



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la création d’un relais-vrac GPL et d’un
diffuseur autoroutier à Druye (37)**

n°Ae : 2019-74

Avis délibéré n° 2019-74 adopté lors de la séance du 9 octobre 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 octobre 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le la création d'un relais-vrac GPL et d'un diffuseur autoroutier à Druye (37).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, 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 le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Christine Jean

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de l'Indre-et-Loire, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 12 juillet 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de 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 un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 25 juillet 2019 :

- la préfète de département de l'Indre-et-Loire, qui a transmis une contribution en date du 21 août 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Centre-Val de Loire, qui a transmis une contribution en date du 5 août 2019.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 25 juillet 2019 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Centre-Val de Loire qui a transmis une contribution en date du 29 août 2019.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Christian Dubost, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'opération présentée consiste en l'implantation par la société Primagaz d'un « relais-vrac » de gaz de pétrole liquéfié (GPL) sur la commune de Druye (Indre-et-Loire) à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Tours, en substitution d'une partie de l'installation actuelle située à Saint-Pierre-des-Corps, et en la création par Cofiroute d'un diffuseur sur l'autoroute A85 afin de faciliter la desserte du site par les poids lourds, cette nouvelle liaison étant également utilisable par les populations riveraines.

Le dossier présenté est composé de deux sous-dossiers distincts, d'assez bonne facture, réunis avec une simple note chapeau ; il n'appréhende de fait pas les deux opérations comme relevant d'un projet unique. L'Ae recommande en conséquence de revoir sa structuration afin de permettre une compréhension globale des impacts notamment en matière de gestion des matériaux, de gaz à effet de serre, de milieu naturel.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la diminution des risques technologiques liée à l'arrêt de l'activité du site actuel de Saint-Pierre-des-Corps, et la maîtrise des risques sur le site de Druye,
- la préservation du milieu naturel et de la biodiversité, notamment de l'avifaune et des amphibiens,
- la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Si l'opération routière fait l'objet d'une analyse de variantes, le choix du site d'implantation du relais-vrac ne fait l'objet d'aucun développement dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, la version publique de l'étude de dangers est trop lacunaire pour permettre au lecteur de bien comprendre les caractéristiques et les effets du projet. L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en conciliant les principes de transparence et de maîtrise des risques liés à la malveillance et de préciser les hypothèses de trafic et méthodes retenues pour l'évaluation des risques de l'installation sur les circulations sur la voie gérée par Tours métropole Val-de-Loire et la ligne ferroviaire proches.

Les autres principales recommandations de l'Ae portent sur la caractérisation et la prise en compte des zones humides, sur la faune, avec une meilleure justification du caractère négligeable des impacts résiduels (absence d'effet sur l'avifaune en lien en particulier avec un site Natura 2000 proche, forte limitation des effets des travaux sur les amphibiens) et sur l'intégration d'une synthèse didactique des études de trafic.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

L'opération consiste en l'implantation par la société Primagaz d'un « relais-vrac » de gaz de pétrole liquéfié (GPL)², sur la commune de Druye (Indre-et-Loire) à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Tours, et en la création par Cofiroute d'un diffuseur sur l'autoroute A85, afin de faciliter la desserte du site par les poids lourds.

Le relais-vrac servira au stockage du GPL. Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que le seul produit stocké sera du propane. Il s'agit d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) de type Seveso seuil bas³ qui sera implantée sur un site de 10,2 hectares, actuellement propriété de l'État, successivement utilisé comme dépôt de matériaux pour la construction du périphérique routier de Tours puis comme site d'installation de la centrale d'enrobage lors de la construction de l'A85.

