Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de la RN 21, section « accès sud à Villeneuve-sur-Lot » (47)

n°Ae : 2013-24

Avis délibéré n°Ae 2013/24 n° CGEDD 008934-01 adopté lors de la séance du 29 mai 2013
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] *du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 29 mai 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur les aménagements de la RN 21 – section accès sud à Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne).*

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Féménias, Lagauterie, Malerba, Schmit.

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 : Mme Rauzy, MM. Caffet, Lafitte, Letourneux, Ullmann.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Lot-et-Garonne, le dossier ayant été reçu complet le 6 mars 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 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. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté :

- *le préfet de département du Lot-et-Garonne et a pris en compte sa réponse en date du 3 avril 2013,*
- *le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 8 mars 2013,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Aquitaine et a pris en compte sa réponse en date du 16 avril 2013,*

Sur le rapport de MM. Alain Femenias et François Vauglin, 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.

Synthèse de l'avis

L'aménagement de la RN 21, qui sera mise à 2x2 voies entre Agen et Villeneuve-sur-Lot (47), constitue un programme d'ensemble, dont fait partie le projet présenté qui concerne la section « accès sud de Villeneuve-sur-Lot ». Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, consiste en un ensemble de travaux d'aménagement routier sur la commune de Pujols, en vue d'améliorer la circulation routière et le cadre de vie des riverains.

Le tracé longe sur 1,5 km le flanc ouest de la vallée du ruisseau de Cambes dans un territoire périurbain marqué par un bocage lâche, la présence d'habitations et de quelques bâtiments d'activité et exploitations agricoles. La route nationale sera mise à 2x2 voies mais la limitation de la circulation restera fixée à 90 km/h et la voirie sera légèrement plus étroite que sur le reste du programme pour marquer l'entrée de l'agglomération. Les buts poursuivis par le projet sont l'amélioration de la sécurité, de la fluidité et le confort de la circulation, et le cadre de vie pour les riverains en éloignant la RN 21 des habitations.

L'étude d'impact présentée est d'une qualité globale satisfaisante. Bien illustrée, ses développements sont proportionnés aux enjeux rencontrés. Elle décrit le programme d'ensemble et en apprécie les impacts. Les variantes ayant été examinées sont présentées et comparées de manière pertinente à l'aide d'une analyse multicritères pour justifier le choix réalisé. Toutefois la justification de ce projet précis dans le programme d'ensemble est plus faiblement étayée dans le dossier présenté.

Le choix du maître d'ouvrage a été de dissocier cette étude d'impact des futurs dossiers relatifs à la loi sur l'eau et aux espèces protégées. Le caractère relativement ponctuel du projet aurait pourtant été propice à la présentation d'un dossier unique, ce qui aurait facilité la compréhension du public en évitant de renvoyer de nombreuses précisions aux procédures ultérieures.

Concernant l'état initial, les principales recommandations de l'Ae portent sur la caractérisation des zones humides, l'approfondissement de l'étude de la qualité de l'air et du bruit. L'identification d'éventuels points noirs du bruit est recommandée, ainsi que les mesures à prendre le cas échéant.

En phase d'exploitation, le bruit restera l'un des enjeux importants. L'étude présentée laisse entendre que des points noirs du bruit subsisteraient. L'Ae recommande d'affiner l'analyse des niveaux sonores liés au projet afin d'en déduire des mesures adaptées.

Les impacts du projet sur les milieux naturels conduisent à la destruction de 0,7 ha de l'habitat d'un papillon protégé (le Cuivré des marais). L'Ae recommande de préciser la compensation prévue et les modalités de sa gestion.

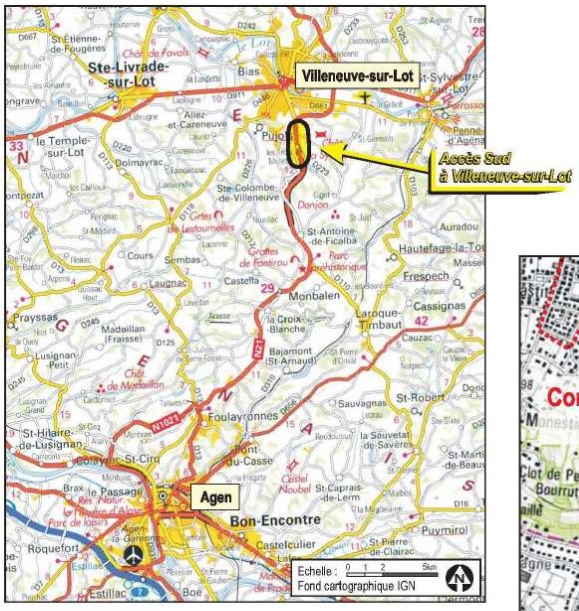
L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

