



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement et la mise en sécurité de la RD 914 entre Port-Vendres et Paulilles et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Port-Vendres (66)

n°Ae : 2017-79

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 20 décembre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement et la mise en sécurité de la RD 914 entre Port-Vendres et Paulilles et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Port-Vendres (66).

Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, François Duval, François Letourneux, Gabriel Ullmann.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales, le dossier ayant été reçu complet le 29 septembre 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 6 octobre 2017 :

- le préfet de département des Pyrénées-Orientales, et a pris en compte sa réponse en date du 12 décembre 2017,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie, et a pris en compte sa réponse en date du 13 novembre 2017.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 6 octobre 2017 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie.*

Sur le rapport de Eric Vindimian et de Caroll Gardet, 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 son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'opération d'aménagement et de mise en sécurité de la route départementale 914 entre Port-Vendres et Paulilles est portée par le Département des Pyrénées orientales. Elle est composée de deux sections neuves de 400 et 100 mètres de long, cette dernière comprenant la réalisation d'un pont rail d'une portée de 12 mètres, et du recalibrage de la route existante pour élargir son profil en long à 8,5 m, sur une longueur de près de deux kilomètres. Cette opération a pour objectif principal la sécurité, y compris la nécessité de croisement des véhicules de pompiers dans des conditions satisfaisantes, notamment lors des périodes estivales à fort trafic.

L'Ae recommande de reprendre la définition des objectifs de l'aménagement et la description de l'état initial afin de démontrer que les travaux apportent une réponse appropriée et efficace aux problèmes de sécurité de toutes natures mis en avant, et ce faisant l'intérêt du projet.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernent :

- la prévention des incendies de forêt,
- la préservation du patrimoine paysager dans le site classé du Cap Béar,
- la préservation de la biodiversité et notamment de l'état de conservation favorable des espèces et habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 traversés ou à proximité du projet.

L'opération s'inscrit dans un programme de travaux plus large, défini selon le code de l'environnement avant les réformes par ordonnance d'août 2016, incluant l'aménagement de la RD 914 entre Perpignan et la frontière espagnole, dont le périmètre justifierait une appréciation des impacts d'ensemble selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Compte tenu du traitement satisfaisant des effets cumulés et de la prise en compte effective du programme pour la définition de mesures compensatoires mutualisées, l'Ae considère que l'étude d'impact présentée est suffisante pour que les incidences du programme sur l'environnement soient considérées comme ayant été évaluées dans leur globalité.

L'Ae souligne l'attention particulière dont le maître d'ouvrage a fait montre pour tenir compte de l'inscription de l'opération au sein du site classé « Cap Béar, ses abords et le domaine public maritime », ainsi que les mesures particulièrement soignées pour son intégration paysagère et la mesure compensatoire ambitieuse qu'il a prévues. Sur ce dernier point, l'Ae recommande de compléter le volet du dossier relatif aux mesures compensatoires par un engagement ferme du maître d'ouvrage pour une surface de compensation aux impacts sur le milieu naturel de 50 ha, une carte de localisation des parcelles prospectées pour la mise en place des mesures compensatoires, la présentation de l'état d'avancement des procédures d'acquisition de ces parcelles, et la présentation des procédures envisagées pour la dévolution des travaux sur celles-ci.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

La route départementale 914, ancienne route nationale 114, est, pour le Département des Pyrénées-Orientales, un axe structurant qui relie la rocade de Perpignan à la frontière espagnole à Port-Bou sur une longueur de près de cinquante kilomètres, et dessert les sites touristiques et économiques du Roussillon et de la côte Vermeille. Sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental, le projet d'aménagement sur place de la route entre Port-Vendres et Paulilles, qui supporte un trafic de 2 600 véhicules/jour, traverse un site très vallonné où la vigne est cultivée en terrasse, et depuis lequel il est possible d'apercevoir la côte rocheuse. Le site est très sensible du point de vue des milieux naturels et du paysage.