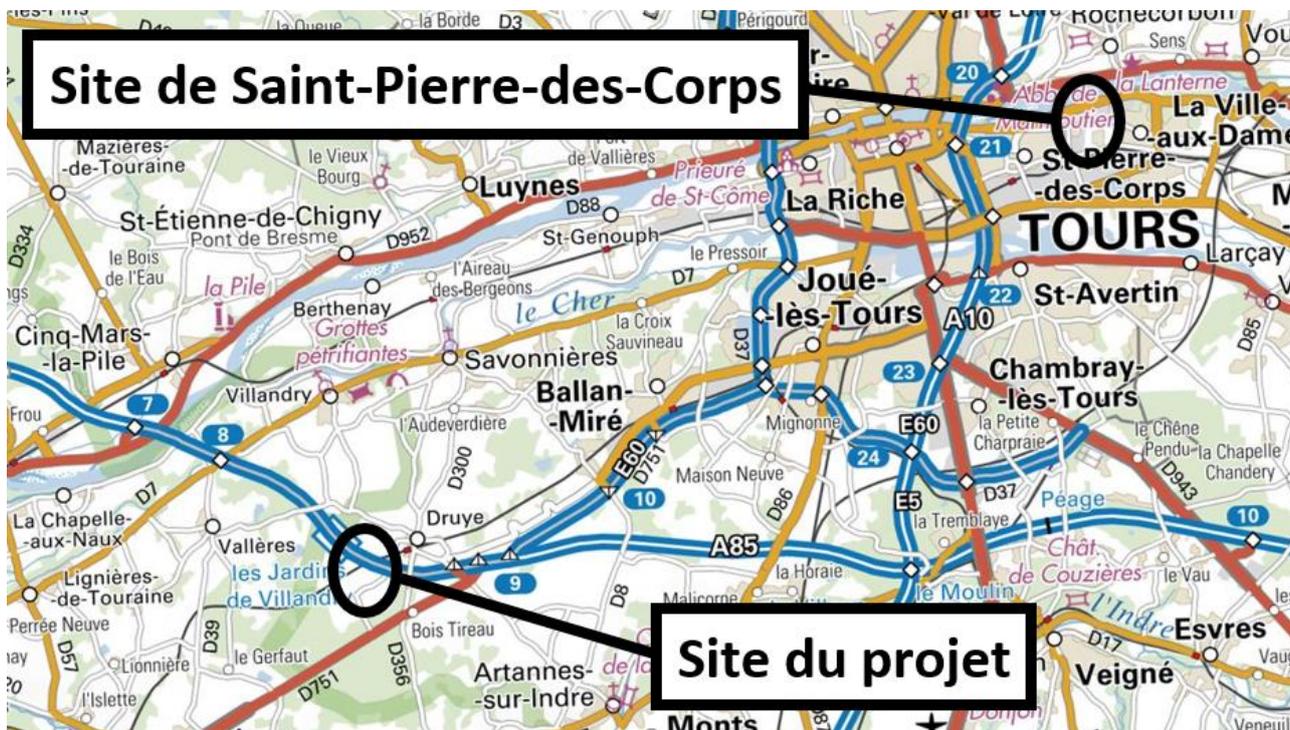


Figure 1 : Site de Saint-Pierre-des-Corps et site du projet (Source : Geoportail modifié par les rapporteurs)

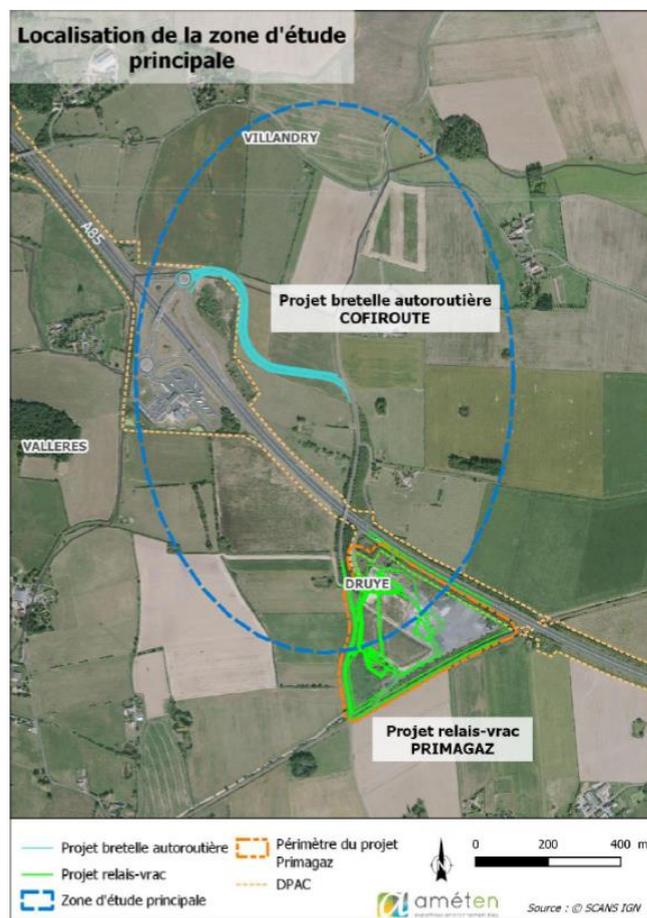
- ² Le gaz de pétrole liquéfié est un mélange d'hydrocarbures légers, stocké à l'état liquide et issu du raffinage du pétrole pour 40 % et de traitement du gaz naturel pour 60 %. Les hydrocarbures constituant le GPL, dans son appellation officielle, sont essentiellement le propane et le butane (source : Wikipédia).
- ³ La directive Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Les seuils « haut » et « bas » déterminent des niveaux de prescriptions différents. Pour le propane liquide, les seuils sont de 50 (bas) et 200 tonnes (haut) (source Wikipédia).

Les prescriptions du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de l'installation actuelle sur Saint-Pierre-des-Corps nécessitant l'acquisition de plusieurs dizaines d'habitations, l'État, les collectivités et la société Primagaz ont privilégié d'un commun accord la recherche d'un site plus éloigné, de taille plus réduite, centré sur la seule fonction de relais-*vrac*⁴ avec un volume réduit lié à une meilleure gestion des stocks.

Le relais-*vrac* sera approvisionné par des camions-citernes gros porteurs et le produit sera expédié vers les clients essentiellement par camions-citernes petits porteurs. L'étude d'impact ne précise pas les utilisations prévues du GPL, ni les volumes de stockage de l'installation existante de Saint-Pierre-des-Corps et du relais-*vrac*⁵.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la nature du produit stocké et ses usages.

Le site du relais-*vrac* sera accessible à partir de la bretelle créée au niveau du diffuseur puis par la voie métropolitaine⁶ de la Prudhommière grâce au franchissement existant au-dessus de l'A85.



Le cercle pointillé bleu correspond à la zone d'étude principale du projet Cofiroute.

Figure 2 : Le projet et ses deux composantes (source : dossier)

⁴ Suite à l'arrêté préfectoral du 20 octobre 2017 portant approbation du PPRT, l'État, les collectivités locales et Primagaz ont décidé, au vu du coût très élevé des mesures foncières nécessaires à son respect, de privilégier la fermeture complète du site de Saint-Pierre-des-Corps et la recherche d'un autre site proche de Tours pour l'activité relais-*vrac*. L'activité « emplissage » est arrêtée.

⁵ Les volumes, respectivement de 5 000 m³ pour le site de Saint-Pierre-des-Corps et de 400 m³ pour le relais-*vrac*, apparaissent en revanche dans le rapport de présentation de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU.

⁶ Voie désignée comme communale dans le dossier mais faisant partie de la voirie gérée par « Tours Métropole Val de Loire ».

Le dossier présenté à l'Ae se présente sous une forme complexe et quelque peu confuse :

- une étude d'impact relative à l'opération « relais-vrac », présentée par Primagaz,
- une étude d'impact pour l'opération « diffuseur », présentée par Cofiroute,
- une note chapeau analysant les impacts cumulés présentée conjointement par Primagaz et Cofiroute,
- une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Druye relative au diffuseur autoroutier (article L. 126-1 du code de l'urbanisme),
- une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Druye relative au projet de relais-vrac.