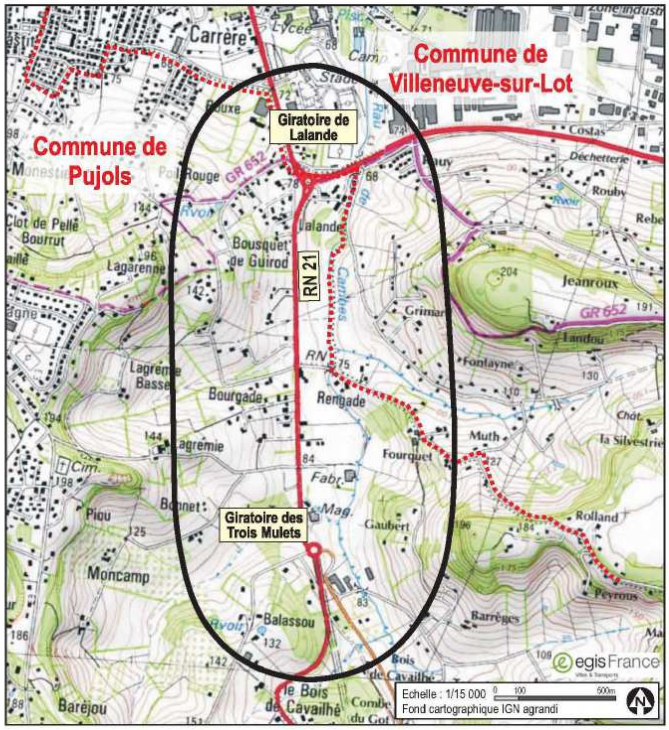
1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général

L'aménagement de la RN 21, qui relie Limoges et Lourdes, est une opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par les services de la DREAL Aquitaine. Il consiste en un programme de sept opérations réparties entre Agen et Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne), le projet présenté étant l'une d'entre elles. Ce dernier consiste en la mise à 2x2 voies au niveau de l'accès sud de Villeneuve-sur-Lot. Son objectif principal est l'amélioration des conditions de circulation.