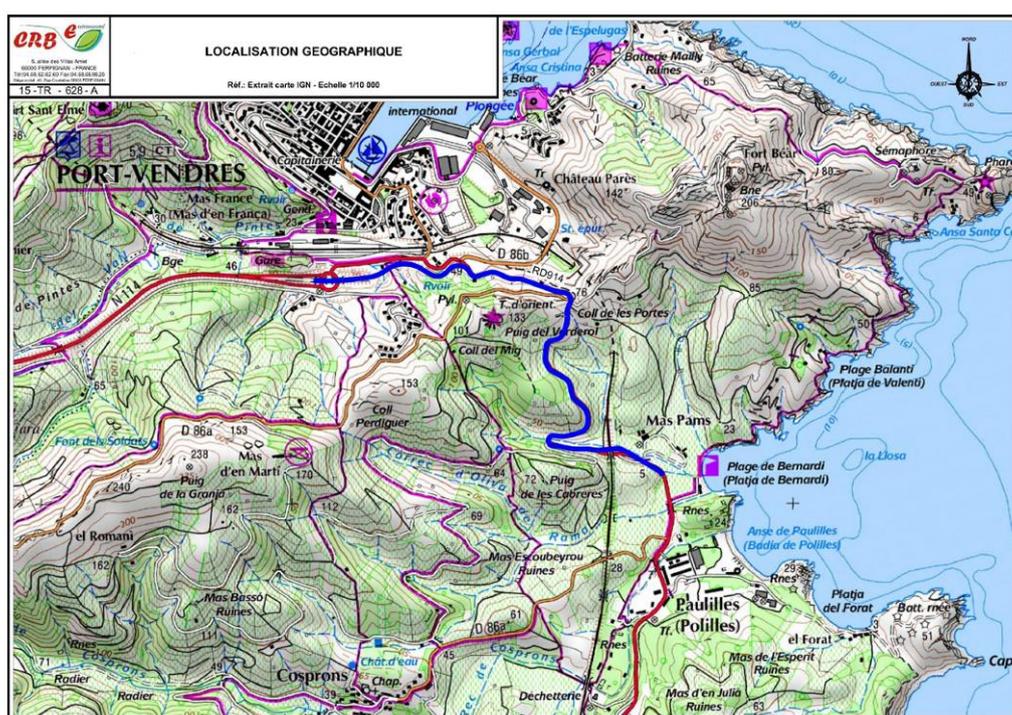


Figure 1 – Situation du projet (en bleu). Source : dossier

1.2 Périmètre du projet

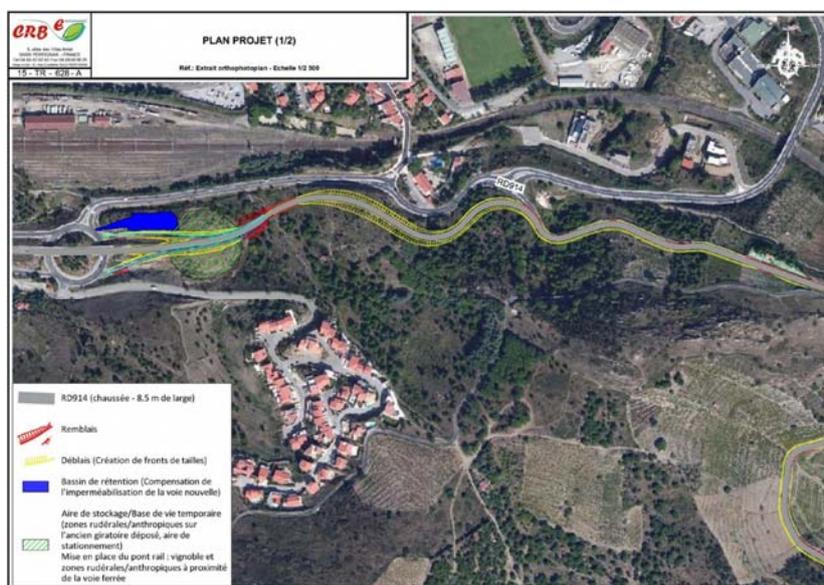
Le projet est motivé par la volonté du Département de « moderniser [l'] axe stratégique [de Perpignan à la frontière] » qui constitue un « itinéraire non homogène dont la géométrie est inadaptée ». « Le principal objectif visé est d'augmenter la sécurité de l'utilisateur et des populations environnantes. » L'objectif majeur semble être avant tout la défense des forêts contre l'incendie, ce qui a été confirmé oralement aux rapporteurs. L'accès des pompiers aux feux de forêts nécessite en effet que leurs véhicules puissent emprunter la route rapidement, or le risque d'incendie est concomitant avec les périodes de forte circulation d'été.

L'opération présentée au dossier s'inscrit dans l'aménagement plus global de la RD 914, et fait partie d'un programme de travaux², en partie déjà réalisé de Perpignan à Port-Vendres ou près d'être réalisé, notamment sur la section du Cap de l'Abeille au niveau de Banyuls³, qui fait partie de la section Banyuls-Cerbère, comme les rapporteurs ont pu le constater lors de leur visite. La section qui s'étend de Banyuls à Cerbère a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2016-016 du 20 avril 2016.

Si le dossier présente bien ce cadre global et mentionne le renforcement de chaussée entre Banyuls et Cerbère, il omet toutefois de citer l'aménagement en cours de réalisation sur la même route au droit du Cap de l'Abeille. Pour l'Ae, ces trois opérations font partie du programme de travaux de la RD 914, de Perpignan à la frontière espagnole. Selon les dispositions de l'article L. 122-1-II du code de l'environnement applicables au projet, l'étude d'impact devrait comporter une appréciation des impacts du programme de travaux. Cependant, compte tenu du traitement satisfaisant des effets cumulés et de la prise en compte effective du programme pour la définition de mesures compensatoires mutualisées, l'Ae considère que l'étude d'impact présentée est suffisante pour que les incidences du programme sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'aménagement de la RD 914 entre Port-Vendres et Paulilles concerne une longueur de route de 2,5 kilomètres environ, dont la largeur moyenne, actuellement de 6,5 mètres de large, sera portée à 8,5 mètres.



² Le dossier ayant été déposé le 2 mai 2016, la notion de programme de travaux est toujours en vigueur. Depuis les ordonnances d'août 2016, cette notion de programme a évolué et celle de projet prévaut désormais. C'est pourquoi, pour suivre l'évolution de la réglementation, le présent avis utilise indifféremment les notions de programme de travaux et de projet d'ensemble et réserve le terme d'opération à la section de route départementale présentée au dossier, entre Port-Vendres et Paulilles.

³ Secteur ayant fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas instruite par la DREAL Occitanie qui a conclu à l'exemption d'étude d'impact pour ce secteur (décision du 20 octobre 2014).