Si le projet est présenté comme unique (la note chapeau indique « *La réalisation des deux projets est vue comme un projet unique* »), il n'a pourtant pas été conçu conformément aux prescriptions du code de l'environnement⁷ sous la forme d'un seul dossier, comme le recommandait d'ailleurs l'Ae dans sa décision de soumission à évaluation environnementale du 8 août 2018 après examen au cas par cas, qui stipulait expressément : « *L'étude d'impact est celle du projet constitué de [la création du diffuseur autoroutier] et de la plate-forme vrac Primagaz* ».

Le relais-vrac et le diffuseur sont de fait traités par les maîtres d'ouvrage comme deux projets distincts.

Il convient par ailleurs de souligner qu'une enquête publique spécifique a été organisée au mois de septembre pour la mise en compatibilité du PLU et que l'opération routière de desserte du site nécessite également le recalibrage de la voirie locale (passage de 3,5 m à 5,5 m de large par rétrécissement des accotements), non évoqué dans le dossier.

L'Ae recommande de reconfigurer le dossier de telle sorte que les opérations soient comprises comme constitutives d'un même projet et notamment de produire un résumé non technique commun.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les éléments composant le relais-vrac sont énumérés dans le dossier : réservoir de GPL sous talus, zones de stationnement des camions, installations de transfert, pont-bascule pour le pesage avant et après le chargement ou le déchargement, installations de lutte contre les incendies, local technique, bâtiment de bureaux, bâtiment d'entreposage de matériels et bassins d'eaux pluviales. Les plans fournis ne permettent néanmoins pas de comprendre le fonctionnement du site et en particulier l'organisation des circulations. La lecture de l'étude d'impact est de ce fait rendue difficile.

Le diffuseur sur l'autoroute A 85 se développe, à partir de l'aire de service des jardins de Villandry, sous la forme d'une route nouvelle à 2x1 voies sur une longueur de 700 mètres environ sans barrière de péage (cette section de l'autoroute est gratuite) pour rejoindre la voirie métropolitaine.

⁷ Extrait du III de l'article L. 122-1 : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* ».

Le coût global du projet est estimé à 6 millions d'euros environ avec un financement assuré dans le cadre du PPRT de Saint-Pierre-des-Corps, à 33 % par Primagaz et une prise en charge du solde par l'État et les collectivités territoriales ; la mise en service est prévue en 2021 selon les informations fournies aux rapporteurs.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de diffuseur a fait l'objet d'un examen au cas par cas. Le projet faisant l'objet d'une approbation par le ministre en charge des transports également en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae). Par décision n° F-024-18-C-0054 en date du 8 août 2018, l'Ae a prescrit l'élaboration d'une étude d'impact.

Le projet de diffuseur est considéré comme une modification substantielle de l'infrastructure existante (aire de service de Villedry) et de ce fait soumis à la délivrance d'une nouvelle autorisation environnementale.

Le relais-vrac est également soumis à la délivrance d'une autorisation environnementale en tant qu'installation classée pour la protection de l'environnement.

Le projet fera l'objet d'une enquête publique.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de ce projet, appréhendé dans sa globalité, sont les suivants :

- la diminution des risques technologiques liée à l'arrêt de l'activité du site actuel de Saint-Pierre-des-Corps, et la maîtrise des risques sur le site de Druye,
- la préservation du milieu naturel et de la biodiversité, notamment de l'avifaune et des amphibiens,
- la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

Au-delà des observations formulées au paragraphe 1.1 sur la structuration du dossier, l'étude d'impact est complète, avec un niveau de détail respectant le principe de proportionnalité.

Le dossier du diffuseur souffre cependant d'une structuration quelque peu confuse, et ce d'autant plus qu'il n'existe pas de guide de lecture présentant la finalité des différentes pièces et que celles-ci sont toutes regroupées dans un même volume (tant dans la version papier que dans la version informatique). Le même document regroupe la pièce « Description du projet » (dénommée dossier d'autorisation environnementale dans les pieds de page), le résumé non technique, particulièrement long pour un petit projet (70 pages) et l'étude d'impact proprement dite ainsi que ses annexes.

Certains schémas sont peu lisibles (exemples : schéma synoptique du dossier de projet de l'assainissement actuel des eaux pluviales ; schéma des solutions étudiées du résumé non technique), ne permettant pas au lecteur d'apprécier correctement les enjeux correspondants.

L'Ae recommande de revoir la structuration de la partie du dossier relative au diffuseur en clarifiant les appellations, en créant des fascicules séparés pour le dossier d'autorisation environnementale et l'étude d'impact. Elle recommande également de réexaminer les différents schémas et illustrations afin d'en améliorer la qualité formelle.

La finalité de la note chapeau n'est pas très claire, oscillant entre dossier synthétique de projet et résumé non technique. Elle souffre d'une qualité globale en retrait par rapport au reste du dossier avec des cartes de qualité médiocre, des sigles non explicités etc., rendant de fait la lecture difficilement accessible pour le public.

2.1 État initial

L'analyse des enjeux environnementaux est détaillée au travers de nombreuses thématiques avec une classification en cinq niveaux « *Non significatif à Faible* », « *Faible à Modéré* », « *Modéré à Assez fort* », « *Fort* » et « *Très fort* ». L'association au sein d'un même niveau de deux qualificatifs ne facilite pas la compréhension.