PLANS DE SITUATION



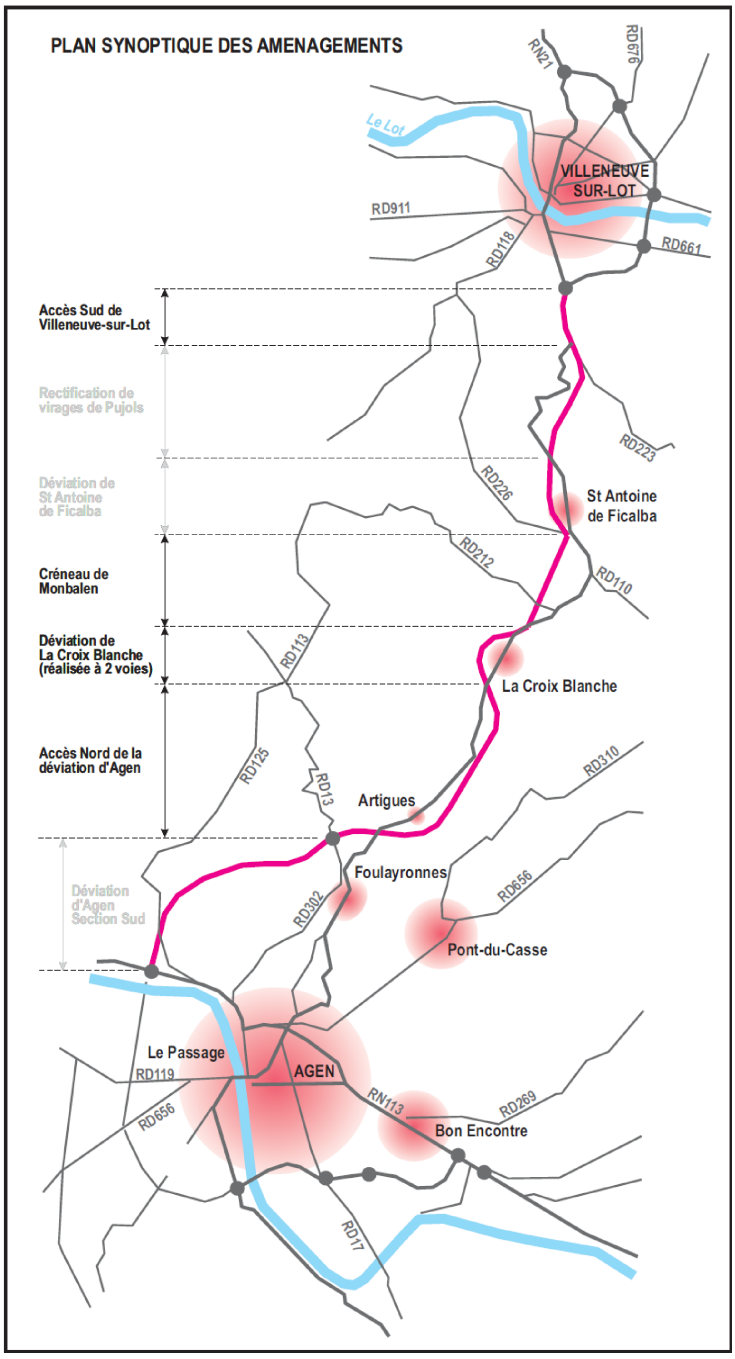


1.2 Programme d'ensemble

Le projet s'inscrit dans le programme d'aménagement de la RN 21 en artère interurbaine entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, comprenant mise à 2x2 voies, déviations d'agglomérations et création de raccordements via des carrefours giratoires. Ce programme d'ensemble a débuté dans les années 1980. Il est intégré depuis 1989 dans le volet routier du contrat de plan État/Région (CPER).

Les objectifs du programme d'ensemble sont d'améliorer la sécurité et le confort de circulation, la fluidité et la fiabilité des temps de parcours, le cadre de vie et l'environnement, ainsi que le développement local.

À ce jour, les sections les plus accidentogènes ont d'ores et déjà été aménagées. Ainsi, la rectification des virages de Pujols et la déviation de Saint-Antoine de Ficalba ont été livrées en 2010.



Présentation du programme d'ensemble. Les sections mentionnées en gris ont déjà été réalisées (source : étude d'impact).

L'étude d'impact comporte une présentation claire du programme d'ensemble ainsi défini et de l'appréciation de ses impacts.

Toutefois deux autres opérations, nécessaires et provoquées par le projet, font aussi partie du programme à une échelle moins large : l'aménagement de la chaussée actuelle en contre-allée de desserte locale par le conseil général (après rétrocession), et la remise en friche de l'un des accès à la RN 21 actuelle.

L'Ae recommande de compléter la présentation et l'évaluation du programme par l'ensemble des opérations qui le constituent.

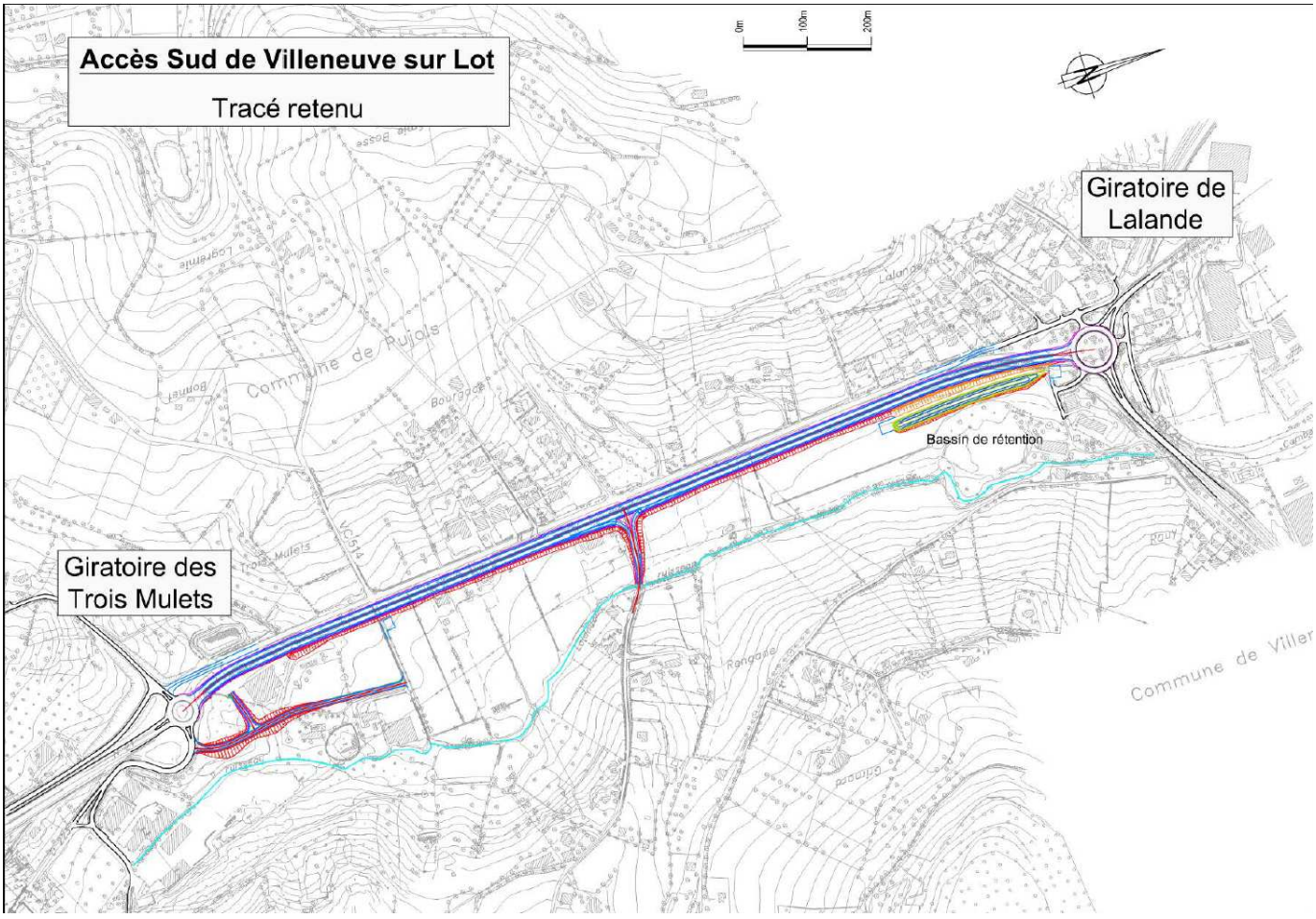
1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet présenté porte sur une section rectiligne de 1,5 km de long, située entre le carrefour giratoire des Trois Mulets et le giratoire de Lalande (commune de Pujols) et longeant la vallée du ruisseau de Cambes à flanc de coteau. La nouvelle chaussée sera construite sur le flanc est, au plus près de la RN 21 actuelle.

