



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 foncier agricole et forestier (AFAF) lié à la RN 88 à Saint- Christophe-sur-Dolaizon (43)

n°Ae : 2015-33

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 8 juillet 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) lié à la route nationale (RN) 88 à Saint-Christophe-sur-Dolaison (43).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenvic, Lefebvre, Letourneux, Orizet, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Fonquernie, M. Chevassus-au-Louis.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président du conseil général de la Haute-Loire, le dossier ayant été reçu complet le 10 avril 2015.

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 17 avril 2015 :

- *le préfet de département de la Haute-Loire, et a pris en compte sa réponse en date du 13 mai 2015,*
- *la ministre en charge de la santé,*
- *la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne et a pris en compte sa réponse en date du 19 juin 2015.*

Sur le rapport de Maxime Gérardin et Philippe Ledenvic, et 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de contournement routier du Puy-en-Velay (43), actuellement traversé par la route nationale (RN) 88, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Il est en cours de réalisation depuis le Puy jusqu'au lieu-dit « les Baraques ». Le tronçon se prolongeant au-delà n'a pas fait l'objet d'études de détail. Ce second tronçon concerne les territoires des communes de Saint-Christophe-sur-Dolaizon et, dans des proportions réduites, de Cussac-sur-Loire. La procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) n'a pas pu être mise en place sur les deux communes en même temps : l'aménagement de Cussac, portant sur une faible superficie à l'écart de l'emprise du projet routier, a fait l'objet d'un premier avis de l'Ae² ; le présent avis porte sur l'aménagement de Saint-Christophe-sur-Dolaizon. Le maître d'ouvrage en est le conseil départemental de la Haute-Loire.

Les enjeux environnementaux du projet, tels qu'identifiés par l'Ae, sont de garantir le maintien :

- d'une trame verte écologiquement fonctionnelle,
- d'écoulements suffisamment lents des eaux, notamment au titre de la prévention des inondations en aval,
- de la qualité paysagère et du caractère du secteur.

L'absence d'études détaillées de l'ouvrage linéaire prive le maître d'ouvrage de l'AFAF de la possibilité de respecter pleinement les dispositions du code de l'environnement, particulièrement pour ce qui concerne la justification du projet retenu et l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage routier d'indiquer à quelle échéance il prévoit de réaliser ce tronçon de la RN 88, la conception même de l'AFAF en termes d'échanges de parcelles et de travaux connexes en dépendant très étroitement. L'Ae recommande, en tout état de cause, de ne présenter le projet d'AFAF à l'enquête publique que lorsque les caractéristiques de ce tronçon de la RN 88 et les études détaillées permettant d'en actualiser les impacts et les mesures compensatoires seront rendus publics, et que sa conception aura été revue en conséquence.

L'étude d'impact est globalement accessible et d'un bon niveau. Elle est néanmoins très incomplète pour les raisons développées plus haut. En outre, de nombreux raisonnements concluent trop vite à l'absence d'effets, la démonstration en étant de toute façon rendue impossible par la méconnaissance de ceux de l'ouvrage routier. Elle repose par ailleurs sur l'hypothèse implicite que la route serait réalisée en même temps que l'AFAF. L'Ae recommande que l'étude d'impact de l'AFAF examine pour chacun des thèmes étudiés les effets de l'AFAF réalisé sans la route, s'il était réalisé avant.

Concernant le projet d'AFAF présenté à ce stade, moyennant cette réserve préalable, l'Ae recommande, principalement de :

- présenter une esquisse des solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard à leurs effets propres sur l'environnement, les travaux connexes ont été retenus ;
- reprendre le programme de travaux connexes en conformité avec l'arrêté préfectoral de prescriptions environnementales, en matière de compensation des linéaires de haies et murets supprimés ;
- rechercher des solutions évitant un ruissellement rapide vers les cours d'eau ;
- préciser les effets des éventuelles modifications des pratiques agricoles sur l'environnement, notamment dans les cas de retournement de prairie.

Elle fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

² http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/009634-01_avis-delibere_ae.pdf

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet et programme de rattachement

La route nationale (RN) 88 traverse le Massif central, de Lyon à Toulouse, via Saint-Étienne, Le Puy-en-Velay, Mende, Rodez et Albi³. Un projet de déviation du Puy a été déclaré d'utilité publique (DUP) en 2001, entre le Monteil, à l'est du Puy, au débouché, à 2 x 2 voies, de la RN 88 en provenance de Saint-Étienne, juste après un franchissement de la Loire (600 m d'altitude), et le carrefour dit de Fangeas (950 m d'altitude), dix kilomètres au sud du Puy, sur le plateau du Devès. Les travaux du tronçon nord sont en cours de réalisation (les principaux ouvrages d'art ayant été réalisés) jusqu'au lieu-dit « les Baraques », à l'entrée du plateau. Le tronçon suivant, de 4,5 km, entre les communes de Cussac-sur-Loire et de Saint-Christophe-sur-Dolaizon contourne la garde⁴ de Tallobre par l'ouest, tandis que la route actuelle la contourne par l'est.

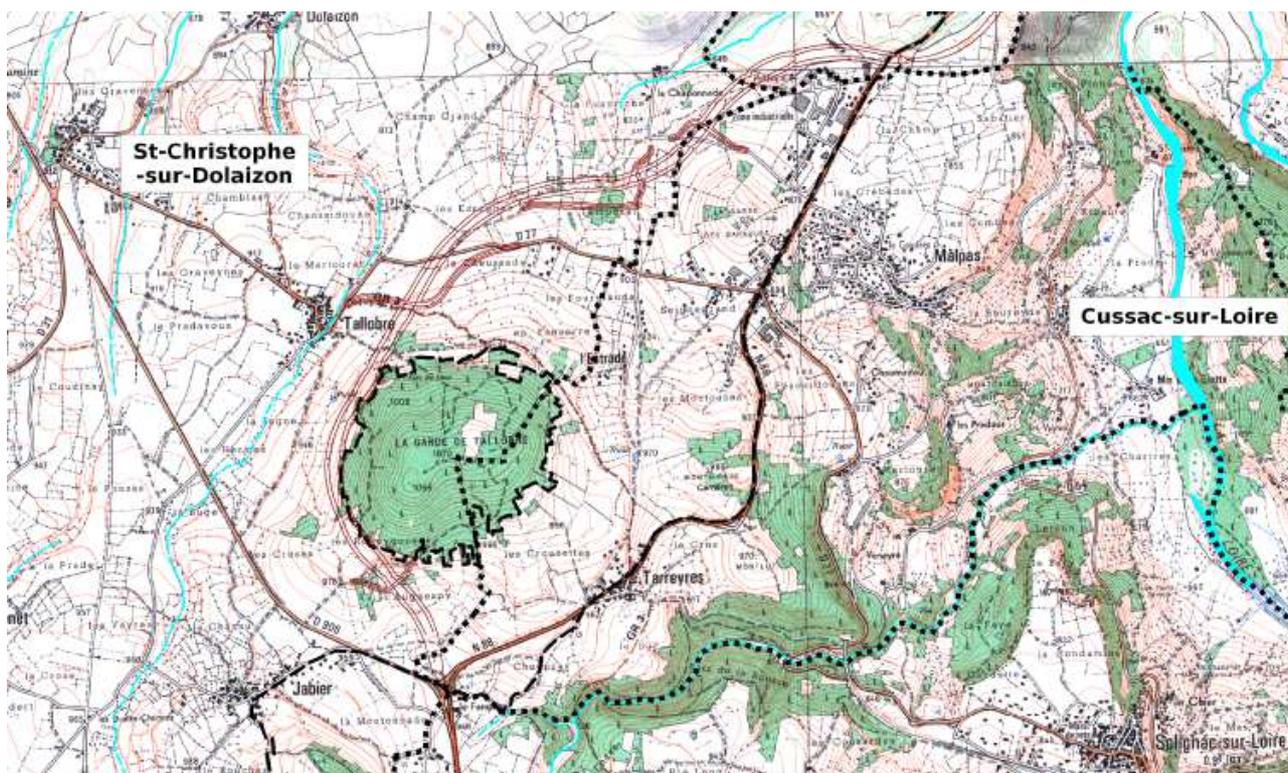


Figure 1 : La bande de DUP de la RN 88, tronçon des Baraques au carrefour de Fangeas, au sud du Puy-en-Velay. En trait pointillé, les limites communales. Source étude d'aménagement, « volet environnement ».

³ Relayée par l'A47 entre Lyon et Saint-Étienne, par l'A75 sur un court tronçon en son milieu, et par l'A68 entre Albi et Toulouse.

⁴ Sommet d'origine volcanique.

La RN 88 et les aménagements fonciers agricoles et forestiers font partie du même programme d'opérations fonctionnellement liées au sens du code de l'environnement (article L. 122-1).

1.2 Le périmètre

L'arrêté du président du conseil général ordonnant l'opération d'AFAF et fixant le périmètre a été signé le 19 octobre 2010.

L'emprise de la bande de DUP sur le territoire de la commune de Saint-Christophe-sur-Dolaizon est de 38 hectares. Le périmètre d'aménagement retenu a une superficie cadastrale de 680 hectares, dont une petite partie est située sur la commune du Puy-en-Velay. Il est composé environ pour moitié de cultures et pour moitié de prairies, sur le plateau du Devès. Les pentes sont en général faibles, sauf au pied de la garde de Tallobre, le long de la vallée du Dolaizon, et au nord sur la commune du Puy. L'Etat est d'ores et déjà propriétaire dans le périmètre de 58 hectares⁵, positionnés en grande partie dans l'extension sur la commune du Puy-en-Velay. C'est donc logiquement un AFAF avec inclusion de l'emprise de la bande de DUP qui a été retenu, afin que l'Etat puisse procéder à des échanges de parcelles avec celles de la bande de DUP. Les parcelles acquises par l'Etat étant suffisantes, il n'est pas prévu de prélèvement sur les propriétés privées au titre de la bande de DUP. Seul un prélèvement de 1% est effectué, pour permettre les travaux connexes (ouvertures de chemins, etc.).

1.3 Arrêté préfectoral fixant les prescriptions

L'arrêté préfectoral fixant les prescriptions environnementales applicables à l'AFAF a été signé le 6 octobre 2010.

Les principales prescriptions sont les suivantes :

- ne pas aggraver la vulnérabilité par rapport au risque inondation sur l'agglomération du Puy-en-Velay, notamment en maintenant ou rétablissant les obstacles en travers des cours d'eau et talwegs, en maintenant et développant les ripisylves ou tout autre obstacle à un écoulement trop rapide des eaux ;
- protéger et préserver le fonctionnement des talwegs et zones humides ;
- maintenir ou reconstituer les haies, bosquets, alignements d'arbres. En particulier, l'arrêté précise que « *le linéaire des haies et murets détruits sera obligatoirement reconstitué dans les formes, matériaux, essences et composition actuels* » ;
- assurer le maintien ou la création de corridors entre les milieux aquatiques et les zones boisées ;
- préserver les éléments de patrimoine bâti.

L'arrêté préfectoral rappelle en outre l'obligation de respecter les règles figurant au SDAGE⁶ Loire-Bretagne.

⁵ Ces terrains sont cependant en moyenne de moins forte valeur productive que ceux de la bande de DUP. Compté en « points », l'excès de terrains de l'Etat est ainsi moins important qu'il n'apparaît en hectares.

⁶ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

1.4 *Projet d'aménagement et travaux connexes*

Les études de détail du projet routier n'ayant pas été conduites, et ses impacts n'étant pas connus, ni par conséquent les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, le projet d'aménagement et de travaux connexes préserve l'emprise de la bande de DUP et a été conçu pour en traiter les conséquences foncières, mais les travaux connexes sont fondés sur des hypothèses encore incertaines concernant l'impact environnemental de l'ouvrage linéaire.

Le projet de parcellaire prévoit ainsi la division par un facteur 2,3 du nombre de parcelles de propriété. Les travaux connexes comprennent notamment des créations (0,9 km), ouvertures (5,9 km), élargissements (4,7 km), mises en forme (5,2 km) et suppressions (1,8 km) de chemins⁷, ainsi que des travaux hydrauliques connexes (dont la création de 1,1 km de fossés latéraux et la création d'un gué), ainsi que la suppression de 640 m de fossés ; des arrachages (5,9 km) et plantations (3,2 km) de haies, des suppressions (16,5 km) et reconstitutions (0,7 km) de murets de pierre.

Le coût des travaux est estimé, à ce stade, à 650 000 € HT (p.54 de l'étude d'impact).

1.5 *Procédures relatives au projet et au programme de travaux auquel il appartient*

S'agissant d'une opération d'aménagement foncier, agricole et forestier et de ses travaux connexes, le projet fait l'objet d'une étude d'impact⁸. Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement⁹, dont le contenu du dossier est fixé par l'article R. 123-10 du code rural et de la pêche maritime. Conformément à l'article R.122-6 II 3° du code de l'environnement, l'avis de l'autorité compétente pour rendre l'avis prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement est l'Ae, la DREAL¹⁰ Auvergne étant le maître d'ouvrage du projet routier.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000, conformément à l'article R. 414-22 du code de l'environnement. Le périmètre de l'aménagement ne recoupe aucun site Natura 2000. L'étude d'impact conclut à l'absence d'incidence significative sur l'état de conservation des sites Natura 2000 voisins.

L'étude d'impact vaut demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » (rubrique n°5.2.3.0 du tableau annexé à l'article R.214-1 du code de l'environnement).

L'article L. 123-24 du code rural et de la pêche maritime fait obligation au maître d'ouvrage de l'infrastructure linéaire créée de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier (anciennement appelées remboursements). Toutefois, les études de détail de ce tronçon de la RN 88 n'ont, à ce jour, pas été conduites ; de même, les demandes d'autorisations environnementales qui seront nécessaires (« loi sur l'eau », dérogation relative aux espèces protégées) n'ont pas été préparées. Par conséquent, les modalités

⁷ Tous ces termes ne sont pas précisément définis par le maître d'ouvrage

⁸ Code de l'environnement, rubrique 49° du tableau annexé à l'article R.122-2.

⁹ Code de l'environnement, articles L.123-1 et suivants.

¹⁰ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

précises de réalisation de l'infrastructure routière, ainsi que le détail des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser (ERC) ses impacts, ne sont à ce jour pas connus.

Une étude d'aménagement foncier a été réalisée en 2009 sur les communes de Cussac-sur-Loire et Saint-Christophe-sur-Dolaizon, en prévision d'un aménagement foncier intercommunal¹¹.

Les enjeux étant très différents pour les deux communes¹², il n'a pas été possible de définir un aménagement commun en vue d'engager une procédure unique. Deux périmètres ont été définis, un sur chaque commune. L'avis de l'Ae concernant l'AFAF de Cussac a été rendu le 14 mai 2014¹³.

1.6 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les enjeux environnementaux du projet, tels qu'identifiés par l'Ae, sont le maintien :

- d'une trame verte écologiquement fonctionnelle,
- d'écoulements suffisamment lents des eaux, notamment au titre de la prévention des inondations en aval,
- de la qualité paysagère et du caractère du secteur.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Remarque préliminaire

L'Ae ne peut manquer de souligner que, bien que la DUP soit relativement ancienne (2001), la ré-alisation effective de la route est repoussée à un horizon extrêmement lointain¹⁴.

L'absence d'études détaillées de la route et, en conséquence, le défaut d'actualisation de l'étude d'impact initiale, a pour conséquence que l'AFAF est contraint de prendre comme donnée d'entrée la bande de DUP, par définition plus large que l'emprise qu'occupera la route. Il en résulte :

- des mouvements de parcelles et des travaux connexes plus larges que ceux qui seraient induits par un projet routier précisément défini, ce qui est d'autant plus dommageable que les secteurs traversés par le projet routier, en particulier au pied de la garde de Tallobre, sont vraisemblablement parmi ceux du périmètre qui présentent la plus grande valeur agricole et environnementale ;
- lorsque seront connues les caractéristiques de l'ouvrage linéaire :
 - une réorganisation imparfaite du foncier agricole, avec notamment l'apparition possible de délaissés entre les limites réelles de l'emprise de la route et les limites prises en

¹¹ Aucun aménagement foncier n'est prévu sur la commune du Puy.

¹² La commune de Cussac domine la Loire, sur tout un versant, et comprend une portion de plateau où passe aujourd'hui la RN 88. C'est une commune devenue essentiellement péri-urbaine, dont le centre de gravité s'est déplacé depuis l'ancien village, en contrebas, vers le bord du plateau, où les habitants des lotissements bénéficient de vues lointaines et d'un accès rapide au Puy, par la route nationale. La commune de Saint-Christophe est située sur un vaste plateau plus agricole.

¹³ http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/009634-01_avis-delibere_ae.pdf

¹⁴ Dans le seul département de la Haute-Loire, la liaison A75 - Brioude est inscrite au contrat de plan Etat - Région (CPER) 2015-2020 (http://www.auvergne.fr/sites/default/files/cper_2015-2020_version_24_mars_2015.pdf), ce qui n'est pas le cas du présent tronçon de la RN88, ni de la déviation de Saint-Hostien et du Pertuis sur la RN 88, bénéficiant d'une DUP plus ancienne (1997).

compte au moment de l'AFAF¹⁵, mais avec aussi, par exemple, l'abandon d'une section de la RD 27 à l'est de Tallobre, déviée dans le cadre du projet routier,

– une possible absence de cohérence entre les mesures environnementales qui pourront être prises dans le cadre du projet routier (passages à faune dont l'implantation est pour l'instant indicative, modification de l'écoulement et gestion des eaux de ruissellement dès lors que l'ouvrage linéaire est perpendiculaire à la pente de la garde de Tallobre, suppression d'un linéaire important de murets, etc.) et les aménagements et travaux réalisés à proximité dans le cadre de l'AFAF¹⁶, pouvant conduire à des problèmes ultérieurement difficiles à résoudre en matière d'écoulement des eaux et de continuité écologique, dès lors que l'AFAF serait finalisé avant même la conception précise de l'ouvrage routier.

L'Ae relève en outre que, en cas de réalisation de l'AFAF, le parcellaire aura été modifié et les travaux connexes exécutés, laissant en l'état la bande de DUP, pendant une durée indéterminée, dans l'attente de la réalisation de l'infrastructure routière. Outre le fait que cette situation transitoire n'est à ce stade pas abordée dans l'étude d'impact, l'absence d'études détaillées de l'ouvrage linéaire prive le maître d'ouvrage de l'AFAF de la possibilité de respecter pleinement les dispositions du code de l'environnement, particulièrement pour ce qui concerne la justification du projet retenu (voir 2.2) et l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme, lorsque sa réalisation est échelonnée dans le temps (Cf. R. 122-5 12°)¹⁷.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage routier d'indiquer à quelle échéance il prévoit de réaliser ce tronçon de la RN 88, la conception même de l'AFAF en termes d'échanges de parcelles et de travaux connexes en dépendant très étroitement.

L'Ae recommande, en tout état de cause, de ne présenter le projet d'AFAF à l'enquête publique que lorsque les caractéristiques de ce tronçon de la RN 88 et les études détaillées permettant d'en actualiser les impacts et les mesures compensatoires seront rendus publics, et que sa conception aura été revue en conséquence.

Pour l'ensemble des thèmes étudiés, l'étude d'impact repose sur l'hypothèse implicite que la route serait réalisée en même temps que l'AFAF. L'évaluation des effets de l'AFAF sans la route étant susceptible de conduire à des résultats différents de ceux de l'évaluation de ses effets avec la route, il est nécessaire que l'étude d'impact établisse la distinction entre ces deux configurations, en tenant pleinement compte du décalage éventuel de leur réalisation dans le temps.

L'Ae recommande que l'étude d'impact examine pour chacun des thèmes étudiés les effets de l'AFAF sans la route s'il était réalisé avant.

¹⁵ Notamment, le projet de travaux connexes prévoit l'ouverture de chemins, parfois accompagnés de reconstitutions de murets et de haies, le long d'une part importante des limites de la bande de DUP. Ainsi la bande de terrain qui apparaît entre ces chemins et la route réelle ne pourra pas être réintégrée aux parcelles adjacentes.

¹⁶ L'étude d'impact indique ainsi, par exemple (p.176), que « dans le cadre de l'opération d'AFAF, s'est posée la question de réaliser des plantations autour de la garde, mais dans l'ignorance du positionnement des futurs passages [à faune], il n'a pas été mis en place de nouvelles haies autour de la garde ».

¹⁷ À titre d'exemples parmi d'autres, l'Ae relève qu'est prévue la création d'un chemin (n°36 sur les plans fournis à l'Ae) qui, en l'absence de route, ne débouchera nulle part (il est en fait destiné à être raccordé au rétablissement de route départementale qui serait réalisé dans le cadre du projet routier) ; ou encore, juste au sud de l'extrémité est de ce chemin, la suppression sur une centaine de mètres d'un chemin, ceci pour repousser une limite de parcelle d'une dizaine de mètres, ce qui sans travaux supplémentaires aurait pour effet d'interrompre le chemin en question.

Dans le cas où l'AFAF et le projet routier seraient réalisés simultanément, l'Ae note que, conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, une étude d'impact unique portant sur ces deux opérations est nécessaire.

Dans la suite du présent avis, l'Ae s'attache, dans un tel contexte, aux enjeux qu'elle considère comme les plus importants.

L'étude d'impact est globalement accessible et, techniquement, d'un bon niveau. Elle est néanmoins très incomplète pour les raisons développées plus haut. En outre, de nombreux raisonnements concluent trop vite à l'absence d'effets, la démonstration en étant de toute façon rendue impossible par la méconnaissance de ceux de l'ouvrage routier.

2.2 Analyse de l'état initial

L'Ae souscrit globalement à la hiérarchisation des enjeux proposée par le tableau reproduit en page 123.

Comme prévu par la réglementation, l'état initial de l'environnement est issu de l'étude d'aménagement, réalisée en 2009.

Néanmoins, l'étude d'impact ne comporte pas de localisation et de caractérisation précises des zones humides susceptibles d'être affectées par les travaux hydrauliques de l'AFAF.

Concernant le recensement des espèces, l'absence d'espèces *a priori* assez communes dans ce genre de périmètre¹⁸ peut conduire à s'interroger sur l'exhaustivité de l'inventaire fourni.

Dès lors qu'ils seront également nécessaires pour les études de détail de l'ouvrage linéaire, l'Ae recommande d'actualiser, à cette occasion, les inventaires naturalistes issus de l'étude d'aménagement, sur différentes saisons, et pour l'ensemble des espèces recensées dans cette étude.

2.3 Justification des choix opérés et des partis retenus

Ce volet, requis par l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement, est absent de l'étude d'impact¹⁹. Au vu de l'importance des linéaires de travaux connexes prévus, les considérations techniques conduisant au choix des différents aménagements devraient être présentées. De surcroît, les documents cartographiques ne semblent pas reprendre fidèlement l'ensemble des travaux prévus et leur qualification : la notion de « création de passage » ne permet pas de savoir le type de travaux correspondant (hydrauliques, haies,...) ; la présentation faite aux rapporteurs pendant leur visite peut induire une confusion entre création, ouverture et élargissement de chemin, ou entre arrachage de haies et débroussaillage, certaines créations de passage nécessitant en fait des arrachages de haies.

¹⁸ Notamment, d'après la direction départementale des territoires (DDT) : Grand Corbeau, Hirondelle de fenêtre, Epervier d'Europe, Chouette chevêche, Hibou moyen-duc, Pie-grièche écorcheur, Huppe fasciée et Traquet motteux.

¹⁹ Le choix du périmètre et du mode d'aménagement (inclusion d'emprise) est présenté, mais non le choix entre les différents dessins de parcelles, tracés des chemins créés, positionnement des travaux connexes, etc.

L'Ae relève en particulier le cas du chemin n° 17 (n° 17 sur les cartes fournies aux rapporteurs de l'Ae, mais n° 24 dans l'étude d'impact p.130), dont l'ouverture²⁰ suppose la suppression d'éléments boisés et bocagers dans toute sa traversée de la vallée du Dolaizon (non comptabilisée, d'ailleurs, parmi les linéaires de haies arrachées ou superficies déboisées), et soulève des questions au titre de l'écoulement des eaux (voir le paragraphe suivant). Dans de tels cas, la proportionnalité entre enjeux d'exploitation agricole et moyens déployés devrait être étayée.

L'Ae recommande de présenter une esquisse des solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard à leurs effets propres sur l'environnement, les travaux connexes ont été retenus.

2.4 Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées

2.4.1 Ecoulement des eaux

La partie consacrée aux effets de l'AFAF sur les écoulements des eaux n'appelle pas d'autre remarque de portée générale que celle consistant à constater que la réalisation de l'ouvrage linéaire devrait significativement modifier l'état initial.

Ponctuellement, l'Ae relève le cas du chemin susmentionné, le long duquel est prévu un fossé en forte pente ramenant de fait les eaux depuis les deux plateaux encadrant la vallée vers la rivière. L'étude conclut à un « *impact nul voire très légèrement positif* », au motif que le chemin existant est d'ores et déjà emprunté par les écoulements. Outre le fait que l'Ae ne peut souscrire à cette conclusion²¹, elle doit souligner que la situation préexistante est peu satisfaisante au regard de l'enjeu de prévention des inondations sur les territoires situés à l'aval²².

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de rechercher des solutions évitant un ruissellement rapide vers les cours d'eau, tout particulièrement en ce qui concerne l'aménagement prévu au niveau du chemin n°17.

2.4.2 Haies et continuités écologiques

L'Ae relève que l'arrêté préfectoral fixant les prescriptions prévoit que « *le linéaire de haies et murs détruits sera obligatoirement reconstitué dans les formes, matériaux, essences et compositions actuels* ». Or le projet ne prévoit de plantations de haies qu'en compensation de celles que l'étude d'impact considère comme suffisamment développées pour présenter un intérêt, d'où le ratio de 3,2 km de plantation pour 5,9 km d'arrachage.

²⁰ L'étude d'impact fait une distinction entre « ouverture » et « élargissement » de chemin : sur la carte, ce projet est représenté comme une « ouverture », alors que les caractéristiques décrites aux rapporteurs l'assimilerait plutôt à un élargissement.

²¹ Le chemin actuel, par sa largeur et sa rugosité, permet vraisemblablement des écoulements moins rapides que ce qu'autoriserait un fossé.

²² L'Ae rappelle qu'elle avait relevé dans l'AFAF de Cussac-sur-Loire une problématique de même type (création d'un chemin et d'un fossé dans un talweg humide recueillant notamment les eaux de ruissellement d'un lotissement récent). Si chacun de ces cas peut paraître d'ampleur très modeste, il doit être souligné que le cumul dans un même bassin versant de nombreux aménagements de ce type est susceptible d'avoir des conséquences bien réelles en aval.

L'Ae souligne que l'état des lieux fourni par l'étude d'aménagement devrait constituer la base de travail pour les travaux connexes, quitte à prévoir des travaux de renforcement des haies affaiblies : les supprimer sans compensation affaiblirait la trame bocagère présente sur le périmètre.

En ce qui concerne les haies et boisements, l'Ae recommande de reprendre le programme de travaux connexes en conformité avec l'arrêté préfectoral de prescriptions environnementales, notamment en recensant correctement toutes les haies identifiées dans l'étude d'aménagement, susceptibles d'être arrachées et en proposant leur compensation intégrale.

En outre, les caractéristiques des haies plantées ne sont pas décrites.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire les caractéristiques des haies plantées.

Plus ponctuellement, l'Ae relève qu'une partie des plantations compensatoires (1,0 km environ sur les 3,2 km prévus) sont localisées sur la limite de la bande de DUP. Dans l'hypothèse où la route sera réalisée, il n'est pas sûr qu'une telle haie, bordée sur l'un de ses deux côtés par une emprise artificialisée, fournisse les mêmes services qu'une haie bordée par deux parcelles agricoles²³.

L'Ae recommande de ne pas comptabiliser une haie plantée le long de l'infrastructure routière comme équivalente à une haie ordinaire.

La carte de la page 107 de l'étude d'impact identifie clairement le rôle de la trame bocagère pour la trame verte entre la garde de Tallobre, le bourg de Tallobre et de le Dolaizon. L'étude d'impact estime que la suppression de haies à proximité de la garde de Tallobre n'a pas d'impact négatif, car il est prévu que le projet routier interrompe ces continuités. Cette affirmation est donc manifestement erronée, les haies arrachées contribuant à ces continuités, que la route se fasse ou pas.

L'Ae recommande de reprendre son analyse des impacts de l'AFAF sur les continuités écologiques et de prévoir des mesures pour les éviter ou les réduire, indépendamment de l'ouvrage routier.

Le maître d'ouvrage de l'AFAF a indiqué oralement aux rapporteurs de l'Ae qu'une « bourse aux arbres²⁴ » serait vraisemblablement mise en place.

2.4.3 Paysage

Les travaux prévus en matière de murets posent les mêmes questions de fond et de compatibilité avec l'arrêté préfectoral que ceux prévus pour les haies, de façon même disproportionnée, puisque seuls 0,7 km sont reconstitués pour 16,5 km détruits²⁵. Ces murets confèrent à la zone d'étude un intérêt patrimonial : l'étude gagnerait à identifier les alignements les plus caractéristiques du paysage afin de s'assurer de leur conservation notamment en bordure de voirie. L'AFAF en modifierait significativement l'ambiance paysagère.

²³ En outre cette haie, encore jeune, risquerait d'être mise à mal par les travaux de l'infrastructure routière, ceci d'autant plus qu'elle est positionnée côté aval.

²⁴ Le dispositif de bourse aux arbres garantit à chaque propriétaire possédant des haies ou des arbres dans le périmètre d'aménagement foncier, qu'il lui sera restitué en fin d'opération une quantité de bois (sur pied, de plantation, de chauffage) équivalente à celle qu'il aura cédée.

²⁵ Le maître d'ouvrage indiquant envisager de concasser le surplus de pierre supprimé, au profit de l'empierrement prévu des chemins...

Outre un intérêt paysager indéniable, en association avec des éléments végétaux, ils offrent pour la microfaune des conditions de milieux différentes et généralement plus favorables que de simples pierriers.

En ce qui concerne les murets, l'Ae recommande de reprendre le programme de travaux connexes en conformité avec l'arrêté préfectoral, en évitant autant que possible leur suppression et en reconstituant les linéaires de murets supprimés, tenant compte du nouveau parcellaire.

2.4.4 Pratiques agricoles

L'étude d'impact n'analyse que rapidement (dans la partie traitant des écoulements), et sans que cette analyse ne constitue une partie spécifique de l'étude, les effets des éventuelles modifications des pratiques agricoles sur l'environnement.

L'Ae relève pourtant, à titre d'exemple, qu'en différents endroits, le projet est susceptible de provoquer une extension des superficies cultivées²⁶. Selon elle, il serait nécessaire de recenser les parcelles dont il est probable qu'elles seront l'objet, étant donné les aménagements prévus, de retournements de prairie, et d'indiquer quels sont les effets environnementaux associés.

L'Ae recommande de préciser les effets sur l'environnement des éventuelles modifications de pratiques agricoles induites par l'AFAF, notamment dans les cas de retournement de prairie.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

Un suivi des mesures, notamment des plantations, est prévu au moment des travaux puis 5 ans après. Il n'est cependant pas indiqué quelles actions seraient mises en œuvre dans le cas où ce suivi constaterait que les objectifs n'ont pas été atteints.

L'Ae recommande de compléter la description du dispositif de suivi par celle des mesures correctives à prendre en cas de non-atteinte des objectifs.

2.6 Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences de toutes les recommandations du présent avis.

²⁶ À titre d'exemple, au niveau du Prat queyrat (à proximité immédiate du giratoire du Fangeas), la suppression de murets et talus pour constituer des parcelles de plus grande longueur conduira vraisemblablement à un abaissement de la limite des surfaces labourées, depuis sa position actuelle jusqu'au chemin numéroté 42.