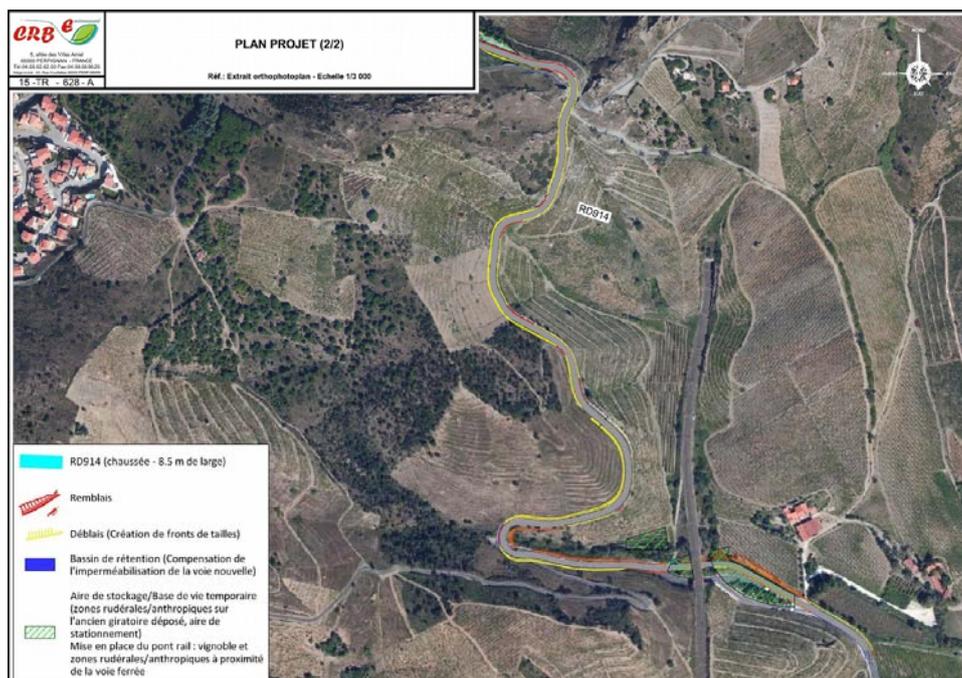


Figure 2 : Présentation du projet. Source : dossier

Le premier tronçon concerne la création d'une route neuve sur 400 mètres, à deux voies, une dans chaque sens de circulation. Il s'étend du giratoire existant au sud de Port-Vendres jusqu'à l'intersection avec la route départementale 86b.

Le second tronçon, de l'intersection avec la RD 86b à un pont-rail qui porte la voie ferrée Perpignan-Cerbère⁴, concerne le réaménagement sur place de la RD 914 sur 1,8 km et l'élargissement de son profil en travers à 8,5 mètres, ce qui nécessite notamment la rectification de deux virages, dont le virage en épingle des Amandiers, et des modifications des talus existants. Ce tronçon comporte aussi la réalisation d'un nouveau pont-rail de 12 mètres de largeur accueillant deux voies de circulation, sur une section en tracé neuf d'une centaine de mètres, doublant l'ancienne route, à l'extrémité est du projet.

La réalisation d'un bassin de rétention des eaux, situé dans la partie neuve côté Port-Vendres est également prévue.

Les anciennes chaussées (2 120 m²) seront réaménagées en parc de stationnement, en belvédère, ou rendues à l'espace naturel après leur utilisation pour le stockage temporaire et les installations du chantier.

L'opération génère un excédent de matériaux, les déblais étant évalués à 80 000 m³ et les remblais à 15 000 m³.

Selon le dossier, les objectifs visés par le présent projet sont :

- améliorer la sécurité des usagers et des populations environnantes, notamment au regard du risque d'incendie, parce qu'il facilite l'accès des secours,
- améliorer également la sécurité des piétons et cyclistes,
- homogénéiser les caractéristiques géométriques de la RD 914,
- sécuriser la desserte locale au col des Portes permettant l'accès au fort Béar et la route des crêtes,

⁴ La longueur devrait être indiquée dans le dossier.

- valoriser des points de vue sur le massif des Albères et la côte rocheuse grâce à l'aménagement de belvédères dont le nombre n'est pas précisé.

Les travaux nécessiteront des interruptions temporaires de la circulation des trains lors de la réalisation du pont-rail.

Le coût de l'aménagement est estimé à 12 millions d'€ dont 1,7 millions d'€ sont destinés aux mesures environnementales, aux aménagements paysagers, à l'assainissement de la plateforme routière et au suivi environnemental du chantier⁵. Le coût pour la compensation écologique est évalué à environ 400 000 €⁶.

1.4 Procédures relatives au projet

Le dossier est établi en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Port-Vendres ; il est prévu notamment un déclassement partiel de deux espaces boisés classés, pour 1 690 m².

Le maître d'ouvrage a réalisé l'étude d'impact du projet et la soumet à l'avis de l'autorité environnementale de façon volontaire.

L'opération a fait l'objet d'une demande d'autorisation unique au titre de l'ordonnance du 12 juin 2014. Le dossier inclut une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces protégées qui a été examinée par le Conseil national de la protection de la nature (CNPN)⁷, une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, une demande d'autorisation de travaux en site classé⁸ « Cap Béar, ses abords et le domaine public maritime », après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS)⁹ et un document d'évaluation des incidences Natura 2000¹⁰ du projet. L'opération a été autorisée le 24 octobre 2017 par décision ministérielle au titre de la réglementation relative aux sites classés.

S'agissant notamment de travaux en site classé dont l'autorisation relève du ministre, l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le dossier est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD).

Le dossier des incidences sur les sites Natura 2000 est conforme à la réglementation.

⁵ Le dossier ne précise pas si cette estimation s'entend ou non hors taxes, ni ne précise la date de valeur. Le coût affiché des mesures environnementales devrait être davantage détaillé, l'assainissement routier ne pouvant pas être distingué des techniques de construction routière. Il pourrait, en effet, ne pas être comptabilisé au titre des mesures environnementales.

⁶ Le dossier ne précise pas si le coût de la compensation (400 000 €) est comptabilisé dans le coût des mesures environnementales (1,7 millions d'€).

⁷ Le CNPN, en date du 25 juin 2017, a émis un avis favorable à l'opération, sous réserve de la mise en œuvre de la mesure compensatoire avant Plan national d'actions de la mesure en faveur des reptiles.