Comportant quelques accès riverains directs sur la route nationale, cette section sera transformée dans le but d'améliorer la sécurité, la fluidité et le confort de la circulation, et le cadre de vie pour les riverains en éloignant la RN 21 des habitations.

La largeur des chaussées sur cette section sera de 6,50 mètres au lieu de 7 mètres sur les autres sections du programme (profil en travers « resserré ») et la vitesse restera limitée à 90 km/h comme aujourd'hui, du fait de la proximité de Villeneuve-sur-Lot et pour marquer l'entrée dans l'agglomération. Globalement, la plateforme routière nouvelle, de 21 mètres de large, s'ajoutera à la plateforme actuelle de 8 mètres de large qui sera conservée et transformée en contre-allée (cf. schéma en fin d'avis).

Les deux giratoires situés aux extrémités de la section accueilleront le branchement de la nouvelle voirie. La desserte des habitations du lieu-dit Rengade sera rétablie par un carrefour en « T », les accès aux magasins et habitations situés à l'est de la RN 21 seront rétablies au droit du giratoire des Trois Mulets. Un bassin de rétention et de traitement des eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme sera installé à proximité du giratoire de Lalande.



Plan des aménagements prévus (source : étude d'impact)

La durée des travaux est prévue sur quinze mois et leur montant est estimé à 9 M€ dont 1,3 M€ pour les acquisitions foncières. Les financements proviennent de l'État (41,3 %), du conseil régional d'Aquitaine (38,7 %), et du conseil général du Lot-et-Garonne (20 %).

1.4 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP)[2] valant mise en conformité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Pujols[3].

Il comporte notamment une notice explicative, une étude d'impact, une évaluation socio-économique et un document de mise en compatibilité du PLU. La notice explicative rappelle les résultats de la concertation préalable, conduite du 30 janvier au 24 février 2012, qui a conduit au choix du projet présenté. Cette concertation a portée conjointement sur le présent projet, sur la « déviation de la Croix Blanche » et sur le « Créneau de Monbalen ».

Le dossier précise que des procédures ultérieures à la DUP seront probablement engagées, notamment en matière de procédure au titre de la loi sur l'eau[4] et de procédure relative aux espèces protégées[5], notamment pour un papillon (le Cuivré des marais) qui a été observé sur la zone d'étude.

Une enquête parcellaire sera organisée par le préfet du Lot-et-Garonne[6] une fois l'utilité publique du projet reconnue.

1.5 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Deux variantes de tracé ont été étudiées : un itinéraire « est » passant en fond de vallon, près du ruisseau et en zone inondable et nécessitant de détruire un magasin de carrelages, et un itinéraire « ouest » situé au plus près de la RN 21 actuelle, nécessitant la destruction de deux bâtiments agricoles et de deux habitations.

Le choix de la variante ouest est clairement exposé et justifié. Il correspond au choix présentant le moins d'impacts sur le ruisseau de Cambes, sa ripisylve et son cortège floristique et faunistique.

Deux sous-variantes sont présentées au sein de la variante ouest : l'une dont la vitesse est limitée à 110 km/h, l'autre (choix retenu) limitée à 90 km/h ayant une plateforme routière plus étroite que les autres sections à 2x2 voies.

La justification du programme est bien argumentée. Toutefois, celle du projet est moins étayée, en particulier le choix de mettre à 2x2 voies une section qui, par la sous-variante retenue, a vocation à marquer l'entrée d'agglomération.