2.1.1 Compatibilité avec les plans et programmes

Le dossier analyse les plans et programmes s'appliquant au territoire, puis la cohérence du projet avec ces documents dans le chapitre relatif à l'état initial pour le diffuseur et dans des sections dédiées pour le relais-vrac. Le dossier affirme la compatibilité avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE), alors que l'une des grandes orientations de ce schéma est intitulée « *Promouvoir un aménagement du territoire concourant à la réduction des gaz à effet de serre* ». Il en est de même pour le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle, l'étude d'impact du diffuseur indiquant à cet égard que « *le projet ne rentre pas directement dans une des actions identifiées dans le PPA* » alors que l'une des grandes orientations de ce document est formulée ainsi : « *promouvoir un aménagement du territoire concourant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre* ». En l'absence d'éléments précis, il n'est pas possible de vérifier ces affirmations.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne comporte quatorze orientations dont une relative aux zones humides (« *Préserver les zones humides* »). Là encore le dossier affirme la compatibilité sans la démontrer, allant même jusqu'à conclure : « *Ainsi, au regard du SDAGE, le projet [de diffuseur] est compatible avec ces objectifs et décline totalement les orientations du SDAGE* ». Le secteur d'étude n'est pas concerné par un schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage), le périmètre du Sage du Cher aval ne recoupant qu'une très faible partie du territoire de la commune de Druye.

Le dossier ne démontre pas non plus la compatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle, se contentant d'écrire dans le cas du diffuseur que « *Le [plan local d'urbanisme (PLU)] de Druye est en cohérence avec le SCoT en vigueur, par*

conséquent le projet est compatible avec les documents d'urbanisme », l'étude d'impact du relais-
vrac concluant quant à elle à l'absence d'incompatibilité.

L'Ae recommande de justifier la cohérence du projet avec les différents plans et programmes s'appliquant au territoire : schéma régional climat air énergie (SRCAE), plan de protection de l'atmosphère (PPA), schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) et schéma de cohérence territoriale (SCoT) notamment.

2.1.2 Environnement physique

Hydrologie et hydrogéologie

Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est présent sur le site ou à proximité ; aucun cours d'eau pérenne n'y est par ailleurs recensé. Le secteur d'étude comprend toutefois plusieurs mares et étangs. Il est situé dans la zone de répartition des eaux de la nappe du Cénomaniens et en zone sensible à l'eutrophisation.

L'état actuel des masses d'eaux souterraines n'est pas indiqué.

D'après les données issues du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), le secteur d'implantation du diffuseur présente une sensibilité forte aux risques d'inondation par remontée de nappe. Les bassins existants liés à l'aire de service et la plateforme autoroutière ont été dimensionnés pour stocker et traiter par décantation un volume correspondant à une averse décennale. Le stockage dans les bassins permet d'écarter les débits de pointe des eaux pluviales et les restituer aux fossés autoroutiers à un débit maximal compatible avec le pouvoir auto-épurateur des milieux récepteurs et de bloquer les déversements accidentels par un système de vannage manuel.

Pollution des sols

Le site du relais-
vrac comprend d'importants monticules de matériaux issus de déblais pouvant atteindre 8 à 9 mètres de hauteur. Les caractéristiques physiques des sols sont présentées dans le dossier mais il n'est pas fait état de leur éventuelle pollution alors que celle-ci est possible, une partie de ces matériaux provenant des travaux de la construction du périphérique de Tours. On note également la présence de dépôts divers sur le site (déchets de matériaux de construction par exemple).

Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que des études de pollution des sols avaient été réalisées et avaient permis de conclure à l'absence de pollution des sols.

***L'Ae recommande de compléter le dossier en présentant les résultats de l'analyse des sols et des remblais du site d'implantation du relais-
vrac.***

2.1.3 Environnement naturel

Zones remarquables

Le secteur du projet est éloigné de plusieurs kilomètres de toute zone naturelle de protection ou d'inventaire ; les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)⁸ les plus proches, « Loire tourangelle » de type II et « La Loire entre l'île de la providence et l'île du passeur » de type I, sont situées à un peu moins de quatre kilomètres.

On notera que la zone d'étude « *secondaire* » (élargie) recoupe en partie le territoire du parc naturel régional (PNR) de Loire-Anjou-Touraine : si la commune de Druye au sein de laquelle le projet se développe ne fait pas partie du périmètre du PNR, celles de Villandry et Vallères, très proches, sont incluses dans le PNR. Dans ce contexte, la consultation officielle du PNR apparaît opportune même si aucune obligation juridique ne l'impose.

Natura 2000

Trois sites Natura 2000⁹ sont pris en considération dans le dossier : la zone de protection spéciale (ZPS) « Vallées de Loire, d'Indre-et-Loire » (FR2410012) à 3,1 kilomètres au nord du projet et les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) « La Loire de Candes-Saint-Martin à Mosnes » (FR2400548) à 3,8 kilomètres au nord et les « Basses vallées de la Vienne et de l'Indre » (ZPS FR2410011) à 6 kilomètres environ au sud.

Le dossier identifie une seule espèce recensée pour les sites Natura 2000, présente sur le site d'étude. Il s'agit de l'Œdicnème criard, pour lequel le dossier mentionne simplement « *Espèce recensée dans la zone d'étude, oiseau considéré comme nicheur possible sur les terrains caillouteux de l'ancienne carrière [du diffuseur]. Néanmoins, le projet n'est pas de nature à nuire au bon accomplissement du cycle biologique de l'espèce et à remettre en cause son état de conservation sur le territoire biogéographique étudié* ». Cette analyse apparaît trop succincte.

L'Ae recommande de mieux justifier l'absence d'incidence du projet sur la ZPS « Vallée de la Loire, d'Indre-et-Loire » et sur les populations et habitats de l'Œdicnème criard.

Zones humides

Pour le relais-vrac, la formulation utilisée dans l'étude d'impact est ambiguë : « *aucune zone humide sur la base du double critère n'a été observée. Toutefois, les habitats typiques des milieux humides à savoir la Saulaie blanche et la jonchaie sont considérée[s] comme des zones humides d'un point de vue réglementaire* ».

⁸ Lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

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 « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS), ceux qui le sont au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC).

L'étude d'impact du diffuseur présente une analyse approfondie relative à chacun des deux critères (pédologiques et végétation) avec à chaque fois 36 points d'analyse. Elle conclut à la présence de quatre secteurs humides respectant les deux critères.