⁸ Monument naturel ou site dont la conservation ou la préservation présente un intérêt du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, qui ne peut être ni détruit ni modifié sauf autorisation spéciale (articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement).

⁹ La CDNPS a émis un avis favorable à l'opération lors de sa session du 14 septembre 2017, sous réserve de prescriptions techniques portant notamment sur l'aspect du pont rail.

¹⁰ 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).

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernent :

- la prévention des incendies de forêt,
- la préservation du patrimoine paysager dans le site classé du Cap Béar,
- la préservation de la biodiversité et notamment de l'état de conservation favorable des espèces et habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 traversés ou à proximité du projet.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le dossier est relativement clair et didactique, pour les sujets et thèmes évoqués. Le dossier mériterait néanmoins d'être complété par des conclusions intermédiaires pour chacun des thèmes étudiés.

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

Cinq variantes ont été étudiées et sont présentées au dossier, la première consistant à ne pas réaliser d'aménagement (« ne rien faire »), trois variantes de tracés neufs se distinguant par le col permettant le passage du massif Mas Rovira (variante ouest, variante par le col Perdiguier, variante par le col de Mig) et une variante consistant à aménager sur place la route départementale existante. La solution de ne rien faire a été écartée car ne répondant pas aux objectifs affichés de sécurité publique attachés au projet.

Les cinq variantes font l'objet d'une comparaison sommaire, dont il ressort que les variantes en tracé neuf sont les plus dommageables pour l'environnement et ont les coûts de réalisation les plus élevés. La variante d'aménagement sur place a été retenue. Une évolution de la variante de 2010, dite de 2014, optimisant le tracé sur place pour limiter les travaux de terrassement, est présentée et comparée à celle de 2010.

Enfin, des variantes portant sur le pont rail et son gabarit transversal, qui permettent les franchissements par une ou deux voies de circulation, ont été étudiées. La variante permettant le passage de deux voies de circulation et la réalisation des travaux au cours d'une opération qui privilégie une seule longue interruption des circulations de trains pour le ripage¹¹ du tablier, est retenue, sans toutefois que le dossier n'en précise les raisons, notamment du point de vue des effets sur l'environnement. Le dossier mériterait d'être complété par une conclusion sur ce chapitre précisant la variante retenue et le type de pont.

¹¹ Déplacement du tablier sur sa position définitive. Le tablier aura préalablement été réalisé à proximité, sur un site qui ne nuit pas à la circulation des trains et des véhicules routiers.

2.2 Analyse de l'état initial

2.2.1 Milieu physique

Le projet s'inscrit dans un relief très prononcé sur un substrat de schistes¹² de qualité variable, qui constitue une contrainte majeure pour le projet et ses caractéristiques géométriques, mais aussi pour la qualité des talus routiers et leur intégration paysagère.

La masse d'eau souterraine, dans un bon état quantitatif et chimique, est utilisée pour l'alimentation en eau potable, par des captages publics. Cependant, le projet ne se situe dans aucun des périmètres de protection de ces captages.

L'aménagement croise le tracé de plusieurs cours d'eau, certains étant situés en zone rouge du plan de prévention des risques d'inondation.

2.2.2 Milieux naturels et paysage

2.2.2.1 Habitats et flore

L'opération se situe en partie au sein du site Natura 2000 d'importance communautaire (SIC) « Côte rocheuse des Albères » n° FR9101481, caractérisé par le dossier en habitats à enjeux forts et très forts, et à proximité immédiate du SIC marin « Posidonies de la côte des Albères » n° FR9101482 et de la zone de protection spéciale (ZPS) « Cap Béar – Cap Cerbère » n° FR9112034, site majeur pour les oiseaux marins, tous peu communs en Languedoc-Roussillon, ainsi qu'au sein de plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹³).

Les principaux habitats d'intérêt communautaire recensés sur le site du projet, qui constituent les enjeux les plus forts, sont :

- les pelouses méditerranéennes xériques,
- les pelouses à Barbon velu¹⁴.

Ces dernières formations abritent l'intégralité des espèces végétales patrimoniales et protégées du site, parmi lesquelles deux espèces d'orchidées très rares en France, l'Ophris tenthède, protégée au niveau national et l'Ophris conique, dont la préservation constitue un enjeu important.

270 espèces végétales ont été recensées dans l'aire d'étude, dont deux sont protégées, l'Ail petit Moly, relativement rare dont la préservation est aussi un enjeu, et l'Ophris tenthède.

Le dossier ne recense pas formellement les espèces exotiques envahissantes dans l'état initial mais mentionne leur enlèvement et leur traitement par des filières spécialisées parmi les mesures destinées à éviter leur dissémination en phase travaux.

¹² Le schiste est une roche qui a pour particularité de présenter un aspect feuilleté, et de se débiter en plaques fines ou « feuillet rocheux » (Source Wikipedia)

¹³ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, 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.

¹⁴ Le Barbon velu est une grande graminée de pelouses sèches et de rocailles.

Deux espaces boisés classés au plan local d'urbanisme de Port-Vendres se trouvent dans l'emprise du projet.

2.2.2.2 Faune

Les enjeux faunistiques concernent principalement les groupes des insectes, des reptiles, des oiseaux et des mammifères. Parmi les insectes, est signalée la présence du Grand Capricorne, protégé à l'échelle nationale. Pour le groupe protégé des reptiles, deux espèces patrimoniales, le Lézard ocellé et le Psammodrome algire¹⁵, ont fait l'objet de plusieurs observations sur le site. 44 espèces d'oiseaux ont été recensées dont neuf protégées au niveau national parmi lesquelles quatre présentent un intérêt patrimonial fort à très fort, le Traquet oreillard¹⁶, le Cochevis de Thékla, l'Hirondelle rousseline, la Pie-grièche à tête rousse. Pour le groupe des mammifères, une seule espèce patrimoniale de chiroptères a été inventoriée sur la zone d'étude, le Minioptère de Schreibers¹⁷.