2 Analyse de l'étude d'impact

D'une manière générale, la qualité de l'étude d'impact est satisfaisante, sa lecture est facile et aisée. Les analyses présentées sont proportionnées aux enjeux, les illustrations et la cartographie sont pertinentes.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Inventaires faunistiques et floristiques

Les études sur les habitats, la flore et la faune ont été conduites sur une période suffisamment longue d'un cycle complet entre février 2010 et février 2011.

2 Code de l'environnement, articles L.122-1, L.123-1 et suivants.
3 Articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.
4 Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (rubrique visée : 2.1.5.0).
5 Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.
6 Articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elles permettent de caractériser l'état initial autour de deux habitats principaux : les « prairies maigres de fauche » et la trame constituée par les haies et la ripisylve du ruisseau de Cambes. Les enjeux y sont décrits comme modérés.

La présence d'espèces protégées a été activement recherchée dans l'aire d'étude, et seul le Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) est identifié comme affecté par le projet, en raison de la destruction de 0,7 ha de son habitat.

Les études semblent avoir été conduites conjointement sur plusieurs sections du programme, car certains résultats présentés concernent d'autres secteurs que celui du projet (ainsi, la vallée de la Ségone est citée à plusieurs reprises).

Les résultats exhaustifs des inventaires de la faune et de la flore n'étant pas fournis sur l'aire d'étude spécifique du projet présenté, l'Ae recommande de les joindre en annexe à l'étude d'impact.

L'état initial décrit les résultats des prospections d'écrevisses dans le ruisseau de Cambes. Deux espèces exotiques envahissantes ont été observées : l'Écrevisse de Louisiane (*Procambarus clarkii*) et l'Écrevisse du Pacifique (*Pacifactacus leniusculus*, encore appelée Écrevisse de Californie ou Écrevisse signal), sans qu'il soit possible d'observer l'Écrevisse à pattes blanches (*Austropotamobius pallipes*), espèce indigène et à forte valeur patrimoniale. La conclusion de cette partie signale étonnamment que les enjeux liés à ce groupe sont nuls dans l'aire d'étude.

L'Ae recommande de requalifier les enjeux relatifs aux écrevisses en raison de la présence avérée de deux espèces exotiques envahissantes.

2.1.2 Eaux et zones humides

L'Ae souligne que le choix de présenter séparément l'étude d'impact et le dossier à réaliser au titre de la loi sur l'eau ne facilite pas la compréhension du dossier, car il renvoie régulièrement à des explications ou à des mesures qui seront définies dans le futur dossier « loi sur l'eau ». Il semble pourtant que la nature relativement ponctuelle du projet aurait été propice à la présentation d'un dossier unique.

Le projet est situé dans la vallée du ruisseau de Cambes. La future chaussée franchira certains rus qui l'alimentent. Des ouvrages de franchissement permettant le rétablissement hydraulique et celui des continuités des déplacements de la faune seront donc nécessaires.

L'état initial ne mentionne pas l'existence de zones humides, pourtant probables à proximité du ruisseau de Cambes et de ses affluents. Leur caractérisation est encadrée par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié, qui précise les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une identification et une cartographie des zones humides, afin de pouvoir évaluer les impacts du projet sur ces milieux.

2.1.3 Risques naturels et technologiques

Le ruisseau de Cambes est sujet à de fortes variations de débit. En l'absence de plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), une étude hydrographique sommaire de la vallée (ruisseau de Cambes et rus affluents) a été réalisée. Elle semble suffisante pour le projet étant donné que le tracé retenu est éloigné de la zone inondable et des zones de plus forte instabilité situées au niveau des berges du ruisseau, nettement en aval de la route.

Par ailleurs, la RN 21 accueille un trafic de poids lourds dont certains correspondent à des transports de matières dangereuses. Ce risque n'a pas été décrit dans l'état initial.

L'Ae recommande de caractériser le risque lié au transport de matières dangereuses.

2.1.4 Paysages

L'étude paysagère est de bonne qualité et permet d'analyser finement l'insertion du projet routier dans un espace périurbain, dont les caractéristiques agricoles sont encore très marquées.

2.1.5 Trafic

Selon le schéma fourni en page 60, l'étude d'impact présente les niveaux de trafic sur la section « virages de Pujols » et sur l'axe d'entrée dans Villeneuve-sur-Lot (avenue d'Agen), mais apparemment pas sur la section concernée par les travaux.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est ainsi encadré par deux valeurs, respectivement de 9 100 et 11 430 en 2010, dont 9 % et 7 % de poids lourds. L'été, la fréquentation augmente de 8 à 10 %.

La section concernée présente un taux et une densité d'accidents équivalents aux moyennes nationales, contrairement à d'autres sections de la RN 21.

2.1.6 Air

L'analyse de la qualité de l'air se limite à deux polluants (dioxyde d'azote et benzène), sans qu'il soit fait mention d'autres polluants liés au trafic routier.