Dans les deux cas, les conclusions présentées ne sont désormais plus conformes à la définition de l'article L. 211-1 du code de l'environnement qui prévoit qu'une zone est définie comme humide si elle respecte soit le critère pédologique soit le critère floristique, les deux critères ne devant pas nécessairement être satisfaits simultanément¹⁰.

L'Ae recommande de reprendre l'identification des zones humides sur le site du projet en se fondant sur la rédaction actuelle de l'article L. 211-1 du code de l'environnement.

Habitats et continuités écologiques

Si la zone d'étude est concernée par trois sous-trames du schéma régional de cohérence écologique (milieux boisés, milieux prairiaux, milieux humides), aucun corridor ni aucun réservoir de biodiversité ne concerne le secteur d'implantation proprement dit, qui est *a contrario* situé à proximité de l'A85, élément fragmentant majeur du SRCE. Les habitats identifiés sont majoritairement des cultures, des pâtures mésophiles ainsi qu'une saulaie marécageuse et quelques espaces (y compris linéaires) de type fourrés médio-européens dans le cas du diffuseur. Ce sont des milieux herbacés, quelques secteurs de saulaie, des fourrés, et quelques espaces humides, mares et fossés dans le cas du relais-vrac.

Faune et flore

Les études d'impact présentent de manière claire et didactique les résultats des inventaires naturalistes conduits dans le cadre du projet.

L'enjeu floristique, considéré comme faible à modéré, est de fait concentré sur les secteurs de la saulaie marécageuse dans le cas du diffuseur et de la saulaie blanche dans le cas du relais-vrac. Le dossier fait référence dans le chapitre consacré aux impacts à la présence de cinq espèces exotiques envahissantes sur le site du relais-vrac mais celles-ci ne sont pas décrites dans l'état initial.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation des espèces végétales exotiques envahissantes et de leurs potentialités d'expansion dans les zones concernées par le projet.

En ce qui concerne la faune, les enjeux du secteur de passage de l'opération routière sont contrastés :

- enjeux « non significatifs à faibles » en ce qui concerne les mammifères terrestres, mais aussi les chiroptères, du fait pour ceux-ci de l'absence de gîte identifié sur le secteur. On notera toutefois la présence avérée de la Pipistrelle de Kuhl et de la Pipistrelle commune ; un classement en enjeu « faible à modéré » apparaît ainsi plus approprié,

¹⁰ Extrait du 1° du I de l'article L. 211-1 du code de l'environnement : « on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année » ; la dernière modification des critères de qualification d'une zone humide date du 24 juillet 2019 et a précisé que l'observation de l'un des deux critères suffisait pour qualifier une zone d'humide.

- enjeux significatifs en ce qui concerne l'avifaune avec en particulier la présence dans l'aire d'études d'espèces patrimoniales observées en période de reproduction : l'Alouette des champs, l'Œdicnème criard, le Bruant jaune et le Tarier pâtre dans la zone du diffuseur ainsi que la Fauvette des jardins, la Linotte mélodieuse, l'Alouette des champs, le Bruant jaune et le Chardonneret élégant dans la zone du relais-vrac. Le Héron garde-bœufs est présent en période d'hivernage dans la zone du futur diffuseur,
- enjeux également significatifs en ce qui concerne les reptiles (Couleuvre d'Esculape, Coronelle lisse notamment) présents dans l'ancienne carrière à proximité de l'aire de service et aux abords du site du relais-vrac, et les insectes, avec, dans le cas du diffuseur, deux espèces patrimoniales (mais non protégées) dont la présence est toutefois incertaine : le Sympétrum de Fonscolombe (libellule), et le Grillon des torrents,
- enjeux forts pour les amphibiens du fait de la présence des mares situées au sud-est de l'aire de service dans le cas du diffuseur et dans deux secteurs pour le relais-vrac, avec en particulier le Triton ponctué, mentionné « en danger » dans la liste rouge régionale, le Pélodyte ponctué (enjeu qualifié de « fort »), mais aussi le Triton crêté et le Triton palmé (enjeux analysés comme « modéré à assez fort »), la Rainette verte, et la Grenouille agile.

Le dossier présente des cartographies de synthèse claires (cf. figures 3 et 4 ci-après) permettant de localiser les principaux secteurs à enjeux, situés en bordure sud-est de l'aire de service : ancienne carrière, mares, saulaie marécageuse dans le cas du diffuseur et dépressions humides utilisées par les amphibiens pour leur reproduction dans le cas du relais-vrac.

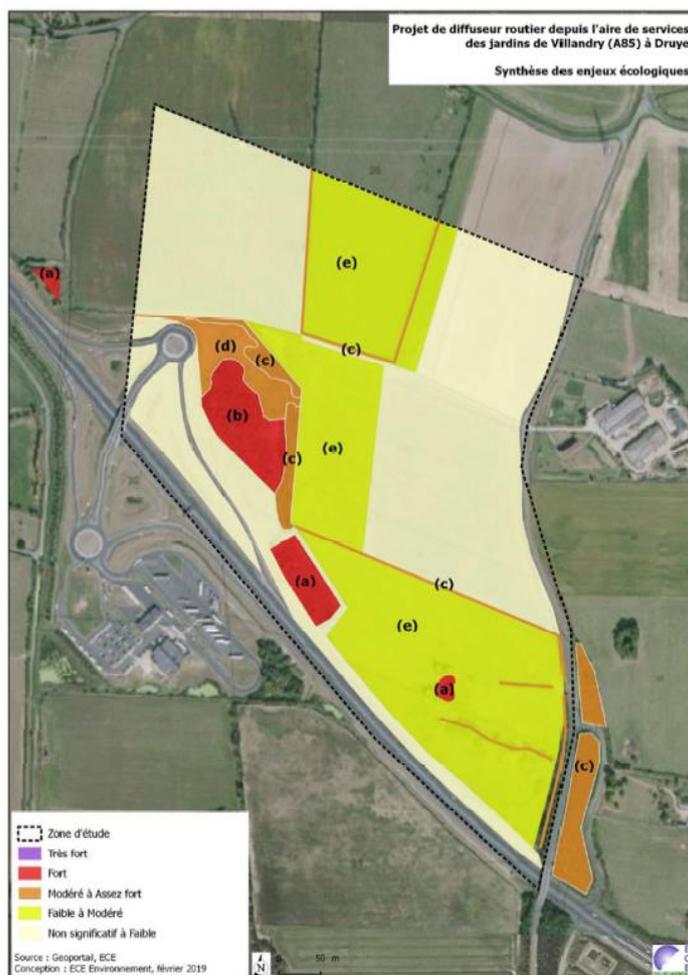


Figure 3 : Synthèse des enjeux naturalistes pour le site du diffuseur

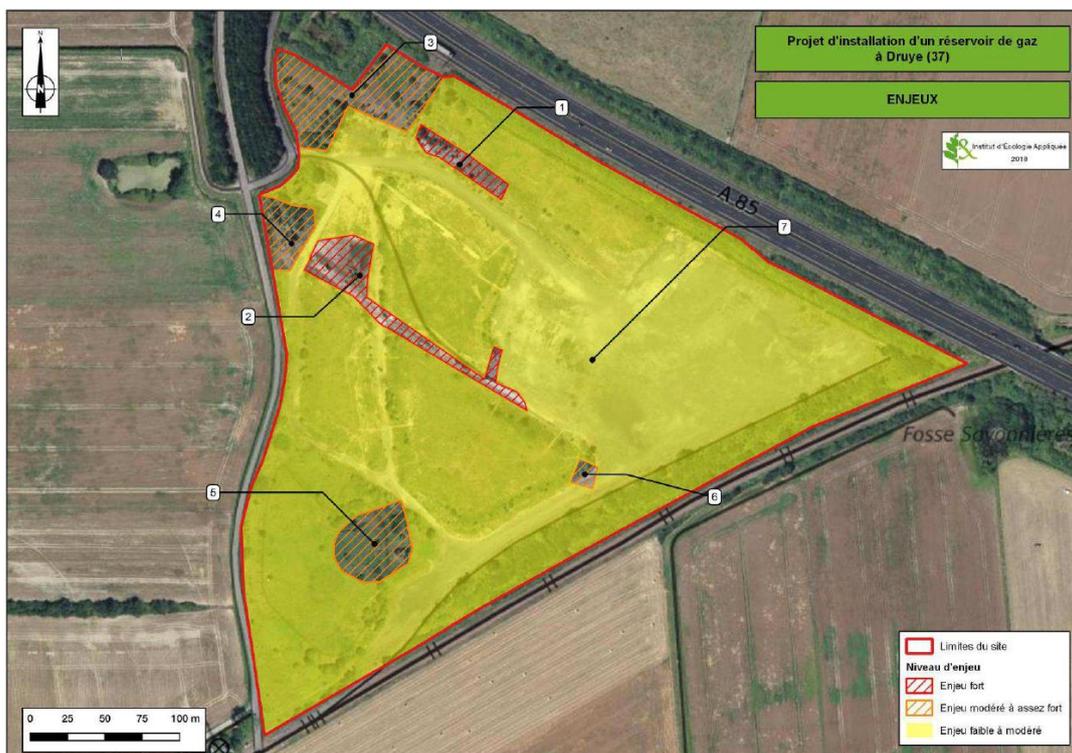


Figure 4 : Synthèse des enjeux naturalistes pour le site du relais-vrac

Paysage

L'enjeu paysager est jugé peu important, l'unité paysagère des plateaux agricoles du centre Touraine se caractérisant par une certaine platitude, de « *larges parcelles agricoles ponctuées par un habitat de qualité variable* », un « *paysage ouvert parfois calé par un bois ou un bosquet, parfois dégagé et nu* » et des « *bourgs en points d'appel et relais visuels généralement dans un environnement dégagé et nu* ». Le paysage de la zone d'étude est dominé par l'agriculture et l'autoroute.

2.1.4 Environnement humain

Population

Le projet est situé sur la commune de Druye, à proximité de Vallères et Villandry, chacune des trois communes ayant une population de l'ordre du millier d'habitants, avec une forte croissance (entre 50 et 100 % depuis 1982 selon les communes). Le territoire est agricole (64 % de la superficie de la commune de Druye), avec dans le secteur du projet de la culture céréalière diversifiée et des prairies. L'enjeu agricole est considéré comme modéré du fait d'une qualité médiocre des sols.

Le secteur d'implantation du projet est peu dense en habitations, la plus proche (ferme située à droite de la figure 3) est située à un peu plus de 100 mètres de l'extrémité de la bretelle du diffuseur et de 300 mètres du relais-vrac, celui-ci n'étant distant que d'un peu plus de 300 mètres des hameaux de la Sansonnière et de la Bernassière. Le dossier considère l'enjeu « population et contexte socio-économique » comme fort (en positif), sans réelle justification et ce d'autant plus que, comme on le verra plus loin, l'étude d'impact prend l'hypothèse d'une absence d'induction de trafic local.

Trafic

Plusieurs échangeurs encadrent l'aire de service de Villandry : les échangeurs n° 8 au nord-ouest (trafic de l'ordre de 4 000 véhicules par jour), et n° 9 et 9.1 au sud-est (17 000 véhicules par jour). La route métropolitaine de la Prudhommière qui relie le site du diffuseur à celui du relais-vmac supporte aujourd'hui un trafic faible, d'environ 180 véhicules par jour.

Le dossier du diffuseur intègre en annexe une étude de trafic, très technique, qui souffre d'une absence de présentation du contexte et d'un manque de lisibilité des cartes. Il y est ainsi difficile de connaître le trafic global sur l'autoroute (un peu plus de vingt mille véhicules par jour en moyenne, le maximum étant atteint en période estivale), en croissance d'environ 1 % par an, et de comprendre les fonctionnalités des échangeurs encadrant l'aire de service. Une cartographie plus claire des trafics actuels et futurs, tant sur le réseau autoroutier que sur le réseau viaire départemental et local, permettrait de mieux comprendre l'organisation générale des déplacements mais aussi de mieux appréhender les nuisances notamment sonores liées à la création du diffuseur.