2.2.2.3 Paysage

Le cadre paysager d'ensemble est marqué par les caps et les baies qui se succèdent et les cultures de vigne en terrasses, pour constituer l'entité paysagère de la côte vermeille, côte rocheuse des Albères, ultime avancée des Pyrénées à l'est qui plonge dans la Méditerranée. Le projet se situe sur la frontière ouest du site classé « Cap Béar », caractérisé par des affleurements rocheux. Le cap classé de l'Oullestrel se situe à quelques kilomètres au sud du secteur d'étude ; il est en visibilité réciproque avec le projet.

2.2.3 Milieu humain

2.2.3.1 Trafic routier et accidentologie

L'étude du trafic routier revêt pour l'Ae une importance forte car elle fournit les données d'entrée (terme source) pour l'évaluation des effets, notamment sur le milieu humain, ceux-ci étant souvent directement dépendants du nombre, de la vitesse et des caractéristiques des véhicules qui circulent sur l'ouvrage.

L'étude de trafic est relativement succincte. Elle ne distingue pas les différentes catégories de véhicules. Du fait des enjeux de cette route étroite fortement fréquentée par les touristes en été, il conviendrait de distinguer les trafics des voitures particulières, des autobus et poids lourds, des autocaravanes et des bicyclettes. La période de fort trafic touristique n'est pas non plus prise en compte¹⁸.

L'Ae recommande d'affiner l'étude de trafic pour tenir compte de la période d'été et des différents types de véhicules circulant sur la RD 914.

¹⁵ Le dossier pourrait s'agrémenter de photographies de ces espèces.

¹⁶ Espèces figurant sur la liste rouge de l'union internationale de conservation de la nature (UICN) dans la catégorie LC (least concern)

¹⁷ Espèce figurant sur la liste rouge de l'union internationale de conservation de la nature (UICN) dans la catégorie NT (near threatened)

¹⁸ Il est mentionné incidemment dans le chapitre sur les impacts acoustiques, un surcroît de 4000 véhicules par jour en été.

L'analyse accidentologique portée dans l'étude d'impact fait état de quatre accidents de 2006 à 2012 sur la section du projet, aucun n'ayant été mortel ; ces informations devraient être actualisées. Elle conclut que la RD 914 est « *une route de montagne peu accidentogène*¹⁹ ». Le dossier ne décrit cependant ni les raisons de ces accidents, ni la période à laquelle ils ont eu lieu, ni les modes de déplacement des personnes accidentées, ni la manière dont les aménagements prévus auraient, le cas échéant, permis de les éviter. Cette appréciation qu'il convient de mener devra aussi prendre en compte un trafic moyen journalier annuel (à actualiser, la valeur indiquée au dossier, de 7 606 veh/j, datant de 2014) en chute de 2011 à 2013 avec une amorce de stabilisation en 2014, ainsi qu'une analyse quantitative et qualitative du trafic estival qui ne figure pas au dossier. Le dossier indique que le profil en travers retenu permet le passage d'un camion de pompiers en troisième voie afin de garantir la circulation des secours en cas d'incendie. En revanche, il n'est pas prévu de piste cyclable, ni de trottoir sur l'accotement, alors qu'un des objectifs du projet est d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes. Le dossier mentionne un « projet connexe » de piste cyclable²⁰ entre Port-Vendres et Paulilles, dont le tracé ne rejoint le présent projet qu'au niveau du pont-rail au sud.

Comme elle l'avait formulé dans son avis du 20 avril 2016 pour la section de la RD 914 entre Banyuls et Cerbère, l'Ae recommande de reprendre méthodiquement la définition des objectifs de l'aménagement et la description de l'état initial afin de démontrer en quoi les travaux sont une réponse appropriée et efficace aux problèmes de sécurité de toutes natures mis en avant, et ce faisant l'intérêt du projet.

2.2.3.2 Acoustique

L'opération d'aménagement de la RD 914 ne se situe pas en secteur urbain mais passe néanmoins à proximité de trois groupes d'habitations. Le dossier, à l'aide d'une campagne de mesures et de simulations effectuées avec le logiciel CadnaA, présente les niveaux sonores actuels de ces habitations²¹. Cependant, le dossier ne précise pas à quelle date ces mesures ont été réalisées, ce qui peut être important étant donné le surcroît de trafic de 4 000 véhicules par jour enregistré en été. Ne sont pas non plus indiqués les conditions de ces mesures, la version du logiciel employée ni les résultats du calage du logiciel qui est réalisé avant la modélisation des niveaux sonores.

L'Ae recommande de préciser, dans l'état initial acoustique, les dates et conditions des mesures réalisées et les résultats du calage du modèle acoustique.

2.2.4 Qualité de l'air

Pour un trafic moyen journalier annuel de 7 600 véhicule/jour (veh/j), le dossier présente les résultats des calculs de polluants de l'air effectués avec le logiciel Impact-Ademe en version 2²². Les émissions sont celles liées à la circulation en basse saison. L'Ae remarque que le logiciel utilisé date de 2003 et se base sur le logiciel Copert3 de l'agence européenne de l'environnement qui date de 1997. Le logiciel Copert5 disponible actuellement a considérablement évolué en prenant

¹⁹ D'après le dossier : « *Ses [...] caractéristiques géométriques peu favorables incitent les usagers de la route à rouler plus lentement et à redoubler de prudence.* »

²⁰ Le projet fait encore l'objet de plusieurs options, les rapporteurs ont été informés qu'il s'inscrivait au sein d'une voie verte européenne qui reliera Athènes à Cadix.

²¹ Les niveaux sonores de deux groupes d'habitation sont présentés en 2014 et le troisième en 2016 sans que le dossier n'explique pourquoi les niveaux sonores des trois groupes ne sont pas donnés au même horizon temporel.

²² Il s'agit d'une feuille de calcul commercialisée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) aujourd'hui obsolète, l'agence européenne de l'environnement distribuant le logiciel libre Copert5.

en compte les émissions réelles des véhicules diesel et non les valeurs normalisées qui sont bien inférieures. Néanmoins, cette remarque doit être relativisée par le fait que le parc de véhicules de 1997 était plus polluant que celui d'aujourd'hui.

L'étude s'est également appuyée sur des mesures d'ozone effectuées par le réseau de surveillance Air Languedoc-Roussillon à l'été 2007, qui n'ont pas révélé de dépassement des seuils réglementaires.

2.2.5 Risques naturels.

Le tronçon présenté dans le dossier est concerné par les risques d'inondation par crue torrentielle et de coulée de boue ou de glissement de terrain. Le zonage du plan de protection des risques est rouge (risque fort) au niveau du raccordement entre la nouvelle route et la route existante, ainsi qu'au débouché de l'ouvrage à Paulilles. Le risque d'incendie de forêt n'est pas pris en compte dans le plan de prévention des risques mais il est cartographié par le plan d'aménagement de la forêt contre l'incendie. Le risque d'incendie de forêt est qualifié de moyen au droit de l'ouvrage.

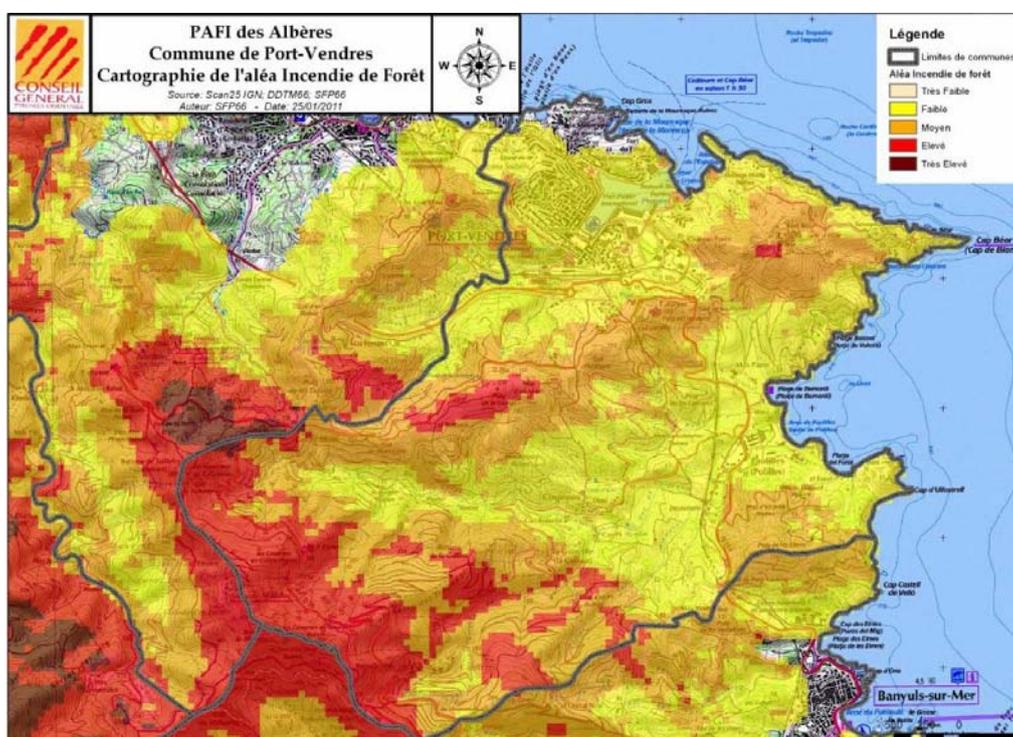


Figure 3 : cartographie des aléas d'incendie de forêt à proximité du projet (Source dossier)

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

2.3.1 Milieu physique

Le dossier présente le système d'assainissement longitudinal de la route, sur la section nouvelle et sur la section d'aménagement sur place.

Le dimensionnement d'un nouveau bassin de rétention, situé dans la première section neuve, est présenté dans le dossier. Sa modélisation hydraulique, calée pour retenir une crue centennale,

tient compte de sa géométrie, des apports du bassin versant. Le détail des calculs est fourni dans une annexe. Le déversement du bassin se produira à partir d'une crue trentennale.

Le traitement des eaux de chaussée de la section nouvelle de route au niveau du pont-rail n'est pas évoqué dans le dossier, les fossés et ouvrages étant figurés sur les cartes sans explication.

L'Ae recommande de présenter le calcul des ouvrages hydrauliques de la section nouvelle de la route au niveau du pont-rail et de préciser la nature du traitement des eaux de chaussée.

L'Ae note, par ailleurs, que le dossier, qui traite les eaux de chaussées de la nouvelle section côté Port-Vendres, ne prévoit pas de traiter les eaux de chaussées sur la section de route existante, mais seulement d'en assurer la collecte. Les eaux de chaussées de cette section seront, comme actuellement, rejetées directement dans le milieu naturel. Même si le relief du site ne rend pas l'exercice facile, l'Ae considère qu'un système d'assainissement et de traitement des eaux de l'ensemble des chaussées aurait pu être proposé pour assurer une prise en compte homogène de l'environnement sur l'ensemble de l'opération.

2.3.2 Milieu naturel

2.3.2.1 Faune, flore

En phase travaux

La durée estimée des travaux n'est pas mentionnée dans le dossier. L'Ae relève que le dossier retient, au titre des mesures d'évitement des impacts sur les oiseaux, la proscription de travaux sur les fronts de taille²³ pendant la période qui s'étale de mars à août inclus (soit la moitié de l'année), ce qui constitue une contrainte très forte en termes de calendrier. Comme ces travaux de terrassement des fronts de taille constituent une part très importante des travaux du projet, notamment au regard du soin qu'il est prévu d'apporter à la découpe des talus rocheux en vue de leur intégration paysagère, la présentation d'une ébauche de calendrier permettrait de s'assurer que ces deux objectifs environnementaux sont compatibles avec l'économie générale du chantier et son développement dans le temps.

L'Ae recommande de présenter une ébauche de calendrier de travaux qui prenne en compte les mesures de réduction que le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter, notamment l'absence de travaux sur les fronts de taille sur la période s'échelonnant de mars à août inclus, en s'assurant de sa compatibilité avec les différents impératifs, notamment financiers.

Pendant l'exploitation et compensations

Les impacts sont évalués selon une grille à cinq niveaux (nul, très faible, faible, modéré, fort). Les tableaux récapitulants ces impacts indiquent les impacts et les impacts résiduels après mesures d'évitement et de réduction. Des mesures compensatoires sont proposées dès lors que des impacts résiduels subsistent. Dans « *un souci de cohérence et de fonctionnalité écologique, la compensation du tronçon du projet de Port-Vendres à Paulilles sera couplée avec celle du tronçon de Banyuls à Cerbère* ». La surface affectée pour les habitats et les espèces à enjeux (Lézard ocellé, Psammodrome algire, Cochevis de Thékla, Traquet oreillard) cumulée des deux projets est de

²³ Les talus au bord de la route sont des fronts de taille dans le schiste avec traitement paysager

3,83 ha²⁴. Cette surface est portée à 6,56 ha dans le chapitre sur les impacts cumulés en tenant compte de deux autres projets : la construction d'un quai au sein du bassin du port de commerce de Port-Vendres (surface négligeable) et la construction d'une cave centralisatrice par le groupement inter-producteurs Collioure & Banyuls (impact sur 2,5 ha environ), Le ratio de compensation retenu est de 3 pour 1 pour les deux opérations qui concernent la RD 914, soit 11,5 ha. Le dossier indique, qu'à terme, « *l'objectif est d'acquérir l'ensemble des parcelles [dont le] total sera de 52 hectares* ». Le dossier devrait être complété d'une carte de localisation des parcelles prospectées et d'une actualisation de l'état d'avancement des procédures menées en vue de leur acquisition. Le dossier explicite les travaux de réouverture de milieux par gyrobroyage, de renforcement de l'habitabilité de ces milieux avec la réalisation par exemple de murets ou de tas en pierre sèche. Le dossier mentionne que le maître d'ouvrage a passé une convention avec le groupement composé du Groupe Ornithologique du Roussillon, de la SAFER 66 et d'OPIE-LR²⁵, pour la réalisation de l'état initial après travaux de ces parcelles destinées à la compensation, et la rédaction d'un plan de gestion de celles-ci pour une durée de trente ans. Le dossier ne précise pas où en est la procédure d'acquisition des parcelles de compensation, ni comment seront réalisés les travaux sur ces parcelles.

L'Ae recommande de compléter le volet du dossier relatif aux mesures compensatoires par :

- ***un engagement ferme du maître d'ouvrage pour une surface de compensation des impacts sur le milieu naturel de 50 ha,***
- ***une carte de localisation des parcelles prospectées pour la mise en place des mesures compensatoires,***
- ***la présentation de l'état d'avancement des procédures d'acquisition de ces parcelles,***
- ***la présentation des procédures envisagées pour la dévolution des travaux sur celles-ci.***

2.3.2.2 Paysage

Le chapitre sur le paysage est très détaillé et comporte de nombreux dessins et photographies qui illustrent la volonté de respecter le caractère du site, y compris en matière de qualité des matériaux utilisés pour les différents ouvrages. L'Ae n'a pas d'observation sur ce volet de l'étude d'impact.

2.3.3 Milieu humain

2.3.3.1 Acoustique

Sur la base de modélisations des niveaux acoustiques pour 2020 et 2040, présentées sous la forme de cartes de bruit, le dossier indique que les seuils réglementaires, définis dans l'état initial, ne sont pas dépassés, quand bien même les modifications apportées par l'aménagement en termes de niveau sonore pourraient être significatives. Pour autant, dans la poursuite de cette même logique retenue par le maître d'ouvrage, l'Ae considère que la démonstration du respect des seuils réglementaires telle qu'avancée n'est pas satisfaisante, au regard :

- du trafic pris en compte dans la modélisation de la situation future. Le trafic pris en compte est le trafic moyen journalier annuel TMJA (dont la valeur n'est d'ailleurs pas rappelée dans l'étude acoustique alors qu'il est un paramètre dimensionnant). Or le dossier

²⁴ La part relative à chaque projet n'est pas précisée.

²⁵ Association nommée Office pour les insectes et leur environnement de l'ancienne région Languedoc-Roussillon.

indique qu'« *en période estivale, ce trafic subit une augmentation non négligeable d'environ 4000 veh/j. Cette différence de trafic conduirait à terme à une augmentation d'environ 2 dB(A) des niveaux sonores en façade* ». Dans la même logique que celle retenue par le maître d'ouvrage pour la comparaison de l'état futur à l'état initial, le dossier pourrait caractériser l'état initial par le trafic antérieur au premier des aménagements de l'itinéraire de Perpignan à la frontière espagnole ;

- des niveaux sonores présentés uniquement par des cartes de bruit. La représentation par pas de 5 dB(A) ne permet pas de vérifier la différence à 2 dB(A) près, entre le niveau sonore à terme (2040) et le niveau sonore initial (2014). Il n'est pas tenu compte non plus des caractéristiques du bâti sur plusieurs étages ;
- l'échéance retenue pour qualifier le projet à terme. En effet, pour le bâti du secteur nord, deux échéances ont été retenues, 2020 et 2040, alors que pour le secteur sud, la modélisation des niveaux acoustiques est réalisée au seul horizon 2020.

L'Ae rappelle également que :

- pour le secteur neuf, il n'y a pas lieu de vérifier le caractère significatif de la modification puisqu'il ne s'agit pas d'une modification d'infrastructure ;
- la réglementation sur le bruit soumet le maître d'ouvrage à une obligation de résultat.

L'Ae recommande de :

- ***compléter l'étude acoustique pour prendre en compte un état futur qui tienne compte du trafic supplémentaire estival et un état initial avec un niveau de trafic antérieur aux aménagements déjà réalisés ou futurs de la RD 914, sur l'itinéraire de Perpignan jusqu'à la frontière, et revoir les obligations réglementaires du maître d'ouvrage le cas échéant,***
- ***compléter les résultats présentés sous forme de cartes par un tableau des niveaux acoustiques pour chaque bâti et pour chaque étage du bâti,***
- ***présenter les résultats de la modélisation à terme (2040) pour le secteur bâti au sud.***

S'agissant des mesures de réduction, même si le dossier indique que « *le maître d'ouvrage n'est pas contraint réglementairement à mettre en œuvre des protections phoniques* », une série de dispositifs sur le secteur du nouveau tracé (mise en place d'une couche de roulement en matériau bitumineux silencieux, réduction de la vitesse de circulation de 90 à 70 km/h et la combinaison de ces deux mesures) dans le but de « *rabaisser les niveaux sonores à des valeurs proches de l'état actuel* », est présentée. Cependant, le dossier ne précise pas lesquelles des mesures proposées seront mises en œuvre.

L'Ae recommande de clarifier les engagements fermes du maître d'ouvrage sur la réalisation des mesures de réduction acoustiques.

2.3.3.2 Impacts sanitaires

L'étude d'impact comporte une évaluation des risques pour la santé proportionnée aux enjeux du projet présenté. Les sources de risques sont la pollution atmosphérique, le bruit²⁶ et la pollution accidentelle des eaux. L'Ae observe que l'hypothèse retenue est celle d'un trafic constant pendant les prochaines années, ce qui conduit à ne pas aggraver le risque.-

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier comporte un document spécifique très complet évaluant les incidences sur les quatre sites Natura 2000 FR 9101481, FR 9101483, FR 9102023 et FR 9101482 situés à proximité de la RD 914 sur la section qui joint Port-Vendres à Paulilles. L'étude se base sur des inventaires bibliographiques, des entretiens avec des spécialistes des milieux rencontrés et des espèces qui les fréquentent et des analyses de terrain. L'Ae a noté avec satisfaction que les campagnes de terrain étaient plus approfondies que celles réalisées pour l'évaluation des incidences du tronçon situé entre Banyuls et Cerbère. Une analyse des incidences cumulées des deux tronçons figure également au dossier. L'étude conclut à l'absence d'impact sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 à proximité du tronçon reliant Port-Vendres à Paulilles et à l'absence d'incidence cumulée avec le tronçon entre Banyuls et Cerbère²⁷.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier présente les mesures de suivi que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre sur les parcelles destinées à la compensation des impacts sur le milieu naturel. Le dossier ne précise pas les éventuelles modalités d'intervention corrective en cas de non atteinte des objectifs, à définir également.

2.6 Analyses coûts avantages

Les consommations énergétiques, le coût collectif des pollutions, des nuisances et de l'insécurité routière ont conduit à une ébauche d'analyse. Celle-ci est basée sur une augmentation « naturelle » du trafic mais, selon le dossier, « *l'aménagement de la route vient contrebalancer cet effet en diminuant l'encombrement des voies, en fluidifiant le trafic* ». De fait, les avantages que le conseil départemental escompte de son projet, et *a fortiori* de l'aménagement de la liaison entre Perpignan et l'Espagne, n'ont pas été quantifiés, ni en matière de nuisances, ni en matière d'amélioration de la sécurité routière. L'Ae considère cependant que, compte tenu du fait que le bénéfice principal de l'opération concerne la gestion du risque d'incendie de forêt, il paraît difficile d'en fournir une évaluation du rapport coût avantages.

²⁶ Par ailleurs, l'affirmation portée au dossier, selon lequel « les niveaux de bruit moyens issus du trafic routier ne sont pas de nature à provoquer des détériorations importantes de l'ouïe » suggère que les seuls risques sanitaires liés au bruit sont des pathologies de l'appareil auditif, ce qui est erroné. Le rapport de l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), documenté dans son rapport de 2013, les risques « extra-auditifs » liés à l'exposition environnementale, notamment l'hypertension artérielle et l'infarctus du myocarde. Anses 2013. Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail relatif à l'évaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental

²⁷ Le seul impact concerne le tronçon entre Banyuls et Cerbère où le projet aura une incidence significative sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Côte rocheuse des Albères ».

2.7 Mise en compatibilité du PLU de Port-Vendres

La mise en compatibilité du PLU de Port-Vendres n'appelle pas de remarques particulières de l'Ae.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est de bonne facture. Richement illustré, il permet une bonne appréhension du projet.

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