Pourtant, la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières prévoit que les projets routiers accueillant un trafic journalier supérieur à 10 000 véhicules dans les zones où la densité de la population est inférieure à 2 000 habitants par kilomètres-carré soient l'objet d'une étude « air et santé » de niveau « II ». Outre le benzène et les oxydes d'azote, ce type d'étude nécessite aussi la prise en compte du monoxyde de carbone, des hydrocarbures, des particules fines, du dioxyde de soufre.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une étude « air et santé » de niveau adapté au trafic constaté sur la section concernée par le projet.

2.1.7 Bruit

L'étude de bruit montre un niveau élevé de l'exposition sonore actuelle des riverains. Une cartographie a été établie à partir de mesures *in situ*. Le modèle sous-jacent a été « calé » sur les mesures réalisées. Les écarts entre le modèle et les mesures n'étant pas mentionnées, l'Ae recommande de compléter cette partie en les indiquant.

Les populations riveraines de la RN 21 sont exposées au bruit. La cartographie présentée indique que plusieurs habitations se situent en « zone de bruit non modérée », c'est-à-dire que les seuils diurne de 65 dB(A) et nocturne de 60 dB(A) sont dépassés. Neuf habitations connaissent une exposition au bruit diurne comprise entre 65,5 et 70 dB(A) et trois autres sont exposées à des valeurs supérieures, jusqu'à 73 dB(A). L'existence éventuelle de points noirs du bruit[7] n'est pas mentionnée.

Par ailleurs, la synthèse des enjeux qualifie le bruit d'enjeu « faible », ce qui est surprenant vu les niveaux atteints et la nature du projet.

L'Ae recommande de réexaminer la caractérisation de l'enjeu relatif au bruit. Elle recommande d'indiquer si des bâtiments constituent des points noirs du bruit, ainsi que les mesures prises le cas échéant pour leur traitement.

2.2 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.2.1 Natura 2000

Le projet n'est pas situé dans un site Natura 2000[8]. Le site le plus proche identifié est le « Plateau de Lascrozes et côteaux de Boudouyssou », sur la commune de Penne d'Agenais.

[7] ou encore « PNB », dont les conditions du traitement sont notamment prévues par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

[8] Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et

Le dossier comporte un bref raisonnement justifiant qu'il n'y a pas lieu de produire une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000[9]. Sans remettre en cause la conclusion de l'absence d'incidences, l'Ae rappelle néanmoins la nécessité que l'étude d'impact valant évaluation des incidences Natura 2000 comporte les éléments prévus par la réglementation[10] et conclue explicitement à l'absence d'incidence significative sur ces sites après application des mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues, avant de conclure à l'absence de besoin d'une étude d'incidence détaillée.

L'Ae recommande de respecter formellement les prescriptions de l'article R. 414-23. Pour la bonne information du public, elle recommande de joindre une cartographie des sites Natura 2000 les plus proches.

2.2.2 Impacts en phase travaux

Les travaux routiers se situeront dans un fuseau très proche de la RN 21 actuelle. L'emprise nécessaire à la réalisation du projet est de 9 ha, composés de terres agricoles sur 2,7 ha, d'emprises privées sur 4,3 ha, et de 2 ha d'emprises déjà publiques.

Les mesures prévues en phase travaux sont décrites relativement sommairement, mais elles sont classiques pour ce type de projet et semblent proportionnées aux enjeux environnementaux.

L'Ae a pris bonne note que le maître d'ouvrage s'est engagé, selon le bilan de la concertation inter-services, à recourir à un écologue pendant le chantier, dont la mission sera de s'assurer de la bonne application des prescriptions de l'étude d'impact.

2.2.3 Impacts en phase d'exploitation

L'air

Comme pour de nombreux projets routiers, l'Ae note que l'étude d'impact présente une amélioration de la qualité de l'air malgré une augmentation des trafics prévus. Ce résultat repose sur les seules améliorations technologiques espérées des constructeurs automobiles.

Le bruit

L'exposition globale au bruit des habitations devrait décroître après réalisation du projet, en raison de l'éloignement de la route qu'il provoque[11].

Toutefois, des dépassements des seuils mentionnés supra subsistent après travaux[12] au niveau de certaines habitations. Aucune mesure de réduction à mettre en œuvre n'est proposée au motif que la modification de l'infrastructure n'est pas qualifiée de « substantielle » en application de la réglementation[13].

Or la cartographie présentée en page 117 montre qu'un bâtiment connaît une augmentation de 2,7 dB(A) de jour et 2,1 dB(A) de nuit, et un autre connaît une augmentation de 2,0 dB(A) de jour.

De plus, cette cartographie ne couvre pas l'ensemble de la zone mais seulement sa partie nord, sans qu'il soit précisé que tous les bâtiments concernés sont représentés.

Enfin, les usages des bâtiments ne sont pas indiqués (habitat, exploitation agricole, commerce…).

---

de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

9 Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

10 Code de l'environnement, article R. 414-23 I.

11 Il semble que l'amélioration du cadre de vie visée par le projet découle essentiellement de cette réduction des niveaux sonores. Cet aspect n'est toutefois pas mis en balance avec les impacts paysagers inévitables pour conclure à une amélioration ou une dégradation effective du cadre de vie après la réalisation du projet.

12 La situation est examinée 20 ans après la livraison du projet, soit 2036.

13 L'article R. 571-45 dispose : « Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation. »

L'Ae recommande d'affiner l'analyse des niveaux sonores liés au projet et, le cas échéant, de réexaminer le caractère substantiel de la contribution sonore du projet et d'en déduire des mesures adaptées.

Le rétablissement du chemin de grande randonnée

L'aménagement au droit du giratoire de Lalande d'une « traversée sécurisée » pour les piétons empruntant le chemin de grande randonnée GR 652 est prévue sans précision sur le parti pris d'aménagement retenu ou envisagé : passage souterrain, passerelle, passage piéton en surface… Lors de la visite, il a été indiqué oralement aux rapporteurs qu'un passage piéton en surface serait probablement retenu, notamment pour des raisons de coût. Si une telle solution était retenue, la sécurisation d'un tel passage nécessiterait toutefois des développements plus étayés.

L'Ae recommande de compléter le dossier en décrivant la sécurisation retenue pour la traversée par les piétons de la RN 21 à 2x2 voies au niveau du GR 652, et de justifier le choix retenu.

Les eaux

Le projet présente le traitement des eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme routière. Le dimensionnement des ouvrages permet la transparence hydraulique pour un débit de crue centennale. La collecte des eaux de ruissellement a été prévue pour une pluie décennale.

Il ne semble pas prévu d'étendre la récupération et le traitement des eaux de ruissellement à la plateforme routière existante, ce qui permettrait pourtant d'améliorer l'existant.

Les continuités écologiques

La reconstitution de haies, dont le principe est acté, n'est pas détaillée dans l'étude d'impact. Le choix des espèces et la disposition des haies pourraient pourtant utilement être articulés avec l'état initial, notamment avec l'étude paysagère et avec la cartographie des continuités et corridors écologiques qui ont été réalisées.

Plus globalement, les rétablissements de continuités écologiques ou au contraire les dispositions visant à écarter la faune de la route (par exemple les chiroptères) devraient être présentés et justifiés en tenant compte du fait que le risque de collision augmentera en raison de la nouvelle infrastructure.

L'Ae recommande de préciser la manière dont les continuités écologiques seront reconstituées selon le diagnostic posé dans l'état initial ainsi que les dispositions permettant de réduire le risque de collision.

Le Cuivré des marais

La destruction de 0,7 ha de l'habitat du Cuivré des marais, dont quelques individus ont été observés, doit donner lieu à une mesure de compensation qui n'est pas décrite. La circonstance que le maître d'ouvrage a choisi de présenter ultérieurement un dossier au conseil national de la protection de la nature (CNPN) ne lui permet pas de s'exonérer de fournir une étude d'impact complète, notamment sur les espèces protégées.

Comme cela a été mentionné plus haut sur l'eau, il aurait été intéressant d'avoir une présentation simultanée du dossier CNPN et de l'étude d'impact, pour éviter les renvois à des documents ultérieurs.

L'Ae recommande de préciser les modalités de la compensation liées à la destruction de l'habitat du Cuivré des marais (ratio de compensation, localisation, modalités, suivi et durée de gestion…).

L'urbanisation

L'étude d'impact présente les effets du projet sur le développement de l'urbanisation, répondant ainsi à une disposition de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Toutefois, le raisonnement conduit est erroné : indiquant que les zones du PLU affectées par le projet sont des zones agricoles ou naturelles, il en est déduit que le projet n'a pas d'incidences sur l'urbanisation. Les incidences d'un projet facilitant les déplacements routiers sur l'étalement urbain ne sont pas évoquées.

L'Ae recommande de reprendre le raisonnement sur le développement potentiellement induit de l'urbanisation par la nouvelle infrastructure de transport, qui, facilitant les déplacements, aura un impact sur l'étalement urbain.

2.3 Analyse coûts avantages et évaluation socio-économique

2.3.1 L'analyse coûts avantages

Les hypothèses de trafic futur sont présentées aux échéances de 2025 et 2036 (vingt ans après la livraison du projet)[14].

Il n'est pas prévu que le projet suscite une hausse du trafic routier, hormis une augmentation tendancielle générale de 1,25 % prévue sur le réseau routier (page 109).

2.3.2 L'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique est réalisée sur un horizon de long terme, soit cinquante ans après la livraison de l'ouvrage. Elle porte sur le programme d'ensemble et non sur le projet spécifiquement présenté dans le dossier. Neuf variantes de réalisation du programme sont comparées.

L'étude d'impact en présente une synthèse, qui montre un taux de rentabilité interne (TRI) de 8 à 11,5 % selon les scénarios.

Quoique comportant les principaux éléments attendus, deux points devraient être clarifiés ou revus :

- Le coût d'opportunité des fonds publics ne semble pas avoir été pris en compte dans l'évaluation.
- Les externalités liées à la phase travaux (bruit, pollutions, émissions de gaz à effet de serre, etc.) ne semblent pas avoir été intégrées au calcul.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation socio-économique du programme en présentant des résultats qui prennent en compte le coût d'opportunité des fonds publics et la phase travaux.

2.4 Mesures de suivi

À ce stade, les mesures de suivi décrites sont limitées aux dossiers faisant l'objet d'une procédure ultérieure, à savoir celles relatives à la loi sur l'eau (e.g. suivi de la qualité des eaux du bassin de décantation) ou relatives au dossier relatif aux espèces protégées (e.g. mention que devra contenir le dossier de demande de dérogation concernant le Cuivré des marais).

Toutefois, il est précisé que l'État, maître d'ouvrage, rendra public un dossier décrivant les engagements qu'il prend dans le cadre de la DUP : les mesures prévues dans l'étude d'impact, les réponses apportées au commissaire enquêteur, et les éventuels engagements complémentaires pris lors de l'examen du dossier par le préfet du Lot-et-Garonne. Un comité de suivi des engagements en faveur de l'environnement présidé par le préfet[15] veillera à leur mise en œuvre et à leur suivi.

L'Ae recommande de compléter le tableau de synthèse des mesures environnementales par une colonne présentant le suivi prévu selon les cas (modalités, organisation, responsable, durée, périodicité…).

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique présente de façon complète l'état initial de l'environnement et les raisons du choix du projet, notamment sa variante ouest.

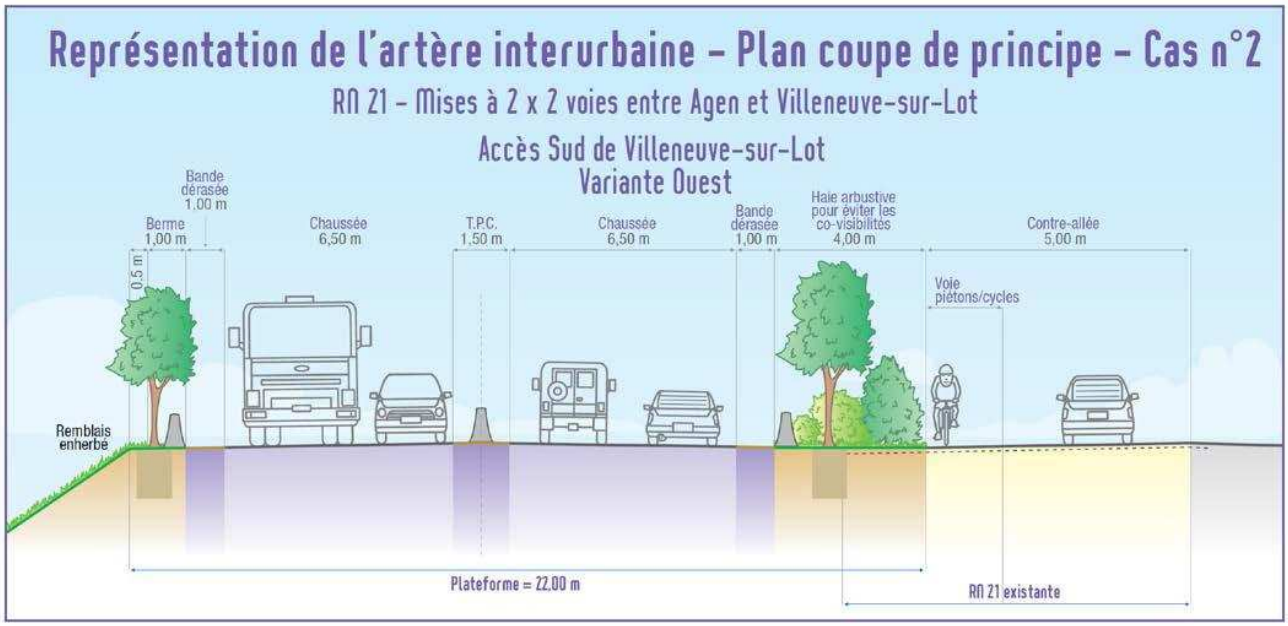
L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

[14] Les résultats sont présentés en comparant l'horizon lointain (2036) à l'état projeté (2016, mise en service prévue). Il aurait été plus opportun de comparer l'horizon lointain avec l'état projeté à la même date sans réalisation du projet.

[15] En application de la circulaire du 15 décembre 1992.

* *

*



Plan coupe de principe retenu pour l'aménagement prévu par le projet (source : étude d'impact)