Le dossier ne précise pas si la route actuelle est techniquement apte à recevoir le trafic supplémentaire, amené à croître fortement. Lors de leur visite, les rapporteurs ont appris que la voie métropolitaine serait élargie (sauf au droit du pont, qui fera l'objet d'une mesure d'exploitation afin d'éviter des croisements de poids lourds) sans que cette information ne soit fournie dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation générale du contexte en matière de trafic avec des informations synthétiques et didactiques et un support cartographique de qualité.

Le site du relais-vmac est longé au sud par la voie ferrée Tours-Chinon dont le trafic maximum est de 20 trains par jour.

Bruit

L'autoroute proche du projet est en catégorie 2 au titre du classement sonore des infrastructures terrestres ; les quelques habitations du secteur sont toutefois toutes situées en zone d'ambiance sonore préexistante modérée avec des niveaux de bruit diurne compris entre 53 et 57 dB(A).

Qualité de l'air

L'étude d'impact, pourtant élaborée au printemps 2019, s'appuie sur la circulaire du 25 février 2005, et non sur la « *Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières* » qui s'y substitue.

Les données disponibles dans le dossier relatif au diffuseur, qui datent de 2014, montrent de faibles niveaux de pollution dans ce secteur avec par exemple 15 µg/m³ pour les PM10 (l'objectif qualité de l'OMS est de 30). Seul l'ozone connaît une dizaine de jours de dépassement par an de l'objectif de qualité, sans jamais excéder le seuil d'information. Ces données ne sont pas reprises dans la note chapeau.

Émissions de gaz à effet de serre

Les informations fournies sur le climat se limitent à une analyse sommaire de la compatibilité avec le SRCAE et à des généralités sur les conditions climatiques de la zone d'étude, sans intérêt pour l'évaluation des impacts du projet.

L'état initial pourrait utilement être complété par des informations sur le plan climat énergie territorial (PCAET) et sur les émissions liées à l'activité de distribution du propane du site actuel.

Synthèse de l'état initial

L'étude d'impact présente une synthèse des enjeux environnementaux. Aucune thématique n'est considérée comme un enjeu très fort, deux thématiques étant classées en enjeu fort : milieu naturel/amphibiens et contexte socio-économique avec effet potentiellement positif ce qui ne semble pas évident au regard de la justification présentée (« *En effet, le projet permet un accès direct pour les poids lourds (PL) et véhicules légers (VL) de la plate-forme vrac de Primagaz vers l'autoroute A85* »).

Cette synthèse s'accompagne d'une cartographie des enjeux assez claire et didactique, permettant de bien préparer la démarche « éviter, réduire et compenser » (ERC).

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

L'étude d'impact¹¹ ne présente aucune « solution de substitution raisonnable » relative au choix du site de Druye. Des informations communiquées oralement aux rapporteurs, il ressort que la métropole a procédé à une analyse d'identification de sites pour le relais-vrac au sein de son territoire et que son choix s'est porté assez rapidement sur la commune de Druye, qui s'est déclarée prête à accueillir cet équipement. Un premier site proposé ayant été écarté suite à une première phase de concertation, le secteur de l'ancien dépôt/station d'enrobage, propriété de l'État, a ensuite été retenu.

L'Ae recommande de présenter dans les motivations du projet la fermeture du site actuel Primagaz de Saint-Pierre-des-Corps, ainsi que les solutions alternatives examinées et les raisons, notamment environnementales, ayant présidé au choix du site de Druye.

Le chapitre « justification du choix du projet, solutions de substitution » de l'étude d'impact du diffuseur, qui présente les variantes de tracé étudiées pour la bretelle autoroutière, se situe à la toute fin du document, ce qui ne permet pas de comprendre aisément la démarche d'études et de concertation conduite par le maître d'ouvrage. Cela est d'autant plus regrettable que le chapitre en question est présenté de manière claire, témoignant d'une réelle prise en compte de l'environnement dans l'option retenue. Cette analyse est conduite au travers d'une démarche en deux temps :

- dans un premier temps, des familles de scénarios ont été étudiées, débouchant sur le choix d'une famille (accès par le giratoire nord de l'aire de service) essentiellement au travers de critères techniques,

¹¹ Un certain nombre d'informations figurent toutefois dans les dossiers « PLU ».

- dans un second temps, trois variantes de tracés nord, sud et médian ont fait l'objet d'une analyse comparative, la troisième option étant *in fine* retenue pour des raisons techniques, financières mais aussi environnementales (zones humides, paysage, agriculture notamment)¹².

2.3 Analyse des incidences du projet

Le dossier compare les évolutions attendues de l'environnement entre le scénario en l'absence de mise en œuvre du projet (« scénario de référence ») et le scénario de mise en œuvre du projet pour lequel sont identifiées des évolutions significatives pour plusieurs thématiques : « Habitat – zones humides – faune – flore », « Populations et contexte socio-économique », « agriculture et occupation des terres au droit du site du projet ».

Concernant le risque lié à un accident majeur, l'étude d'impact renvoie à l'étude des dangers qui précise les phénomènes potentiels de dangers (cf. chapitre 3). Selon l'étude d'impact, « *le niveau d'exposition de la population environnante à un tel risque est très peu élevé* ».

Elle n'aborde pas la question des incidences, pour beaucoup positives, de la fermeture du site de Saint-Pierre-des-Corps, notamment en ce qui concerne la réduction des risques, des trafics et de leurs impacts induits.

