



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
le projet d'aménagement de la RN 21
« déviation de La-Croix-Blanche – créneau de
Monbalen » (47)**

n°Ae: 2013-100

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 13 novembre 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot – section "La-Croix-Blanche Monbalen" dans le département du Lot-et-Garonne.

Étaient présents et ont délibéré : Mme Guth, MM. Badré, Barthod, Boiret, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba.

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, Steinfelder; MM. Caffet, Chevassus-au-Louis, Schmit, Ullmann.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Lot-et-Garonne, le dossier ayant été reçu complet le 23 août 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 par courriers en date du 26 août 2013:

- le préfet de département du Lot-et-Garonne,
- le ministère des affaires sociales et de la santé,
- 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 septembre 2013.

Sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte et Jean-Michel Malerba, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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

Le projet «déviation de La-Croix-Blanche - créneau de Monbalen » fait partie d'un programme d'ensemble d'aménagement de la RN 21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot (47). Ce programme sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, représenté par la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL), a pour objectif d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation automobile en supprimant les accès directs et en permettant davantage de dépassements, et de favoriser le développement économique des agglomérations d'Agen et surtout de Villeneuve-sur-Lot.

Le projet s'inscrit au sein d'un territoire à dominante rurale, légèrement vallonné, avec un habitat rural dispersé caractéristique du Pays de Serre entre Garonne et Lot. Les abords proches de la RN21 dans ce secteur ont cependant généré une urbanisation diffuse.

Les principaux enjeux du projet concernent le paysage et les milieux naturel et agricole traversés par le tronçon de voie nouvelle de 2 140 m qui nécessite d'importants terrassements dans le site sensible de Fontirou.

Alors que le projet soumis à la concertation privilégiait la variante d'aménagement sur place de la RN 21, le maître d'ouvrage a retenu, après concertation, la variante consistant à réaliser une chaussée nouvelle. L'Ae considère que ce choix s'effectue au détriment des milieux naturels et agricoles, et accroît le risque de développement d'une urbanisation diffuse le long de la RN 21 actuelle dans la sections qui sera déclassée, hors agglomération, alors qu'il n'existe pas de SCOT couvrant l'ensemble du territoire concerné, et que deux des communes présentent déjà des projets de zones d'activités dans leur PLU.

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 demandes de dérogations concernant les 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 et en permettant d'apprécier tous les impacts du choix effectués.

L'Ae recommande :

- de compléter la présentation des impacts paysagers par un profil en long du projet et des photomontages ;
- de fournir les raisons pour lesquelles la seule hypothèse proposée pour l'aménagement sur place à Monbalen et Saint-Antoine-de-Ficalba consiste en un élargissement coté ouest de la RN 21 ;
- eu égard aux impacts environnementaux, d'une part, des voies de rétablissements résultant de la suppression du demi-échangeur de La-Croix-Blanche et, d'autre part, du tracé de la voie rétablissant l'accès au Tuquet Cassani et à Bult à partir de La-Croix-Blanche, d'indiquer quels avantages concrets en sont attendus, notamment en termes de sécurité routière ;
- de préciser les principes de compensation (ratio de compensation, localisation, modalités de suivi, durée de gestion des sites ...), notamment en matière d'eau et de biodiversité et de fournir les garanties relatives à leur satisfaction à proximité du projet ;
- de prévoir des mesures permettant de réduire le risque du développement d'une urbanisation diffuse le long de la RN 21 actuelle, par exemple par une mise en service du projet après l'approbation d'un SCOT² ou d'un PLU³ intercommunal couvrant les quatre communes concernées ;
- de réexaminer les performances à atteindre en matière de réduction du bruit sur les immeubles voisins de la RN 21 et, le cas échéant, d'adapter le projet pour atteindre ces performances.
- de prévoir un bilan LOTI⁴ pour l'ensemble du programme, complété par un bilan environnemental ;
- de préciser les modalités de suivi du projet et d'indiquer celles qui devraient être reprises dans la déclaration d'utilité publique et les engagements de l'Etat.

² Schéma de cohérence territoriale

³ Plan local d'urbanisme

⁴ Bilan socio-économique prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982)

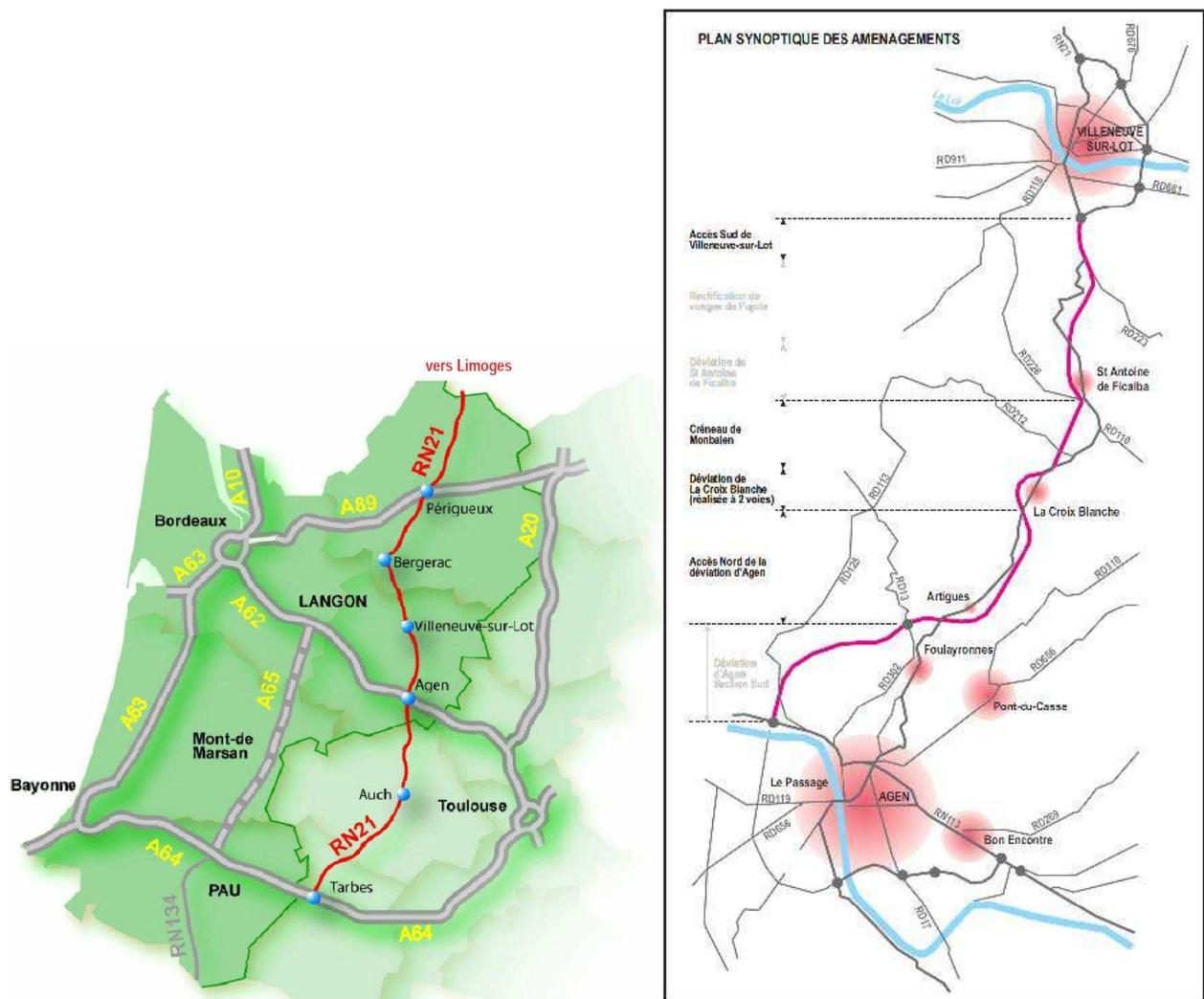
L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet d'aménagement de la RN 21 « déviation de La-Croix-Blanche - créneau de Monbalen » fait partie d'un programme de travaux en cours d'exécution entre Villeneuve-sur-Lot et Agen visant à améliorer la sécurité et le confort des usagers, fluidifier la circulation et fiabiliser les temps de parcours aux heures de pointe, contribuer au développement local et améliorer le cadre de vie des riverains, tout en limitant les impacts sur l'environnement.



La RN 21 en Aquitaine

La section entre Agen et Villeneuve-sur-Lot

(source : étude d'impact)

Le parti d'aménagement retenu entre Villeneuve-sur-Lot et Agen est celui d'une « artère interurbaine » à 2 fois 2 voies et carrefours giratoires.

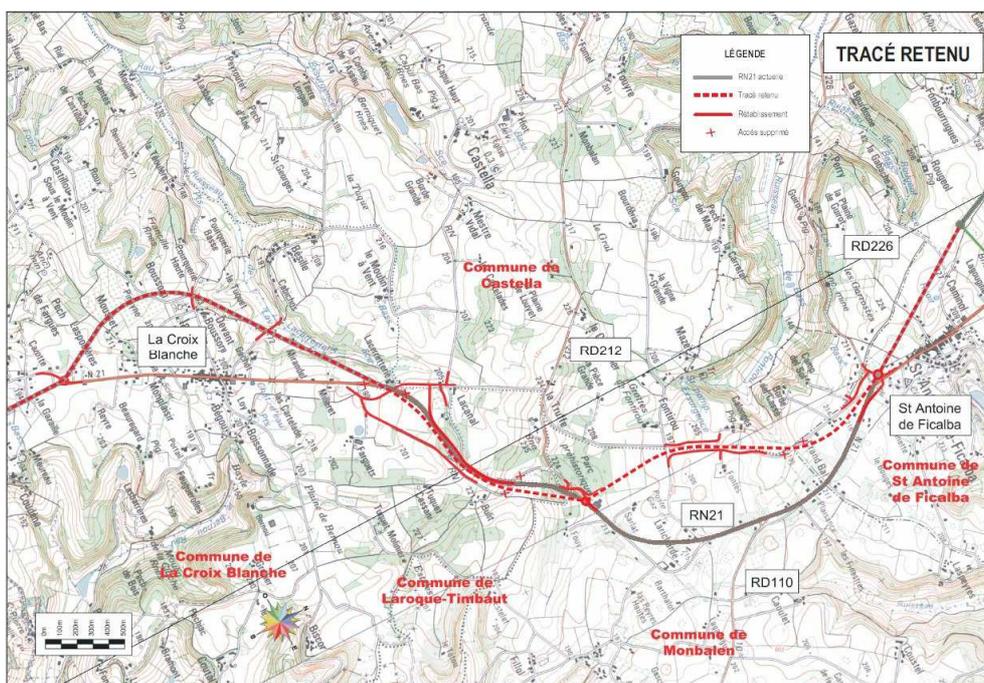
Le programme comprend du nord au sud :

- Le projet « accès sud à Villeneuve-sur-Lot » (Pujols – Villeneuve-sur-Lot), qui a fait l'objet d'un avis de l'Ae le 29 mai 2013⁵ ;
- La section « rectification des virages de Pujols et déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba » mise en service en 2010 et qui était la plus accidentogène ;
- Le projet « La-Croix-Blanche et créneau de Monbalen » (reprenant la déviation de La-Croix-Blanche réalisée en 1997 à deux fois une voie, et celle de Saint-Antoine-de-Ficalba mise en service en 2010), objet du présent avis, inscrit au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) régional 2009-2014 ;
- Le projet « raccordement nord à la déviation d'Agen », qui sera présenté ultérieurement, en raison de l'absence actuelle de programmation financière ;
- La déviation ouest d'Agen - section sud -, mise en service à 2 fois 2 voies en 2004.

L'appréciation d'ensemble des impacts de ce programme est présentée, conformément à l'article R. 122-5 II 12° du code de l'environnement, dans l'étude d'impact du projet (p 184). Une carte localisant les principaux enjeux et impacts de ce programme serait utile.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Le projet « déviation de La-Croix-Blanche - créneau de Monbalen »



Aménagement projeté (le nord est à droite)

(source : étude d'impact)

Il est prévu de réaliser, sur 7,6 km, du sud vers le nord, sur les communes de La-Croix-Blanche, Castella, Monbalen et Saint-Antoine-de-Ficalba :

- l'aménagement en giratoire du carrefour situé au sud de la déviation de La-Croix-Blanche ;
- le doublement sur place, côté est, de la déviation de La-Croix-Blanche sur 3,95 km ;

⁵ <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/cgedd/document.xsp?id=Cgpc-CGEOUV00203020>



Déviations de La-Croix-Blanche

(source : étude d'impact)

- le remplacement du demi échangeur dénivelé situé à l'extrémité nord de la déviation par un nouveau carrefour giratoire situé à 1 550 m plus au nord;
- l'élargissement sur place de 3 à 4 voies avec redressement du tracé de la RN 21 jusqu'à ce giratoire ;
- l'aménagement en site neuf, du « créneau de Monbalen » datant des années 1970⁶, sous forme d'une déviation à 2 fois 2 voies sur 2,14 km jusqu'au giratoire sud de la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba;
- le doublement sur place, sur 1,5 km, de la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba ;
- la suppression des accès riverains et l'aménagement de voies de rétablissement, notamment à partir d'une section conservée de l'ancienne voie romaine (VC 526) et de la RN 21 déviée, ainsi que par une voie nouvelle au nord est de La-Croix-Blanche (accès rétabli à Tuquet Cassini et à Bulit) ;
- deux écrans absorbants de 205 m et 160 m de long et 2 m de haut (ou pour le second, un merlon de 2,5 m de haut) pour protéger du bruit deux habitations au nord de La-Croix-Blanche.

Le projet nécessite 450 000 m³ de déblais et 210 000 m³ de remblais, principalement pour la voie nouvelle au droit du créneau de Monbalen mais aussi pour l'élargissement de la déviation de La-Croix-Blanche.

L'ensemble des espaces consommés est de 26 ha dont 22,1 ha à acquérir soit 17,8 ha de terres agricoles et 4,3 ha de bois. Le projet nécessite l'acquisition de 3 habitations et de 2 bâtiments agricoles à Saint-Antoine-de-Ficalba pour le raccordement de la voie nouvelle au giratoire.

L'accès à cette artère sera interdit aux piétons, cycles, cyclomoteurs, engins agricoles. Des itinéraires de substitution seront mis en place, mais leur tracé n'est pas défini dans le dossier.

L'Ae recommande d'indiquer dans l'étude d'impact les itinéraires de substitution nécessaires aux circulations des piétons, cycles, cyclomoteurs, engins agricoles interdits sur la RN 21 et de préciser les travaux nécessaires et leurs impacts éventuels.

L'investissement de 31,5 M€ TTC, sera pris en charge par l'Etat (60,0 %), maître d'ouvrage, le conseil général du Lot-et-Garonne (26,04 %), la communauté d'agglomération d'Agen (11,40 %) et la communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois (2,56 %) dont font partie les 4 communes concernées, la région Aquitaine ne participant pas au PDMI. Les travaux sont prévus sur 24 mois à partir de fin 2015.

Le coût des mesures en faveur de l'environnement est estimé à 2,1 M€ dans la notice explicative et à 417 M€ dans l'étude d'impact, estimations qu'il conviendrait de mettre en cohérence.

⁶ Avec redressement de virages et élargissement à 3 voies entre l'extrémité nord de La-Croix-Blanche et le carrefour avec la RN 110 à Monbalen offrant des créneaux de dépassement alternés.

1.2.2 Les autres travaux ou opérations liés au projet

L'étude d'impact indique, page 25, que «Le circuit de randonnée de Rougeol et le circuit cyclotouristique Villeneuve – Saint-Antoine seront rétablis par la passerelle qui doit être mise en œuvre préalablement à la présente opération sur la section actuellement à 2 x 1 voies de la déviation de Saint-Antoine de Ficalba» sans préciser ni sa maîtrise d'ouvrage, ni ses caractéristiques, ni son calendrier.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage présente dans l'étude d'impact les fonctions de la passerelle franchissant la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba et sa localisation, et s'engage sur son calendrier de réalisation par rapport à celui du projet.

Le réaménagement par le conseil général (après rétrocession), de la chaussée actuelle de la RN21 à Monbalen et Saint-Antoine-de-Ficalba ainsi que la remise en état des délaissés, font également partie du programme de travaux liés au projet.

Le fait que la maîtrise d'ouvrage de ces autres travaux ne serait pas assurée par l'Etat n'exonère pas le maître d'ouvrage d'apporter une appréciation d'ensemble de leurs impacts avec ceux du projet.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation des projets de réaménagement de la chaussée actuelle de la RN21 pour la desserte locale et de remise en état des délaissés faisant partie du programme de travaux et d'apporter une appréciation d'ensemble de leurs impacts.

Le dossier⁷ indique que conformément à l'article L. 123-24 du code rural et de la pêche maritime, le maître d'ouvrage remédiera aux dommages causés aux structures agricoles en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier. Selon les informations apportées aux rapporteurs, il n'a pas été mis en place d'aménagement foncier agricole et forestier pour les autres projets du programme et la décision n'a pas encore été prise pour ce projet.

L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier les perspectives de mise en œuvre ou non d'aménagements fonciers agricoles et forestiers pour remédier aux dommages causés par le projet aux structures agricoles.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté à l'Ae est un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP)⁸ valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)⁹ des communes de La-Croix-Blanche et de Saint-Antoine-de-Ficalba (approuvés respectivement le 23 février 2005 et le 28 février 2008).

Le dossier comporte notamment une notice explicative, une étude d'impact¹⁰, une évaluation socio-économique et un document de mise en compatibilité des PLU (adaptation du règlement de certaines zones, création d'un emplacement réservé pour le projet et déclassement d'espaces boisés).

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹¹ est intégrée à l'étude d'impact (voir ci-après).

En outre, il est prévu que le projet fasse ultérieurement l'objet :

⁷ Pièce C p 30, pièce E, p 141.

⁸ Articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 du code de l'environnement.

⁹ Article L. 123-14 et article R. 123-23 du code de l'urbanisme.

¹⁰ En application de la rubrique 6° c) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus).

¹¹ Articles L. 414-4 et R. 414-19 à 26 du code de l'environnement. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 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).

- d'une demande d'autorisation ou d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau¹². L'enquête publique au titre du code de l'environnement relatif à la législation sur l'eau (si demande d'autorisation) sera réalisée ultérieurement ;
- d'un diagnostic d'archéologie préventive¹³, qui, selon les informations apportées aux rapporteurs a été demandé pour ce projet par la direction régionale des affaires culturelles et doit être réalisé préalablement aux travaux de terrassement ;

l'Ae recommande que les prospections d'archéologie préventive prennent en compte la localisation des stations d'espèces protégées et habitats remarquables ;

- d'une ou plusieurs demandes de dérogation pour la perturbation, le déplacement ou la destruction d'espèces protégées¹⁴ ou de leurs habitats. Plusieurs espèces sont susceptibles d'être concernées (destruction de stations de Tulipe des bois, atteinte à l'habitat de papillons (Cuivré des marais, Damier de la succise, Azuré du Serpolet), de libellules '(Agrion de mercure) et de chauve-souris (Barbastelle et Petit Rhinolophe). « A cette liste pourront être ajoutés le Hérisson d'Europe et l'Ecureuil roux ainsi que les diverses espèces d'amphibiens et de reptiles présentes au niveau du projet » p 135). Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront présentées dans ces demandes doivent être mises en place avant le démarrage des travaux (pièce C p 9) ;
- d'une enquête parcellaire organisée dans les 4 communes de La-Croix-Blanche, Monbalen, Castella et Saint-Antoine-de-Ficalba, en application de l'article R.11-19 du code de l'expropriation, pour permettre à d'acquérir les surfaces nécessaires au projet, une fois l'utilité publique du projet reconnue.

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 demandes de dérogations concernant les 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 et en permettant d'apprécier tous les impacts du choix effectué. De plus ce renvoi aux procédures ultérieures ne dispense pas de présenter à l'enquête publique les impacts à un niveau de précision suffisant.

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

Le dossier indique les différentes décisions prises depuis la fin des années 1980, ayant abouti en 2005 et 2006 à l'adoption du parti d'aménagement entre Agen et Villeneuve-sur-Lot en artère interurbaine à 2 fois 2 voies avec déviations d'agglomérations et carrefours giratoires¹⁵.

Pour le projet, trois variantes de tracé ont été présentées en concertation aux élus et à la population locale début 2012. Elles portent sur l'aménagement de la section intermédiaire (créneau de Monbalen) sur place ou en site neuf (deux variantes). Dans son dossier de concertation le maître d'ouvrage se prononçait en faveur de l'aménagement sur place, au vu d'une première grille d'analyse des impacts.

Après cette concertation locale¹⁶ puis l'optimisation des deux variantes retenues (A sur place ou B en site neuf), de mars à septembre 2012, l'option d'un tracé neuf (variante B) de 2 140 m déviant le hameau de

¹² Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, nomenclature de l'article R214-1, notamment rubrique 2.1.5.0 Rejet des eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol. (pièce C p 9).

¹³ Loi du 17 janvier 2001 modifiée, et décret n°2004-490 du 3 juin 2004, art. L521-1 du code de l'environnement, relatifs à l'archéologie préventive.

¹⁴ Articles L. 411-1 et suivants et R. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹⁵ Le parti d'aménagement de l'itinéraire entre Agen et Villeneuve-sur-Lot approuvé initialement est l'aménagement à 2 voies d'une artère interurbaine avec déviations d'agglomérations et raccordements sous la forme de carrefours giratoires, intégrable à 2x2 voies. Cependant, suite à une concertation menée en 2006, le choix s'est porté sur un aménagement en artère interurbaine à 2x2 voies.

¹⁶ 76 observations reçues, majoritairement (nombre non précisé) en faveur de la variante retenue.

Laricharde à Monbalen entre le nouveau giratoire à créer au nord de la déviation de La-Croix-Blanche et le giratoire situé au départ de la déviation de Saint-Antoine-de-Ficalba a été retenue.

L'étude d'impact en introduisant l'analyse multicritères des variantes A et B fait référence p 119 à l'article 1er de la loi Grenelle 1 (loi du 3 août 2009), « pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable » pour expliquer « qu'une analyse multicritères des variantes proposées a été réalisée afin de choisir la variante la plus favorable. ».

Au cas d'espèce, la preuve ne paraît pas apportée dans le dossier qu'il n'existe pas une solution alternative à un coût raisonnable plus favorable à l'environnement que la variante A retenue. La comparaison des variantes montre en effet, pour l'Ae, que ce sont principalement des raisons socio-économiques qui conduisent à privilégier la variante selon un tracé neuf (variante B) par rapport à l'aménagement en place moins dommageable à l'environnement (variante A).

Le dossier expose les raisons de ce choix, essentiellement sociales et -économiques (un impact moins lourd sur le bâti, avec 3 habitations et 2 bâtiments secondaires à détruire, contre 9 résidences principales et 7 bâtiments secondaires pour la variante A de reprise du tracé de la RN 21 actuelle, en dépit d'un impact plus fort sur les milieux naturels (faune, flore, habitats naturels), agricoles (15 ha), forestiers (2,8 ha), d'un impact paysager plus fort (proximité des grottes de Fontirou) et la perte de l'effet de vitrine pour les activités situées le long de la RN21 déviée. Il expose également le choix du côté est pour le doublement de la déviation de La-Croix-Blanche, en raison notamment d'enjeux environnementaux plus forts du côté ouest (vallon de Lacarretterie, habitats d'espèces patrimoniales...).

La grille de cotation des impacts des variantes a été modifiée entre la concertation et le dossier final, les enjeux sur les habitations et sur l'environnement de la solution d'aménagement sur place passant de « forts » à « très forts »¹⁷. L'Ae considère que les impacts sur les milieux naturels et sur le paysage de la variante retenue sont comparativement de même niveau.

L'Ae note par ailleurs que la reprise du tracé de la RN21 n'a fait l'objet que d'une variante d'élargissement à l'ouest où sont situées les 9 habitations qui seraient détruites, sans présenter de variante de tracé épargnant ces habitations, ni évoquer les possibilités de restructuration des accès ou de redéploiement des activités longeant la RN21 coté est¹⁸ et le nombre d'habitations alors concernées.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage fournisse les raisons pour lesquelles la seule hypothèse proposée pour l'aménagement sur place à Monbalen et Saint-Antoine-de-Ficalba est un élargissement côté ouest de la RN 21, où le projet détruirait 9 habitations.

Le respect du parti d'aménagement retenu (traiter tous les carrefours par des giratoires) conduit à la suppression du demi échangeur nord de La-Croix-Blanche et induit des impacts importants sur l'environnement (avec notamment 300 m de voie nouvelle) pour rétablir cet accès sur le giratoire aménagé plus au nord, au carrefour avec la RD 212).

L'impact sur le paysage, sur les espaces cultivés et sur les continuités de la voie de rétablissement d'accès au Tuquet Cassani et à Bult à partir de La-Croix-Blanche est important . L'Ae note que d'autres tracés auraient pu être envisagés le long de la RN 21 soit à partir de La-Croix-Blanche soit à partir du giratoire de Monbalen.

L'Ae recommande, eu égard aux impacts environnementaux de la suppression du demi-échangeur de La-Croix-Blanche et du tracé de la voie rétablissant l'accès au Tuquet Cassani et à Bult à partir de La-Croix-Blanche, d'indiquer quels avantages concrets en sont attendus, notamment en termes de sécurité routière.

¹⁷ Selon les informations apportées aux rapporteurs, la grille a été modifiée pour tenir compte des appréciations des impacts exprimées lors de la concertation, notamment sur la commune de Monbalen.

¹⁸ Dont 2 restaurants.

L'étude d'impact évoque p 103 une étude de faisabilité en cours de RFF sur l'éventuelle réouverture de la ligne entre Penne-d'Agenais et Villeneuve-sur-Lot. L'évaluation économique et sociale (pièce F) précise que moins de 7% des 6 700 voyageurs entre Agen et Villeneuve-sur-Lot utilisent les transports collectifs et que 25 % des voyageurs interviewés privilégieraient le rail si une desserte ferroviaire entre Agen et Villeneuve-sur-Lot était mise en place via Penne-d'Agenais (durée de transport passant de 45 à 30 mn). Cette éventuelle captation de trafic n'est pas reprise dans la présentation du programme. Toutefois selon les informations apportées aux rapporteurs, la région Aquitaine, autorité organisatrice des transports, aurait renoncé à ce projet.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les conclusions tirées des études de faisabilité de rétablissement d'une liaison ferroviaire entre Villeneuve-sur-Lot et Penne-d'Agenais.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'étude d'impact présente dans un tableau p 96 les principaux enjeux environnementaux du projet du point de vue du maître d'ouvrage. Les enjeux qualifiés de « moyens à fort » portent sur la faune, la flore et les habitats naturels. Les enjeux environnementaux « moyens » sont pour le maître d'ouvrage, la géologie, l'hydrologie, l'urbanisme et les activités économiques.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet concernent les milieux naturel, paysager et agricole traversés par le tronçon de voie nouvelle de 2 140 m. Un autre enjeu important est celui d'un développement économique et urbain respectueux de l'environnement et limitant la consommation d'espaces naturels et agricoles.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Présentation générale du dossier

Une difficulté de lecture résulte des plans. Le nord est tantôt en haut, tantôt à droite. Plusieurs plans ont été réduits rendant difficile leur consultation. Les lieux dits cités dans le texte ne figurent pas systématiquement sur les plans. Les plans au 1/5000^{ème} figurant les emprises foncières (pièce D) pourraient être utilement complétés par des plans à la même échelle et sur les mêmes fonds figurant tous les travaux projetés (talus, bassins, écrans antibruit, interventions paysagères).

Adopter deux numérotations différentes des immeubles dans les études de bruit (de l'état initial et du projet) est source de confusions.

L'Ae recommande d'améliorer les plans présentant les travaux projetés et l'étude d'impact. Elle recommande en particulier de joindre au dossier des plans au 1/5000^{ème} figurant l'ensemble des travaux projetés.

Les impacts ont été évalués sur la base d'études d'avant-projet. Si les études de définition permettront d'affiner certains impacts et mesures associées, le dossier doit néanmoins présenter des informations suffisantes en matière d'évitement, de réduction et de compensations des impacts, notamment sur l'eau et la biodiversité.

L'Ae recommande, en plus de la justification relative à l'évitement et à la réduction des impacts qui concerne principalement le choix du tracé (cf. chapitre 1.4 ci-dessus), que le dossier précise les principes de compensation notamment en matière d'eau et de biodiversité et fournisse les garanties relatives à leur satisfaction à proximité du projet.

2.2 Analyse de l'état initial

2.2.1 Eaux et zones humides

La déviation de La-Croix-Blanche ne franchit qu'un cours d'eau intermittent, affluent du ruisseau de Lacarretterie, mais elle passe en surplomb très près de ce ruisseau, là où un bassin de rétention doit être agrandi. Des mesures de prévention sont définies lors des travaux par rapport aux ruisseaux (p 127). L'Ae souligne la nécessité de les mettre en œuvre lors des travaux d'extension des bassins de rétention proches du ruisseau de Lacarretterie.

Par ailleurs, le vallon du ruisseau de Lacarretterie est identifié pour sa végétation de milieu humide. Cet espace possède un fort potentiel écologique et faunistique typique du milieu ripicole.

Le niveau de précision du dossier ne permet pas d'identifier si les reprises des bassins de rétention de la déviation nécessiteront des travaux en zone humide.

L'Ae recommande d'identifier les zones humides à proximité des travaux d'extension des bassins de la déviation de La-Croix-Blanche.

2.2.2 Les habitats, la faune et la flore

Deux zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique¹⁹ de type I de la « Vallée du Bourbon » et des « Coteaux de la Masse » sont concernées par l'aire d'étude

Des inventaires naturalistes, complétés de recherches bibliographiques, ont été réalisés dans l'aire d'étude élargie intégrant les deux variantes du projet, sur un cycle biologique complet de février 2010 à février 2011. Leur résultat est fourni en annexe. Il n'indique cependant ni le lieu précis ni la fréquence de présence de chaque espèce rencontrée.

La cartographie des habitats de l'aire d'étude met en évidence des habitats à enjeu patrimonial (habitats d'intérêt communautaire ou abritant des espèces patrimoniales) ou à enjeu écologique fort ou modéré : prairies et pelouses calcaires, prairies maigres de fauche, chênaies thermophiles, prairies humides eutrophes, cours d'eau avec ripisylves. Ils ne sont toutefois pas repris sur la carte des principaux enjeux (p 108).

Sur les 326 espèces de plantes inventoriées, 24 sont considérées comme patrimoniales et cartographiées (p 43) dont 4 sont protégées (sans fléchage particulier sur la carte pour repérer ces stations) ; la Tulipe des bois dont plusieurs stations ont été relevées, notamment le long de l'ancienne voie romaine, bénéficie d'une protection sur tout le territoire national. La carte des enjeux (p 108) ne retient que 6 de ces plantes dont la Tulipe des bois, sans qu'une explication de cette sélection soit donnée au lecteur.

Parmi les 76 espèces d'oiseaux répertoriées et les 8 espèces potentiellement présentes, l'étude mentionne la Bondrée apivore et le Faucon hobereau (nidification) le Martin pêcheur et l'alouette des champs. Aucune de ces espèces n'est mentionnée sur la carte des enjeux.

Parmi les insectes, plusieurs espèces protégées ont été « contactées » dont l'Agrion de mercure, le Cuivré des marais et le Damier de la Succise (ruisseau et vallon de Lacarretterie) et l'Azuré du Serpolet (coteau sec au-dessus du ru de Fontirou). Deux espèces de coléoptères saproxyliques « potentielles » ont été recherchées : aucun individu n'a été observé, des habitats potentiels²⁰ considérés par l'étude comme à enjeu fort et à préserver (structures bocagères dans plusieurs secteurs) ont été identifiés.

Si le dossier cite p 47 deux points de passage « importants pour la faune » et cartographie p 60 les corridors principaux franchissant la RN 21, les deux points de passage « importants » ne sont pas identifiés sur cette

¹⁹ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²⁰ Pas d'habitat identifié comme favorable au Pique Prune.

carte. Il serait utile que l'étude d'impact présente l'impact actuel de la RN21 sur ces corridors, les dispositifs déjà mis en place, notamment sur les deux déviations, et leur efficacité.

L'Ae recommande de mieux mettre en cohérence le texte et la carte présentant les enjeux de la zone d'étude en matière d'habitats naturels, de faune et de flore.

2.2.3 Circulation et transports

Le dossier indique que le trafic moyen journalier annuel est de l'ordre de 9 100 à 11 400 véhicules/jour selon les sections et le taux de poids lourds de 7 à 9 %, et qu'ils n'évoluent que faiblement. Néanmoins le maître d'ouvrage considère qu'« aux heures de pointes, la fiabilité de temps de parcours n'est plus assurée ».

L'Ae recommande pour la bonne information du public, que le dossier caractérise les circonstances et l'importance de l'absence de fiabilité des temps de parcours, notamment aux heures de pointe.

Par ailleurs si le dossier mentionne p 79 les itinéraires et les points d'arrêt des cars (12 allers retours quotidiens, 500 voyageurs par jour) de la SNCF (TER) qui circulent sur l'itinéraire, une appréciation de leurs possibilités de développement afin de répondre à l'augmentation prévisible du trafic mériterait d'être apportée.

Les circulations douces qui empruntent ou croisent le projet ne sont pas quantifiées.

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

2.3.1 Impacts en phase chantier et mesures environnementales

Les mesures prévues en phase travaux sont décrites relativement sommairement.

Les bases travaux

Le dossier indique simplement p 127 qu'elles seront éloignées des habitations et des cours d'eau.

L'Ae recommande de préciser les mesures prévues pour éloigner de la ZNIEFF et des cours d'eau les bases travaux de l'élargissement de la déviation de La-Croix-Blanche.

Les extractions, apports et dépôts provisoires ou définitifs

Il est simplement indiqué p 139 que l'approvisionnement en matériaux manquants pour les remblais se fera à partir d'une carrière existante autorisée et/ou de zones d'emprunt proches du tracé.

Les conditions de dépôt des matériaux excédentaires sont génériques (« zones de dépôts peu sensibles sur le plan de l'environnement » (p127) et renvoient à une vérification par l'écologue et le maître d'œuvre des propositions de zones de dépôt provisoires (p 167).

Or, le risque d'atteinte au paysage est manifeste, notamment dans la section de voie nouvelle. L'impact des emprunts et des dépôts sur les terres agricoles peut s'ajouter à celui des emprises.

L'Ae note que la mise en conformité du PLU de La-Croix-Blanche comporte un rajout dans le règlement de la zone agricole pour permettre, sans restriction, de tels dépôts²¹. La mise en conformité ouvre à cette occasion la possibilité d'ICPE soumises à déclaration. Le lien de cette disposition avec le projet mériterait d'être explicité.

²¹ Pièce G p 17 : Les affouillements et exhaussements de sol nécessités par l'aménagement de la RN21, ainsi que par les raccordements aux voies existantes, rétablissements des communications et mesures concernant l'environnement, les mises en dépôts temporaires et définitives des matériaux excédentaires provenant de ces aménagements, et les installations classées soumises à déclaration après demande justifiée du pétitionnaire.

L'Ae recommande de retirer du dossier de mise en conformité du PLU la disposition relative au dépôts de terres et aux ICPE soumises à déclaration en zone agricole dans le PLU de La-Croix-Blanche, qui va au-delà de la stricte mise en conformité avec le projet permise par l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme, d'indiquer dans le dossier les mesures prévues afin de réduire l'impact paysager des emprunts et dépôts du chantier, et, si le maître d'ouvrage est en mesure de le faire, de préciser la localisation et les impacts des zones d'emprunt et de dépôt potentielles, et les modifications éventuelles des PLU pour les zones concernées .

Faune et flore

Pour la flore patrimoniale, l'étude conclut laconiquement à une atteinte du projet limitée à la destruction d'une station (non localisée) de Tulipe des bois par le tracé neuf, une autre à proximité immédiate de ce tracé pouvant être évitée, par sa mise en défends prévue -(p 134).

Les cartes p 43 et 108 montrent cependant la présence de stations d'autres espèces patrimoniales à proximité immédiate des futures voies ou des bassins, notamment de Glaïeul de Byzance (liste rouge nationale des espèces menacées) ou d'Ornithogale des Pyrénées.

L'Ae recommande que des mesures soient prises pour éviter des atteintes aux stations d'espèces patrimoniales lors du chantier y compris sur les bassins de retenue et les zones de déblais.

Plusieurs espèces de chiroptères sont particulièrement sensibles aux perturbations de leur habitat lors des travaux. Les périodes de début des travaux seront choisies en évitant celles de reproduction (de mi-mars à fin avril et de mi-août à fin octobre).

Sols

La présence de nombreuses dolines²² actives est signalée, notamment dans le secteur de Fontirou ainsi que des risques de glissement au sud de Saint-Antoine-de-Ficalba (molasses de l'Agenais). Selon leur importance ils pourraient conduire à une interruption du chantier et une augmentation significative du coût du projet.

Le dossier indique, dans le chapitre « méthode », qu'aucun sondage ou détection spécifique n'a eu lieu pour les sous-sols et sols, ni pour les eaux souterraines, à l'occasion de la préparation du projet. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'une consultation des entreprises était en cours pour procéder à des sondages.

L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact un inventaire et les caractéristiques des cavités souterraines connues sur le tracé de la voie nouvelle ainsi que le détail et dates des sondages de sols effectués ou prévus dans les zones à risques d'effondrement.

2.3.2 Impacts permanents en phase exploitation et mesures environnementales

Les impacts positifs du projet sur la mise en valeur des sites touristiques (Fontirou) et sur le tourisme vert (p 125) mériteraient d'être explicités.

Paysage

Les enjeux paysagers du projet sont forts notamment sur la section déviée et son traitement paysager revêt donc une importance particulière.

La voie nouvelle et ses déblais et remblais²³ sont situés dans un site sensible (paysage vallonné, espace boisé et agricole de qualité), et à proximité de sites touristiques de la région (site inscrit du château de Fontirou, grottes de Fontirou, parc animalier Z'animoland). La voie romaine qui conduit aux grottes de Fontirou et sera en partie empruntée par le nouveau tracé présente les caractéristiques d'une route touristique. La simple traversée de cette zone est dommageable sur le plan paysager.

Or, les extraits de l'étude paysagère sont très difficilement exploitables du fait de la réduction des plans et de légendes absentes ou lacunaires. De plus, les extraits de texte qui sont repris dans l'étude d'impact sont très succincts rendant difficile la compréhension des travaux préconisés.

²² Dépressions circulaires caractéristique d'érosion des calcaires en contexte karstique.

²³ Remblai de 5m maxi et 600 m de long dans le vallon de Fontirou.

Des photomontages seraient utiles pour visualiser l'impact du projet et son insertion paysagère. Un profil en long permettrait de visualiser les secteurs en déblais remblais et l'impact sur le paysage, si possible à la même échelle que les fonds (photographique et cartographique) des plans généraux des travaux (pièce D).

L'Ae recommande de compléter la présentation des impacts paysagers du projet par un profil en long du projet, ainsi que des photomontages représentant la perception au moment de la mise en service, puis après développement des plantations et de prévoir au besoin les modèles de terre et l'implantation d'espèces (taille, persistance du feuillage) permettant une insertion suffisamment rapide du projet dans l'environnement.

Par ailleurs l'utilisation prévue (p 138) de variétés horticoles en dehors des séquences urbaines du tracé mérite un réexamen au bénéfice des espèces et variétés présentes naturellement aux abords du tracé.

Aménagement du territoire

Conformément à l'article R. 122-5 III, l'étude d'impact comporte p 143 une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation. Constatant l'absence de documents d'urbanisme sur la commune de Monbalen, et le passage du projet en zone A (agricole) des PLU de La-Croix-Blanche et de Saint-Antoine-de-Ficalba, à l'exception d'une zone 2AUx de 8 ha le long de la RN21 près du demi échangeur nord de La-Croix-Blanche²⁴, l'étude conclut que « *le projet d'aménagement de la RN21 n'a donc pas d'incidences sur le développement de l'urbanisation* ».

Pour l'Ae, le projet pourrait favoriser l'urbanisation des villages déviés mais accroît aussi le risque d'un développement de l'urbanisation en dehors des agglomérations le long de la RN21 déclassée.

Outre le projet de La-Croix-Blanche, une zone d'activité serait déjà aménagée sur la commune de Saint-Antoine-de-Ficalba, tandis qu'à Monbalen et au sud de Saint-Antoine-de-Ficalba le risque de la poursuite de l'urbanisation diffuse des terrains situés le long de la voie actuelle n'est pas négligeable pour l'Ae.

L'Ae recommande que le dossier précise les dispositions actuellement en vigueur dans les différents documents d'urbanisme en matière d'urbanisation nouvelle, ainsi que les dispositions prévues dans le projet de SCOT afin d'assurer un développement durable et cohérent de l'urbanisation sur le territoire concerné par le projet.

Elle recommande de prévoir des mesures permettant de réduire le risque du développement d'une urbanisation diffuse le long de la RN 21 actuelle, par exemple par une mise en service du projet intervenant après l'approbation d'un SCOT ou d'un PLU intercommunal.

Milieus et espaces naturels

L'enjeu de la voie nouvelle est fort pour les habitats naturels, la faune et la flore. L'étude d'impact considère que le projet retenu accentuera la fragmentation des milieux et fragilisera les continuités écologiques.

Pour les habitats, l'étude conclut à la destruction de 4 ha de prairies maigres de fauche (1,8 ha sur la déviation de La-Croix-Blanche et 2,2 ha dans le vallon de Monbalen (tracé neuf). A cela s'ajoutent 4,3 ha de frênaies chênaies et fruticées. L'étude d'impact conclut à un impact faible eu égard à la bonne représentativité de ces habitats sur l'aire d'étude et ne propose pas de mesure de compensation à ce titre. Pour l'Ae les prairies maigres de fauche constituent un habitat remarquable car reconnu d'intérêt communautaire dont la destruction inévitable justifie d'étudier la possibilité de compensations.

Seront également touchés des habitats de la Barbastelle, active dans les boisements de Lacanal et de la ferme exotique (Z'animoland), comme ceux des Grand et Petit Rhinolophes très sensibles à la circulation routière.

L'élargissement de la déviation de La-Croix-Blanche concerne la ZNIEFF de la vallée du Bourbon, sur 500 m, et les milieux humides et habitats associés dans le vallon du ruisseau de Lacarretterie. Le choix d'un élargissement côté intérieur permet de réduire, sans l'éviter totalement, l'impact sur les habitats d'espèces

²⁴ Zone non équipée aujourd'hui et réservée à la création d'activités, L'aménagement de cette zone actuellement cultivée par la communauté de communes du Grand Villeneuvois n'est pas programmée pour l'instant, mais l'urbanisation de cette zone est prévue à moyen terme.

patrimoniales (Agrion de Mercure, Cuivré des marais, Damier de la Succise, 6 espèces protégées d'amphibiens) présentes.

Comme indiqué au 2.1, la circonstance que le maître d'ouvrage a choisi de présenter ultérieurement un dossier de demande de dérogation qui sera soumis à l'avis du 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, et d'indiquer la nature des mesures de compensation qu'il envisage de mettre en œuvre.

Le dossier ne fournit pas d'élément sur les mesures de compensations qu'il prévoit de mettre en œuvre si ce n'est la perspective de déplacer la station détruite de Tulipe des bois. La description des mesures de compensation qui figure dans le dossier est pour l'Ae insuffisante. Elle ne saurait être renvoyée à un dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées qui d'ailleurs ne traitera que certains des impacts résiduels sur les milieux naturels.

L'Ae recommande que le dossier indique les principes des compensations (ratio de compensation, localisation, modalités de suivi, durée de gestion des sites ...) prévues pour la destruction d'habitats remarquables (prairies maigres de fauche, ...) et d'individus d'espèces protégées, et justifie la possibilité de les satisfaire à proximité du projet.

Continuités écologiques

La détérioration de certaines fonctionnalités écologiques (ruptures de corridors, fragmentation des habitats) peut affaiblir les populations animales et accentuer les risques de collision avec les véhicules.

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 existants.

Plus généralement, les rétablissements des continuités écologiques ainsi que les dispositions visant à écarter la faune de la route (par exemple les chiroptères) ne sont présentés que de façon générique, et leur nombre leur localisation et leurs caractéristiques ne sont pas précisés, sauf pour les rétablissements hydrauliques.

Si, p 47, des principes de rétablissement sont indiqués, la description des impacts, p 134, se focalise sur les risques de collision et présente, sans les cartographier (et en renvoyant aux études de projet), des mesures de réduction du risque de collision pour les oiseaux et chiroptères²⁵. Les 5 ouvrages hydrauliques (cartographiés p 130) sont conçus pour assurer la transparence hydraulique (dimensionnement pour la crue centennale) et pour permettre également la circulation de certaines espèces animales.

Aucun de ces ouvrages ne permettra toutefois le passage de la grande faune. Or le séparateur central en béton présenté sur le profil type constitue pour les animaux comme les sangliers et la petite faune un dispositif infranchissable, même lorsque le trafic est faible.

Le rétablissement d'un franchissement dédié n'est peut être pas nécessaire pour cette section, mais il manque dans le dossier une analyse et de sa prise en compte sur l'ensemble de l'itinéraire.

En outre les passages hydrauliques existants sont relativement étroits, sans banquettes et d'une longueur déjà importante pour une seule chaussée. Leur amélioration paraît souhaitable.

L'Ae recommande de préciser la localisation des dispositifs permettant de réduire le risque de collision de la grande faune avec les véhicules circulant sur la RN 21.

Elle recommande de préciser si les corridors principaux identifiés dans l'état initial sont rétablis par les ouvrages hydrauliques et, dans le cas contraire, d'installer des ouvrages supplémentaires.

L'Ae recommande également que l'effet tunnel pour la faune résultant de l'allongement des passages hydrauliques soit réduit par exemple par des puits de lumière à hauteur du terre-plein central de la RN21.

Elle recommande de préciser si, sur l'itinéraire Agen-Villeneuve des franchissements de la voie nouvelle existent ou sont prévus pour la grande faune et si ce n'est pas le cas, d'en justifier l'absence de besoin.

²⁵ Haies et écrans visuels et sonores

Bruit et nuisances sonores :

14 habitations, essentiellement à Monbalen, sont actuellement situées en zone d'ambiance sonore non modérée : niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit. Les autres habitations, en retrait, sont en ambiance sonore modérée.

Le projet améliore le cadre de vie des riverains de la RN21 actuelle sur la commune de Monbalen puisque celle-ci ne sert plus que de desserte locale (RD 110). Il génère, cependant, des nuisances nouvelles pour trois maisons situées en bordure de l'ancienne voie romaine, et désormais proches du nouveau tracé (58 dB(A) de jour).

Un tableau p 152 comptabilise 5 bâtiments d'habitation exposés à une contribution sonore du projet supérieure de jour à 60 dB(A), puis l'étude précise « *Deux habitations doivent bénéficier d'une protection acoustique selon le cadre réglementaire sur le secteur de La Croix Blanche Nord (augmentation des niveaux supérieure à 2 dB(A) et dépassement du seuil réglementaire de 60 dB(A) de jour en situation future, avec aménagement de la RN 21)* ».

Or l'immeuble situé au lieu dit Lacarretterie au nord de La-Croix-Blanche est actuellement soumis à 65 dB(A) de jour (p 93) et, selon la simulation, serait soumis en 2036 à 66 dB(A) sans aménagement et à 67,5 dB(A) avec l'aménagement (p 154).

Toutefois le niveau de bruit futur sera nettement plus élevé que pour deux immeubles voisins (au plus 63,1 dB) qui bénéficieront de l'installation d'écrans antibruit. Pour l'Ae cela justifie d'envisager une mesure de compensation au-delà des pratiques habituelles.

Au droit de la déviation de La-Croix-Blanche, les nuisances sonores augmentent légèrement du fait du projet et pourraient dépasser 60 dB(A) de jour pour quelques habitations (lieu-dit Mousset, ...).

L'Ae constate que l'article R. 571-45 du code de l'environnement permet d'appréhender une modification d'infrastructure résultant de travaux successifs, sans toutefois préciser la période à prendre en compte. Or la déviation de la RN 21 à La-Croix-Blanche est réalisée en deux phases (déviation à une voie en 1997, puis doublement par ce projet), ce qui pourrait conduire à la traiter comme une voie nouvelle résultant de travaux successifs, pour compenser les nuisances sonores sur les immeubles implantés avant 1997.

L'Ae s'interroge par ailleurs sur la justification de propos figurant dans le dossier tels que « *Les effets des nuisances sonores d'origine routière vis-à-vis de la santé humaine sont difficilement quantifiables* » en contradiction avec des publications²⁶ de l'organisation mondiale sur la santé (OMS).

L'Ae recommande de réexaminer les performances à atteindre en matière de réduction du bruit sur les immeubles voisins de la RN 21 et, le cas échéant, d'adapter le projet pour atteindre ces performances.

Qualité de l'air

L'étude de la qualité de l'air est de meilleure qualité que celle du projet d'aménagement de la section « accès sud à Villeneuve-sur-Lot » observé dans l'avis de l'Ae sur ce projet. Le dossier présente les résultats d'une modélisation des émissions et des teneurs à proximité du tracé pour 7 types de polluants²⁷ (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, particules fines, composés organiques volatils, monoxyde de carbone, ozone, benzène), aux horizons d'une éventuelle mise en service en 2016 et de 2036.

Sécurité :

Trois itinéraires de randonnée sont coupés par le projet. Deux (le circuit de randonnée de Rougeol et le circuit cyclotouristique Villeneuve) seront rétablis par la passerelle prévue sur la déviation de Saint-Antoine-

²⁶ "Burden of disease from environmental noise Quantification of healthy life years lost in Europe" OMS/JRC 2011.

²⁷ Réglementés par le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 et le code de l'environnement.

de-Ficalba. L'itinéraire de randonnée « Bulit Fontane » sera rétabli via le giratoire avec la RD 212 au lieu-dit « Tuquet Cassani ».

L'Ae recommande d'indiquer les types de circulations douces rétablies au niveau de la traversée de la RN 21 par l'itinéraire de randonnée Bulit Fontane, et de décrire les dispositifs prévus pour assurer leur sécurité.

Transport

Le programme procurera un gain de temps de 5 minutes aux usagers et une fiabilisation du temps de parcours aux heures de pointe.

En Lot-et-Garonne, la RN21 est un itinéraire pour les transports exceptionnels. La réalisation d'une passerelle au dessus de la RN21 est susceptible d'avoir un impact sur ces circulations.

L'Ae recommande que l'étude d'impact de l'aménagement de la RN21 traite de la circulation des transports exceptionnels, et notamment des conséquences éventuelles de la réalisation de la passerelle sur la limitation de ces transports et des mesures de rétablissement prévues.

La voie nouvelle sera interdite aux « modes doux » (piétons, cyclistes, cavaliers) et engins agricoles.

L'Ae recommande que le dossier décrive et cartographie les itinéraires qui permettront d'assurer la continuité des circulations pour les piétons, cyclistes, cavaliers et des engins agricoles à la place de la RN 21, et précise les aménagements qui permettront d'en assurer la sécurité.

2.3.3 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Le site Natura 2000²⁸ le plus proche, qui est le SIC n°7200733 « Plateau de Lascrozes et coteaux de Boudouyssou » sur la commune de Penne-d'Agenais, est mentionné et cartographié. Il se situe à un peu plus de 6 km au Nord-Est du projet. L'étude d'impact conclut à l'absence de connexions écologique avec le projet sans pour autant justifier cette absence de lien fonctionnel au regard des caractéristiques des espèces et habitats ayant motivé la désignation du site concerné.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'incidences Natura 2000 dans le respect des prescriptions de l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

2.4 Analyse coûts avantages

Dans la pièce F relative à l'évaluation socio-économique (qui porte sur la liaison Agen Villeneuve-sur-Lot) , le dossier décrit en détail des projets anciens comme le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), avec les engagements qu'envisageait de prendre l'Etat à cette occasion. L'Ae observe que ce projet n'est plus d'actualité et s'interroge sur le maintien de cette référence.

Par ailleurs, les prévisions de trafic présentées aux différents horizons d'étude (2016 mise en service et 2036 mise en service + 20 ans) reposent sur une hypothèse, dite revue à la baisse, de croissance de 1,5% du PIB au cours des 15 prochaines années, conduisant à une croissance de 1,3% par an des trafics routiers.

Sur la base d'un investissement de 83,4 à 89,4 M€, l'évaluation socio-économique du programme d'aménagement entre Agen et Villeneuve-sur-Lot, conduit à un bénéfice net actualisé à 50 ans entre 37 et 61 M€, et à un taux de rentabilité interne (TRI) de 8,08 à 11,49 % dépendant des choix de tracé effectués pour le projet mais aussi pour l'accès sud à Villeneuve-sur-Lot, et pour l'accès nord de la déviation d' Agen.

²⁸ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 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.

Cependant la numérotation des variantes entre le texte et le tableau de description des scénarios ne correspond pas, de sorte qu'il n'est pas facile d'identifier celui ou ceux des scénarios qui correspondent au choix de tracé proposés.

L'essentiel du bénéfice actualisé serait obtenu par la valorisation du gain de 5 minutes prévu sur le temps de parcours par rapport à la situation fin 2010, tandis que les coûts des pollutions et des nuisances seraient pratiquement triplé en 25 ans (à hauteur de 465 K€ par an).

L'Ae rappelle que les impacts sur l'eau et la biodiversité cités plus haut ne sont pas pris en compte par la méthode usuelle d'évaluation socioéconomique²⁹.

Par ailleurs le dossier ne mentionne pas si les chiffres obtenus tiennent compte des coûts d'opportunité des fonds publics, conformément aux méthodologies applicables à ce type de projet.³⁰

2.4.1 L'évaluation carbone

Les émissions relatives aux travaux d'aménagement ne sont pas fournies. Seule est fournie une valorisation des coûts liés à l'effet de serre résultant de la consommation en carburant des véhicules pour l'utilisation de la voie (+ 300 K€ en 2036 comparé à 2010).

2.4.2 Bilan énergétique

Le bilan énergétique du projet en tonnes équivalent pétrole sur 50 ans n'est pas fourni. Seules sont précisées les consommations prévisionnelles des véhicules circulant sur la voie.

2.5 Mesures de suivi

Le chapitre VI 2 de l'étude d'impact consacré au suivi renvoie la définition du suivi sur l'eau et la biodiversité au dossier relatif à la loi sur l'eau et au dossier de demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées.

En outre, le tableau de synthèse des mesures environnementales, p 166, ne comporte pas d'information sur les bilans auxquels donnera lieu le suivi de ce projet ou du programme dont il fait partie.

Enfin, le dossier ne précise notamment pas si un bilan LOTI³¹ est prévu, alors que les seuls travaux restant à réaliser du programme engagé en 2004, avec la mise en service de l'accès nord à la déviation d'Agen, dépassent la somme de 83 M€ requise pour un tel bilan.

Le suivi mérite pour l'Ae d'être renforcé sur plusieurs aspects, pour au besoin adopter des mesures correctives, et notamment, outre le suivi du trafic et de l'efficacité des mesures relatives à la qualité des eaux et aux espèces protégées :

- le suivi dans le temps des aménagements paysagers,
- le suivi dans le temps du caractère fonctionnel des franchissements mis en place pour la faune sauvage et les circulations douces, et le suivi de la mortalité de la faune sur la route,
- l'évolution de la fréquentation de la ligne de cars TER entre Villeneuve-sur-Lot et Agen,

²⁹ Le document « coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique » (pièce E6) mentionne d'autres impacts non monétarisés, tels que le paysage, la fragmentation du territoire, les activités humaines, le cadre de vie...

³⁰ Instruction cadre du 27 mai 2005 du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

³¹ La loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et le décret n° 84-617 relatif aux grands projets d'infrastructure prévoient la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

Pour les projets dont l'État est le maître d'ouvrage, cela concerne les opérations de création de voies rapides à 2 x 2 voies d'une longueur supérieure à 25 km et les opérations dont le coût est égal ou supérieur à 83,1 M€ (545 MF).

- la mesure du bruit sur les immeubles les plus exposés au voisinage de la RN 21,
- le suivi de l'évolution de l'occupation du sol, de l'activité agricole et de l'urbanisation aux abords du projet et de la RN 21 déviée.

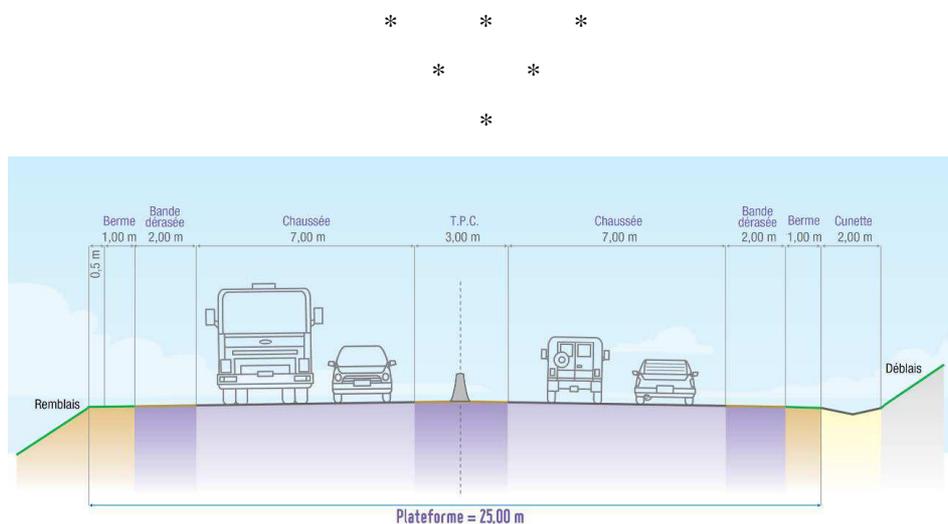
L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter le dossier par les modalités de suivi du projet et d'indiquer celles qui devraient être reprises dans la déclaration d'utilité publique et/ou les engagements de l'Etat, conformément aux articles L. 122-1 IV, R.122-5 II 7° et R. 122-14 I du code de l'environnement.

L'Ae recommande qu'un bilan LOTI soit, conformément à la réglementation, prévu pour l'ensemble du programme et soit complété par un bilan environnemental.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté au début de l'étude d'impact. Ce résumé est de qualité.

L'Ae recommande par ailleurs d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.



Coupe de principe de la chaussée à 2 fois 2 voies