées.

Le dossier précise que 200 m de linéaire de haies le long de la RD 67 subiront des dommages et 80 m de haies le long de la RD 26 seront supprimés. 3 ares de bosquets à proximité de la voie ferrée seront également défrichés. Or, entre la visite de l'Ae effectuée sur place le 20 juin et la visite de représentants de la MISEN²⁴ du 5 juillet dernier (cf. § 3.1.1), RFF a réalisé des travaux préalables qui ont conduit à supprimer un bosquet (cf. planche 1) ainsi qu'un linéaire de hautes tiges le long de la voie ferrée (cf. planche 2). Ceci manifestement en période de nidification, alors que dans l'étude d'impact le maître d'ouvrage indique clairement p.70 que « les travaux préparatoires (coupes d'arbres, défrichements) devront être réalisés en dehors de la période de reproduction de l'avifaune. »



Travaux RFF à Villegusien - Abattages de hautes tiges (Photo MISEN, le 05.07.2012)

Compte-tenu de la construction et de la constitution arbustive de ces haies et bosquets, la destruction de nids et d'espèces protégées est fortement probable, même si leur présence ne peut désormais plus être établie de façon totalement certaine.

²³ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

²⁴ Mission inter-services de l'eau et de la nature.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage complète l'étude d'impact en décrivant ces travaux et apporte la justification de leur hypothétique caractère d'urgence en application du deuxième alinéa de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Au vu de ce constat, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre en place un suivi transparent du déroulement des travaux, objets du présent dossier.

3.4 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts

L'étude d'impact précise qu'une partie des matériaux de déblais pourra être réutilisée en remblais mais elle ne précise pas en quelle proportion. La société FABEMI a précisé qu'elle pouvait mettre à disposition une zone de stockage de matériaux mais il n'est précisé, ni le lieu, ni la superficie ou les caractéristiques de cette zone, ni la durée probable de stockage et les trafics engendrés par ces transferts de matériaux.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apporter les informations relatives au mode de stockage des matériaux.

Le dossier initial « Police de l'eau » précise que la mise en place de fossés enherbés permettra de contenir les pollutions accidentelles et de réduire les pollutions chroniques. Un bassin de rétention commun aux deux infrastructures départementales sera édifié pour limiter le débit de fuite des deux routes et participer à l'épuration des eaux de lessivage des voiries. Ce bassin de rétention d'une surface de 700 m² est retenu en mesure correctrice pour contenir les eaux de pluies de retour de 10 ans. D'une hauteur moyenne de 1m afin de limiter l'emprise de son talus, son volume utile sera de 700 m³.

En application du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse et son orientation fondamentale 6 « préserver et re-développer les fonctionnalités naturelles des bassins et milieux aquatiques », et afin de compenser la perte de la zone humide répertoriée, il est prévu outre la création de ce bassin de 700 m², « un rehaussement de quelques centimètres de l'ouvrage de sortie du bassin de rétention afin qu'une lame d'eau non permanente, humidifie abondamment son fond pour favoriser le développement de plantes hygrophiles comme les pieds de carex ».

Au vu de la surface présumée de zones humides (2 000 à 5 000 m² effectifs pour 100 m² décrits), ces données méritent d'être clairement reconsidérées, en particulier au niveau du tracé de la voie nouvelle à créer et de l'emplacement du bassin de rétention. Des mesures complémentaires de compensations relatives aux pertes de zones humides empiétées par le nouveau tracé routier de la RD 26 sont à prévoir, à la hauteur du projet et dans le respect de l'application des dispositions du SDAGE.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, au vu du constat des emprises supplémentaires du tracé routier prélevées en zones humides, d'apporter les mesures correctives nécessaires au projet.



Site du nouveau tracé de la RD 26 (source : rapporteures)

Le passage à petite faune localisé sous la RD 67 sera reconstitué afin de faciliter le passage des petits mammifères locaux.

Selon l'engagement du maître d'ouvrage, les 280 m linéaires de haies et les 3 ares de bosquets seront nécessairement reconstitués le long des voies en utilisant des essences locales et adaptées. Il est à noter que cette reconstitution forestière, décrite p. 66, n'aura pas une finalité exclusivement environnementale, car elle participera par ailleurs à conforter la pérennité de l'ouvrage routier (stabilité des déblais) et facilitera l'exploitation de la route en permettant une meilleure maîtrise de la formation des congères.

L'étude ne précise cependant pas si ces replantations feront l'objet d'un suivi de leur évolution, et cela sur quel pas de temps.

L'Ae recommande de préciser les conditions dans lesquelles les replantations seront réalisées ainsi que le suivi qui sera mis en place.

3.5 Résumé non technique

Pour une bonne compréhension du public, le résumé non technique nécessite d'être complété par des cartes explicites, des croquis et photos.

L'Ae recommande de l'adapter en tenant compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *