



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 de suppression du passage à niveau (PN) N°24
à Herrère (64)**

n°Ae: 2013-111

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 11 décembre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de suppression du passage à niveau n°24 à Herrère (64).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Chevassus-au-Louis, Féménias, Lafitte, Ledenvic, 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 : MM. Decocq, Galibert, Letourneux, Ullmann.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par M. le préfet des Pyrénées-Atlantiques, le dossier ayant été reçu complet le 30 septembre 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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 1^{er} octobre 2013 :

- le préfet de département des Pyrénées Atlantiques, et a pris en compte sa réponse en date du 22 octobre 2013,*
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé, ,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 12 novembre 2013,*

Sur le rapport de Alain Féménias et Maxime Gérardin, 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 présent projet consiste en la suppression du passage à niveau d'Herrère (Pyrénées-Atlantiques), sur la RN 134, et en la création d'un rétablissement routier d'une longueur de 850 mètres. Ce projet est mené sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, représenté par la direction interrégionale des routes (DIR) Atlantique. Il est l'occasion d'un réaménagement des intersections desservant le village d'Herrère et le hameau de Fuster depuis la RN 134. Le projet est situé au fond d'un vallon parcouru par un réseau hydrographique dense.

Pour l'Ae, au-delà de la suppression du risque de collision inhérent à tout passage à niveau, les enjeux environnementaux liés au projet sont :

- la préservation des continuités hydrauliques et écologiques, sur un site qui dispose encore d'une trame bocagère,
- la préservation de la qualité paysagère du site,
- le bruit subi par les riverains de la RN 134.

L'Ae recommande principalement de compléter l'étude d'impact contenue dans le dossier d'enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP), par :

- la comparaison des sous-variantes de tracé, en reconsidérant les poids relatifs accordés à différents enjeux environnementaux,
- la description des mesures relatives à l'organisation du chantier,
- les mesures de réduction de l'impact de l'ouvrage franchissant le ruisseau du Moulias.

Elle recommande également, pour la bonne information du public, que soient précisées les hypothèses qui ont été retenues, quant à l'usage futur de la voie ferrée, pour dimensionner son franchissement routier.

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

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et programme de rattachement du projet

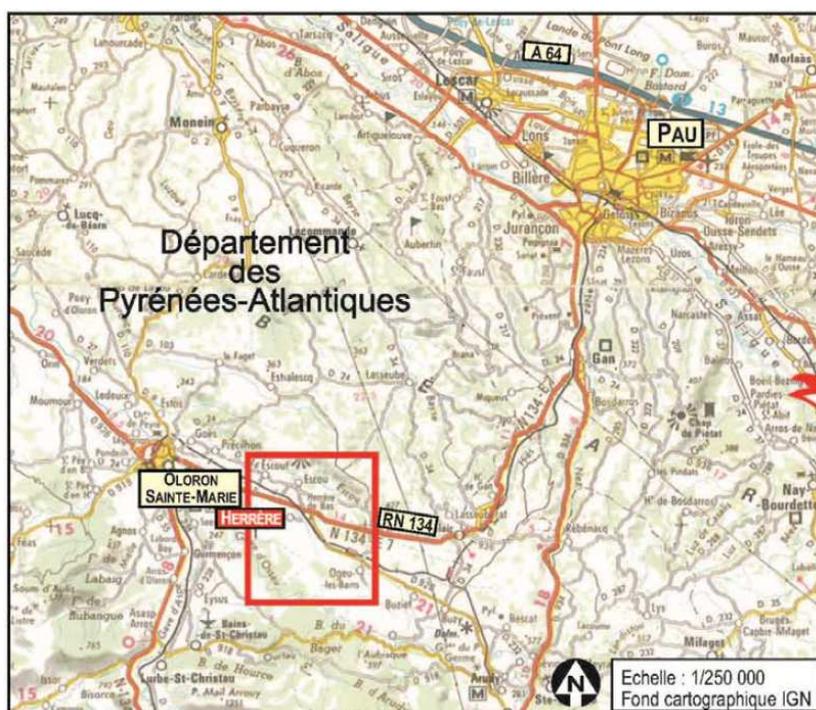
La route nationale (RN) 134 relie Pau à la frontière espagnole, par Oloron-Sainte-Marie, la vallée d'Aspe, et le tunnel routier du Somport (ouvert à la circulation en 2003).

Les 16 premiers kilomètres, de Pau à Belair (section orientée nord-sud), ont fait l'objet de travaux de sécurisation (suppression de créneaux de dépassement, création de zones de rattrapage...).

Les 11 km suivants, de Belair à l'est d'Oloron-Sainte-Marie (section orientée est-ouest), font l'objet d'un programme de sécurisation sans augmentation de capacité, inscrit au plan de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) actuellement en vigueur, qui consistera principalement en un élargissement de la route, et en la sécurisation des intersections. Le passage à niveau d'Herrère se trouve sur cette section, sa suppression s'inscrit dans le cadre du programme de sécurisation.

A plus long terme, il existe un projet de déviation d'Oloron-Sainte-Marie.

Le trafic mesuré en 2009 est de 11 000 véhicules/jour, dont 5% de poids-lourds. Une pointe est observée l'été, la route permettant l'accès des touristes à différentes vallées des Pyrénées.



Plan de situation. Au sud d'Oloron-Sainte-Marie, la RN 134 poursuit vers l'Espagne, par la vallée d'Aspe.
Source : dossier d'enquête.

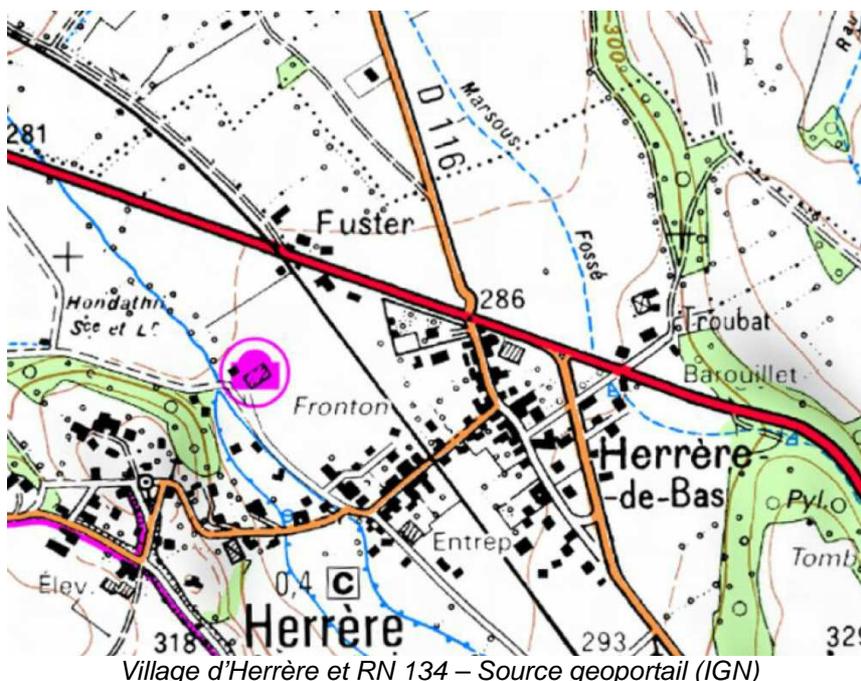
La ligne ferroviaire Pau-Canfranc suit globalement le même itinéraire que la RN 134. Elle n'est plus exploitée aujourd'hui que sur sa section de Pau à Oloron-Sainte-Marie. Cette section a fait l'objet d'une rénovation complète en 2010. Il s'agit d'une voie unique non électrifiée ; elle accueille un trafic de voyageurs par TER, à raison de 8 trains par jour de semaine et par sens.

Le tunnel ferroviaire sous le col du Somport est utilisé comme galerie de secours du tunnel routier. La ligne fait l'objet d'une intention de réouverture exprimée par différents élus et associations², notamment dans le but d'y reporter le trafic international de marchandises qui utilise aujourd'hui la RN 134. Dans cette perspective, un premier projet, portant uniquement sur la section d'Oloron-Sainte-Marie à Bedous, a été soumis à enquête publique. Ce projet vise à prolonger certains des

² Voir par exemple le site du conseil régional : <http://aquitaine.fr/politiques-regionales/infrastructures-de-transport/projets-ferroviaires.html#PauCanfranc>.

TER Pau-Oloron jusqu'à Bedous. Il a fait l'objet d'un avis de l'Ae en date du 23 janvier 2013³. À terme, une ré-électrification de la ligne est évoquée.

Le passage à niveau (PN) n°24 d'Herrère est situé sur une ligne droite de la RN 134, dans la vallée morte d'Ogeu. Il s'intègre dans un paysage plat, au réseau hydrographique dense et une trame bocagère relativement préservée. Le village d'Herrère est situé en partie sur un petit promontoire qui borde la vallée, en partie dans celle-ci (Herrère-de-Bas). Dans sa ligne droite, la RN passe au bord d'Herrère-de-Bas puis franchit, 400 mètres plus loin, la voie ferrée au hameau de Fuster, composé de quelques habitations. Sur cette section, une limitation de vitesse à 70 km/h est appliquée.



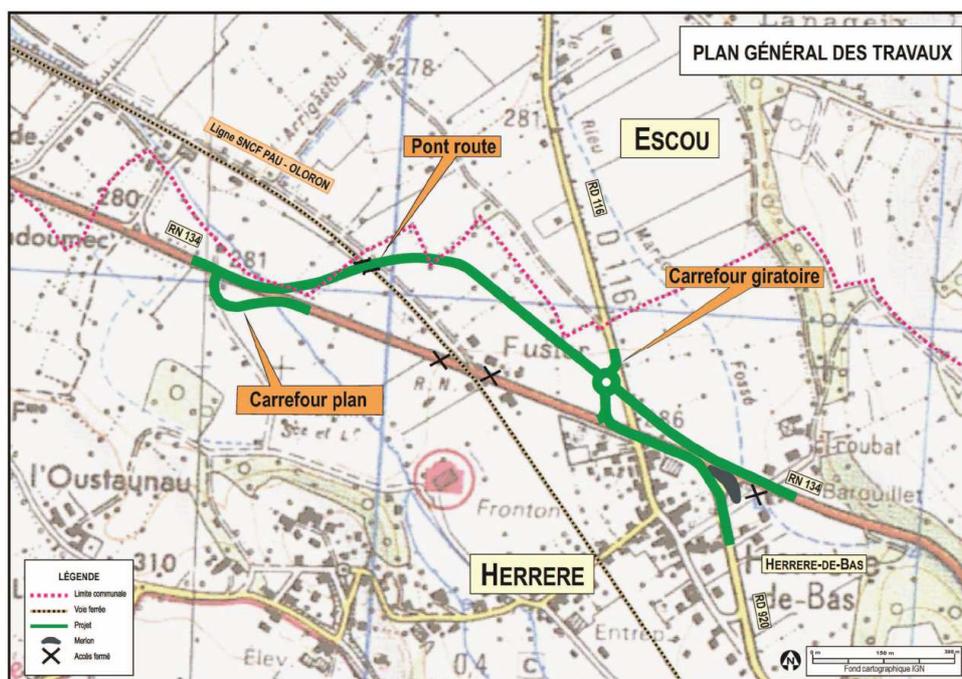
Sur la période de 1985 à 2004, 5 collisions entre trains et voitures ont été recensées sur le PN, provoquant 1 mort (en 1991) et 5 blessés hospitalisés. À ces accidents s'ajoutent de nombreux bris de barrières. Le passage à niveau a fait l'objet de travaux de sécurisation et de signalisation, conduits de 2004 à 2006. De nouveaux bris de barrières ont eu lieu depuis.

La suppression de ce passage à niveau s'intègre au programme de suppression des PN préoccupants d'Aquitaine, dont la réalisation a été accélérée à la suite de l'accident survenu au PN d'Allinges (Haute-Savoie) en 2008.

1.2. Présentation des aménagements projetés

Le projet prévoit la suppression du passage à niveau, et la création d'un rétablissement routier franchissant la voie ferrée par un pont-route, que le rétablissement atteint par deux remblais de 7,5 mètres. Les intersections de la RN avec le réseau local, au niveau d'Herrère, seront supprimées, et remplacées par un unique carrefour giratoire. Le passage à niveau sera complètement fermé à la circulation. Côté ouest, un carrefour en T sera aménagé, pour permettre la desserte, par l'actuelle RN, de l'unique habitation du hameau de Fuster située de ce côté de la voie ferrée.

³ Avis consultable en ligne à l'adresse : http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008678-01_avis-delibere_ae.pdf



Plan général des travaux

La hauteur du pont-route a été déterminée de façon à permettre « l'électrification future de la ligne » (p. 35 du dossier d'enquête publique), ce qui surélève significativement le rétablissement routier, et augmente les dimensions des remblais nécessaires. D'autre part, l'ouvrage est conçu de manière à éviter des tassements du sol sous les rails. L'analyse qui a conduit à imposer au projet ces contraintes n'est pas présentée.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que soient présentées les contraintes d'exploitation de la voie ferrée dont découle l'exigence de neutraliser les tassements du sol sous celle-ci. De même, elle recommande que soient exposées les raisons qui justifient l'anticipation d'une électrification future de la voie, laquelle produit un dimensionnement plus large du pont et des remblais, et donc des impacts augmentés.

Le rétablissement routier est long de 850m. Le profil en travers retenu comprend une chaussée de 7 mètres et deux bandes multifonctionnelles⁴ de 2 mètres de large, auxquelles il faut ajouter deux bermes⁵ de 2 mètres également, là où l'infrastructure est établie en remblai.

Le coût des travaux, sous maîtrise d'ouvrage de la direction interdépartementale des routes Atlantique, est estimé à 6,7 M€ ; la mise en service est prévue en 2015.

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact et à enquête publique dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP)⁶.

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁷ est annexé au dossier d'enquête publique (lequel comprend une notice du projet et son étude d'impact). Le dossier d'enquête « commodo et incommodo » lié à la suppression du passage à niveau est aussi présenté conjointement. Sur le fond, ce dernier dossier n'apporte pas d'information supplémentaire, et apparaît comme un résumé très succinct du dossier d'enquête publique.

Enfin, il a été confirmé aux rapporteurs qu'un dossier de demande de dérogation au régime de

⁴ Ces bandes peuvent servir pour l'arrêt d'urgence d'un véhicule, la circulation des vélos et cyclomoteurs, le « rattrapage » d'une sortie de route...

⁵ La *berme* est la partie non revêtue de l'accotement, en l'occurrence en tête de talus.

⁶ Articles L.11-1 et R.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

⁷ Articles 1. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

protection des espèces et de leurs habitats sera déposé.

1.4. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae identifie principalement les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la continuité hydraulique et écologique des ruisseaux, rus et fossés présents sur le site,
- la préservation de la qualité paysagère du site,
- et enfin la prise en charge d'une réduction significative des niveaux de bruit constatés au droit de certaines habitations riveraines.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact (EI) est, d'une façon générale, assez documentée mais les données fournies ne sont pas suffisamment exploitées ; des synthèses partielles claires sont cependant présentées.

L'Ae observe que l'aire d'étude n'est pas formellement indiquée ni reportée de façon explicite sur les cartes et schémas présents dans ce document. Il est mentionné (p.51) que cette aire d'étude a été définie « après l'analyse des variantes » (la première phase d'analyse des variantes ne tient en effet pas compte des enjeux environnementaux que constituent les milieux naturels), mais en même temps qu'elle « a été adaptée selon les thèmes étudiés ». Son étendue est présentée à différents endroits avec des périmètres différents et parfois très restreints, sans être accompagnée d'une justification de la démarche retenue.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation précise et argumentée de l'aire d'étude retenue.

2.1. Analyse de l'état initial

L'état initial prend en compte les données bibliographiques disponibles pour les milieux naturels (périmètres ZNIEFF⁸ et Natura 2000⁹, cartographie CORINE Biotopes) et, pour les aspects paysagers et de qualité de vie (bruit, qualité de l'air, accidentologie routière...), des données mesurées ou évaluées sur place. Les documents en annexe, notamment les inventaires et le « pré-diagnostic » écologique, ne sont pas suffisamment exploités pour caractériser les enjeux en matière de milieux naturels.

Hydrologie, qualité de l'eau et des milieux aquatiques

L'évaluation des débits des ruisseaux et de la qualité de leurs eaux, qui se trouve en annexe 6, n'est pas reprise dans le corps de l'étude d'impact pour en dégager les éléments marquants, hormis la citation des débits de crue estimés pour ces ruisseaux (p.57).

⁸ Zones naturelles d'intérêts écologiques, faunistiques et floristiques ; elles sont de deux types :

- ZNIEFF de type I pour des surfaces limitées présentant un intérêt remarquable au titre des espèces présentes,
- ZNIEFF de type II pour de grands ensembles naturels peu modifiés au titre de leurs potentialités importantes et de leurs fonctionnalités.

⁹ 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).

Milieux naturels

Le projet est implanté dans une dépression parcourue par plusieurs ruisseaux, qui forment le bassin hydrographique du ruisseau du Moulias, sous-affluent du gave d'Oloron, où sont présentes des terres cultivées et des prairies, qui constituent un habitat potentiel pour la loutre et le Vison d'Europe.

L'état initial prend en compte à la fois les données bibliographiques disponibles et des observations faites sur le terrain.

Le projet est très proche d'une ZNIEFF « les tourbières de Gabarn (ZNIEFF de type I) » et à proximité de deux autres ZNIEFF ; le « bocage du Jurançonnais » et le « réseau hydrographique du gave d'Oloron et de ses affluents » (toutes deux ZNIEFF de type II).

Les haies présentes sur le site constituent un habitat pour différentes espèces.

La synthèse proposée (p.70) n'est pas en cohérence avec la carte de hiérarchisation des enjeux (p. 68).

Le projet est situé à proximité du site Natura 2000 « le gave d'Oloron et les marais de Labastide-Villefranche » (FR 7200791) qui est caractérisé par un réseau hydrographique et une mosaïque de milieux naturels humides, à l'aval des ruisseaux présents sur le site du projet.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une caractérisation des enjeux hydrologiques et écologiques pour les ruisseaux présents sur l'emprise du projet.

Bruit et qualité de l'air

Un état initial du niveau sonore produit par la RN, modélisé pour les habitations riveraines, met en évidence que certaines d'entre elles, qui sont les plus proches de la RN134, sont en situation d'ambiance sonore pré-existante non modérée. Aucune donnée ou mesure de la qualité de l'air n'est fournie.

2.2. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente 4 variantes, la variante N°3 étant elle-même subdivisée en trois options.

Le parti d'aménagement (plutôt « nord ») a été défini à l'issue d'une concertation préalable qui s'est tenue en 2007 puis en 2011 et 2012 sur la base d'une « étude préliminaire réalisée en 2002 (p.12) » qui n'est pas fournie.

Les 4 variantes présentées dans le dossier ont été étudiées selon quatre critères : l'environnement naturel (impacts sur les milieux hydrauliques et les milieux humides (prairies), impacts paysagers des remblais à constituer), les contraintes techniques, la qualité des déplacements routiers, enfin l'environnement humain (sécurité, emprise foncière et agricole, nuisances sonores, olfactives et visuelles...).

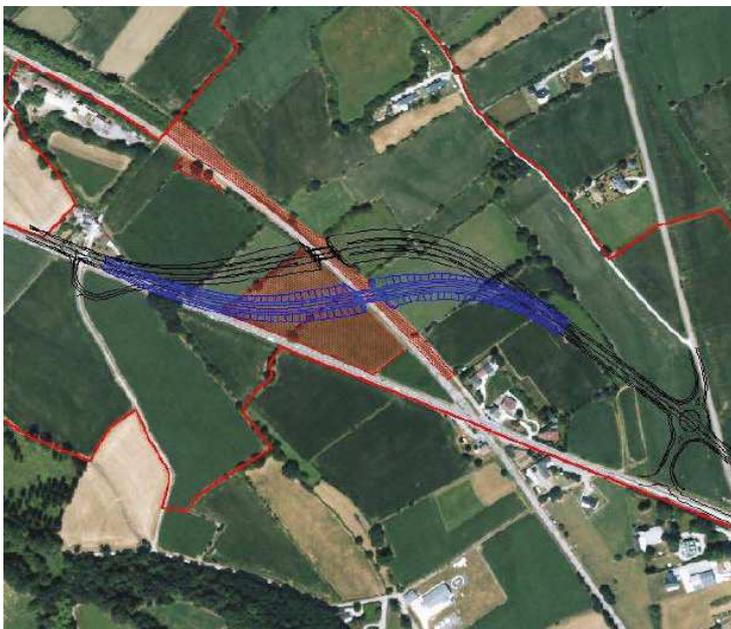
Le choix de l'itinéraire a en fait été effectué de manière itérative, et les trois options de la variante N°3 (destinée à être retenue) correspondent à une adaptation progressive du tracé (sécurité des carrefours et tracé routier).

Cet ajustement final se fait sur deux points. D'une part, à l'est, la mise en place d'un giratoire unique est préférée au maintien des intersections existantes, dans un souci de sécurisation de ces intersections. D'autre part, à l'ouest, une adaptation du tracé initial est effectuée, dans un souci de moindre impact sur l'environnement.

Le rétablissement routier consomme en effet des prairies, certaines ayant été identifiées par le pré-diagnostic faune-flore comme des « prairies de fauche », d'autres comme des « pâtures mésophiles¹⁰ », sur la base de reconnaissances floristiques menées en 2010 (annexe 2, p. 8).

¹⁰ Etat intermédiaire entre prairie humide et prairie sèche.

L'enjeu associé à ces parcelles, dans le cadre du choix de variante, est défini comme « fort » pour les prairies de fauche et « faible » pour les pâtures mésophiles (la note « faible » étant également attribuée aux cultures de maïs). Logiquement, l'adaptation de tracé retenue consiste à éviter presque entièrement les prairies de fauche, et conduit à consommer une quantité équivalente de pâtures.



L'adaptation de tracé retenue côté ouest. En bleu le tracé initial, en noir la sous-variante retenue, qui évite deux parcelles identifiées comme prairies de fauche, en orange. Annexe 2 au dossier de DUP, p. 64.

Si l'Ae est sensible à cette démarche d'évitement, elle remarque néanmoins que la qualification en « prairie de fauche » ou en « pâture mésophile » d'une même parcelle est susceptible d'évoluer à l'échelle de quelques années, selon l'usage qu'aura choisi d'en faire son exploitant (voir la photographie aérienne suivante, datant de 2008). Il lui semble donc que, dans le cadre de l'établissement d'une infrastructure qui consommera ces espaces pour plusieurs décennies au moins, les prairies de fauche et pâtures devraient être considérées comme de valeurs équivalentes.



Les parcelles 1 et 2 sont identifiées par l'étude d'impact comme « pâtures mésophiles », les parcelles 3 et 4 comme « prairies de fauche », les autres parcelles étant des cultures. Sur cette image, prise en 2008, les parcelles 1, 3 et 4 semblent toutes exploitées en prairies de fauche. Par ailleurs, la parcelle 5, qui semble ici fauchée, a été identifiée deux ans plus tard comme une culture. Source : géoportail (IGN).

L'Ae remarque aussi que le tracé retenu en substitution du tracé initial se traduit par une consommation d'espaces supérieure (le linéaire du rétablissement est augmenté) et une atteinte plus forte aux haies présentes sur le site. Il implique aussi un raccordement du rétablissement sur la RN 134 actuelle au-delà du ruisseau du Moulias (en bleu ci-dessus), donc un raccordement de l'ex-RN, transformée en voie de desserte en impasse, repoussé lui aussi au-delà de ce ruisseau (voir le plan général des travaux présenté en 1.2). La traversée du ruisseau par deux chaussées plutôt qu'une augmente l'impact du projet sur celui-ci¹¹, ce à quoi s'ajoute une consommation d'espaces accrue.

L'Ae recommande que la comparaison des sous-variantes 3b et 3c soit faite en attribuant aux pâtures mésophiles et aux prairies de fauche des valeurs équivalentes, et sans négliger les différences d'impact de ces sous-variantes au niveau de la traversée du ruisseau du Moulias.

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

2.3.1. Appréciation globale des impacts du projet et modalités de conduite des travaux

¹¹ Le dossier soumis à l'Ae prévoit un ouvrage unique pour la traversée du ruisseau par les deux chaussées, qui couvrirait le ruisseau sur un linéaire de 50 mètres. Les rapporteurs ont été informés oralement que le maître d'ouvrage envisage maintenant de scinder cet ouvrage en deux, ce qui permet de réduire son impact, quoique cet impact reste supérieur à ce qu'il aurait été avec une traversée par une seule chaussée. Les rapporteurs ont aussi été informés que le boisement visible à gauche de la photographie ci-dessus, localisé de part et d'autre du ruisseau avant sa traversée de la route, est de toute façon largement détruit par la sous-variante retenue. Ceci vaut, que le franchissement du ruisseau se fasse par un grand ouvrage unique, ou par deux ouvrages distincts.

L'étude d'impact présente de façon intéressante sous forme d'un tableau dans la notice explicative du projet (qui figure au dossier de DUP), puis dans le résumé non technique de l'étude d'impact, des mesures pour chaque impact identifié.

Ces mesures sont qualifiées de « mesures associées ». L'Ae observe que souvent les mesures présentées (« suppression », réduction, « accompagnement ») ne répondent pas aux prescriptions du code de l'environnement qui prescrit d'identifier des mesures soit d'évitement, soit de réduction, ou enfin de compensation des impacts qui leur sont associés, et que le terme de « mesures d'accompagnement » prête à confusion.

La présentation des impacts liés aux travaux souffre d'une confusion également entre effets temporaires et effets permanents (par exemple, page 105, il est prévu dans le chapitre des impacts temporaires des « mesures de régénération des milieux qui auront été dégradés en phase chantier »). L'Ae considère que la dégradation d'habitats ou de milieux est un impact permanent, et non temporaire.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en faisant une distinction claire, dans leur présentation, entre les impacts temporaires et les impacts permanents.

Natura 2000

Une étude d'incidences Natura 2000 est fournie en annexe de l'étude d'impact, au titre de la présence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire identifiés au niveau du site « le gave d'Oloron et les marais de Labastide-Villefranche » (FR 7200791) situé à proximité du projet.

Les incidences sur la Loutre d'Europe et sur son habitat ont été prises en compte, car même si sa présence n'est pas avérée, son habitat a été identifié le long des ruisseaux franchis par le projet routier. En revanche, les incidences pour le Vison d'Europe ne sont pas analysées. Des mesures de suivi et de prévention sont proposées pendant les travaux et au titre des effets permanents ; la remise en état des habitats dégradés par les travaux (franchissement des ruisseaux) fera aussi l'objet d'un suivi. L'ensemble de ces mesures est présenté par le maître d'ouvrage comme réduisant les incidences du projet sur le site Natura 2000 voisin à un niveau non significatif. Un dossier de demande de dérogation au régime de protection des espèces et de leurs habitats sera néanmoins déposé.

2.3.2. Impacts temporaires, en phase chantier

Les dispositions qui seront à prendre pour prévenir tout risque de pollution, notamment des milieux aquatiques, sont bien décrites.

Un suivi du chantier par un écologue est prévu.

Il n'est cependant pas précisé dans le dossier la localisation des installations annexes au chantier (base de vie, stationnement des engins, zones de dépôts...) alors qu'il est indiqué « qu'elles devront se faire hors des secteurs les plus sensibles (...) ». L'identification de ces zones sensibles serait en l'occurrence une mesure d'évitement à proposer, tout comme en matière de gestion des déchets inhérents aux travaux.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la nature des mesures à prendre quant aux surfaces complémentaires nécessaires aux installations de chantier, et pour la gestion de ses déchets.

2.3.3. Impacts permanents, en phase d'exploitation

Les impacts permanents et les mesures à mettre en place se situent principalement au niveau :

- du maintien de la continuité hydraulique et de sa fréquentation par la faune sauvage,
- de la compensation des surfaces de prairies humides détruites,
- de l'atténuation de l'impact sonore et visuel de l'infrastructure routière.

La récapitulation des impacts et des mesures envisagées est présentée dans un tableau (p.122 et suivantes), ainsi que par un schéma cartographié (p.137).

Le traitement avant rejet dans le milieu récepteur des eaux de ruissellement de l'ouvrage est prévu

par un bassin de décantation et un fossé stockeur, tous deux dimensionnés pour une pluie décennale.

La préservation des stations remarquables (milieux naturels) et de la continuité hydraulique est un enjeu pris en compte par le maître d'ouvrage (y compris par la reconstitution de deux mares et d'habitats favorables aux reptiles et aux amphibiens) :

Les rapporteurs ont pu constater que l'ouvrage hydraulique N°1 (OH1) sur le ruisseau de Moulis situé à l'ouest, au niveau du raccordement de la déviation avec le tracé actuel de la RN 134, sera particulièrement long et donc obscur, ce qui limitera fortement sa fréquentation par la faune terrestre (Loutre et Vison d'Europe, notamment). Le maître d'ouvrage a indiqué par oral qu'il lui était envisageable de fractionner cet ouvrage en deux tronçons espacés, ce qui conduirait à adapter en conséquence le tracé du « carrefour en T » situé à cet endroit.

L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact les mesures d'adaptation des ouvrages hydrauliques prises pour les rendre accessibles à la faune sauvage susceptible de fréquenter le réseau hydrographique au niveau du site du projet.

Les rapporteurs ont pu constater que certaines parcelles, au sud de la route actuelle, sont déjà délaissées, malgré l'accès routier dont elles disposent actuellement. Comme l'indique l'étude d'impact dans le cas des prairies de fauche, il serait à craindre une fermeture du milieu si les accès routiers n'étaient pas maintenus.

L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact les mesures d'entretien des « délaissés agricoles » constatés, le cas échéant, après la mise en service du projet.

Bruit et qualité de l'air

Plusieurs habitations riveraines, dont certaines sont déjà positionnées dans un environnement sonore dépassant les seuils réglementaires de jour et de nuit, connaîtront une augmentation nette du niveau de bruit. Celles qui seraient en situation de dépassement des seuils après projet bénéficieront de mesures de protection/atténuation de l'impact sonore : création d'un merlon (pour quatre d'entre elles) et traitement complémentaire de façade (pour les six restantes).

La fréquentation actuelle de la RN 134 (17.000 véhicules/j dont 1.200 poids lourds) ne devrait pas varier du fait de la nouvelle infrastructure. L'augmentation du linéaire de 40% (850 ml contre 600 ml) conduit le maître d'ouvrage à calculer une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de consommation d'énergie, dans un site où la surveillance de la qualité de l'air n'est pas prévue¹² et pour une voie qui sera située hors de tout regroupement d'habitation, avec une dispersion de ces émissions polluantes.

Paysages

L'étude paysagère présente des « aménagements de principe » (p.125) qui consistent à boiser les talus et à étendre les boisements existants.

L'Ae recommande de préciser l'engagement du maître d'ouvrage sur les surfaces et la localisation des boisements paysagers envisagés.

2.4. Analyse des coûts collectifs et des avantages induits

La déviation de la RN 134 d'une longueur totale de 850 ml, devant être juridiquement considérée comme une création d'infrastructure de transport, son étude d'impact doit comporter les indications mentionnées à l'article R.122-5 III. Une estimation, d'ailleurs très incomplète, est donnée, p.135 (estimation du coût de la pollution de l'air) et p.138 (estimation du coût des mesures environnementales : 682.000 €) par le maître d'ouvrage.

¹² Moins de 100.000 habitants (Article L.221-2 du code de l'environnement)

2.5. Mesures de suivi

L'El indique que le suivi du chantier sera réalisé par un écologue « pour s'assurer du bon respect des préconisations », notamment lors des « phases critiques (...) comme le déboisement ». Il est de plus indiqué que le maître d'ouvrage « mettra en place un système de surveillance du respect du cahier des charges ».

La régénération des milieux naturels dégradés et le suivi des populations d'amphibiens sont également décrits.

L'Ae observe toutefois que, d'une part, une confusion persiste parfois entre mesures d'entretien régulier et mesures de suivi environnemental, et que, d'autre part, les conditions d'accès ou de communication au public des résultats de ces suivis ne sont pas indiquées, notamment les opérations de remédiation qui seront décidées en fonction des résultats observés.

L'Ae recommande d'indiquer les prescriptions qui seront appliquées spécifiquement aux modalités de suivi, et à celles de communication au public des résultats (constats et mesures de correction) de ce suivi.

2.6. Méthodes utilisées

Dans le domaine des milieux naturels, les dates d'observation sur le terrain sont fournies : elles couvrent en 2010 et 2011 la période allant du 27 mai au 12 août, avec une seule prospection complémentaire le 19 novembre, ce qui permet à peine de considérer qu'un cycle complet d'observations ait pu être couvert. Ces caractéristiques méthodologiques sont discutées par le bureau d'étude. Au vu de l'enjeu de l'habitat de la Loutre, l'intérêt d'une recherche spécifique aurait pu être argumenté.

2.7. Résumé non technique

Le résumé non technique (6 pages) comprend de nombreux tableaux de synthèse très didactiques, extraits de l'étude d'impact. La présentation du projet est très réduite, le lecteur étant censé avoir lu auparavant d'autres pièces du dossier, comme la notice (de 15 pages) qui précède le résumé non technique.

La présentation des enjeux environnementaux est assortie d'un terme qualificatif de « contrainte(s) » qui est didactiquement regrettable.

Les mesures de suivi sont absentes du résumé non technique.

L'Ae recommande de reprendre la rédaction du résumé non technique afin d'assurer une information complète pour un public non averti, de l'état initial, des enjeux et des impacts environnementaux du projet de déviation de la RN 134 visant à supprimer le passage à niveau (PN) 24, qui mette en évidence les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation de ces impacts ainsi que les mesures de mise à disposition du public des résultats du suivi et les mesures éventuellement prises en fonction de ces résultats.