2.3.1 Incidences temporaires (phase travaux)

L'étude d'impact du site du relais-vmc mentionne une durée de travaux de 16 mois. Celle du diffuseur présente un planning prévisionnel des travaux de « août-septembre 2020 à décembre-janvier 2021 ». Si les raisons de ce choix sont liées aux périodes de sensibilité du milieu naturel (cela a été clairement confirmé aux rapporteurs lors de leur visite), l'assurance de la bonne prise en compte des périodes de nidification est peu homogène suivant les chapitres du dossier du diffuseur.

Alors que la synthèse de l'état initial mettait en exergue l'enjeu relatif aux amphibiens, le dossier du diffuseur se contente de mentionner que « *La zone d'étude s'insère dans une zone de corridor local, le chantier perturbera la continuité écologique pour les amphibiens* ».

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation détaillée des effets potentiels de la phase travaux du projet sur les amphibiens.

Le dossier ne présente aucune analyse de l'incidence des travaux en matière de gaz à effet de serre.

2.3.2 Incidences permanentes (phase exploitation)

Qualité de l'eau

Les eaux pluviales du site du relais-vmc, ainsi que les eaux utilisées lors des opérations de lutte contre l'incendie, feront l'objet d'un traitement par séparateur à hydrocarbures, puis seront

¹² La variante nord a été écartée pour des raisons essentiellement environnementales et la variante sud pour des raisons techniques et financières.

dirigées vers un bassin de rétention avant infiltration et absorption dans une zone qui sera plantée en saules (l'infiltration seule étant insuffisante compte tenu de la faible perméabilité du sol).

Les eaux pluviales de la bretelle seront récoltées par un fossé le long de la chaussée puis acheminées vers le système d'assainissement de l'aire de service des Jardins de Villandry. Elles seront traitées à partir des ouvrages d'assainissement existants liés à l'aire de service des Jardins de Villandry, ceux-ci ayant été surdimensionnés. L'étude d'impact présente une analyse des rejets prévisionnels des eaux de ruissellement dans le ruisseau du Moulinet en fonction des trafics et des débits du cours d'eau, qui montre que l'objectif de qualité retenu (bonne qualité) sera respecté.

Habitats, faune et flore

Dans le cas du relais-vrac, les impacts sur le site sont considérés comme négligeables à faibles à l'exception des impacts pour les amphibiens qui sont qualifiés de forts. Le dossier met en avant le positionnement retenu pour les installations qui permet d'éviter la quasi-totalité des zones d'enjeu fort. Le peu d'informations disponibles dans la version publique du dossier ne permet néanmoins pas au lecteur de vérifier cette affirmation (cf. la recommandation au § 3 du présent avis sur les compléments à apporter à la description du projet).

Les habitats faisant l'objet d'un prélèvement pour l'opération routière sont relativement communs : prairies mésophiles de fauche, cultures, végétations pionnières sur sol caillouteux de gravière abandonnée, et une petite surface de fourrés médio-européens sur sol fertile.

Le projet ne prévoit, selon le dossier, aucune destruction de zone humide. Cette affirmation reste à confirmer compte tenu des compléments demandés sur l'identification des zones humides dans le cadre de l'état initial, au regard notamment de l'évolution législative récente.

L'Ae recommande de vérifier l'absence de destruction de zones humides compte tenu des corrections à apporter à la description de ces zones dans l'état initial et, en cas d'incidence, de mettre en œuvre la démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

Paysage

L'impact paysager sera limité. L'infrastructure du nouveau diffuseur sera peu visible, compte tenu de son caractère rasant, la section correspondant au raccordement à l'aire de service proprement dite ayant une visibilité légèrement supérieure dans ce secteur au relief un peu plus chahuté (ancienne carrière). La hauteur des installations sur le site du relais-vrac sera similaire à celle des merlons existants et un rideau d'arbres sera implanté en bordure de la route communale.

L'impact agricole est jugé faible, le prélèvement étant relativement modeste (1,4 ha) dans un secteur à faible valeur agronomique.

Trafic

Le trafic annuel généré par le site de Druye est évalué à environ 500 véhicules gros porteurs et 1 400 petits porteurs¹³, le trafic maximal quotidien (saison de chauffe hivernale) étant de 4 allers-retours pour les gros porteurs et de 9 allers-retours pour des camions de desserte locale.

¹³ Le nombre de circulations est de fait double, le dossier faisant état de 500 déchargements et 1 400 chargements.

Comme pour l'état initial, le dossier ne comporte pas d'information claire quant au trafic généré par l'installation de Druye (entre 900 et 1 200 selon plusieurs passages du dossier). Le nouveau diffuseur sera en outre, selon le dossier, emprunté exclusivement par du trafic en report des échangeurs proches (trafics Angers/Druye, Vierzon/Villandry, Vierzon/Vallères...) du fait de la réduction des temps de parcours. L'étude d'impact affirme sans véritable justification l'absence de trafic induit, ce qui ne va pas de soi.

L'étude de trafic ne précise pas comment se répartit le trafic supplémentaire en provenance et à destination du diffuseur entre les branches nord et sud de la voie métropolitaine, le trafic au droit du diffuseur constituant pourtant une donnée importante pour la bonne évaluation des risques.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un chapitre spécifique présentant les trafics en situation de projet sur l'ensemble du réseau autoroutier, départemental et local concerné (et notamment le trafic au droit du relais-vrac), et de justifier l'absence de trafic induit ou, à défaut, d'en évaluer les impacts.

La présentation des effets de l'ensemble du projet dans la note chapeau est très brève et traite le diffuseur et le relais-vrac comme deux éléments distincts. Il est notamment indiqué que « *le site de PRIMAGAZ et le nouveau diffuseur ne sont pas directement connectés* » et que « *la création du diffuseur comme mesure d'évitement des agglomérations proches pour les camions desservant PRIMAGAZ permet d'avoir un impact conjugué positif pour les riverains* ». L'Ae rappelle à cet égard que la création du nouveau diffuseur constitue l'une des composantes du projet, et non pas une mesure d'évitement.

Nuisances sonores

Le dossier du diffuseur indique « *Afin de rester conservatif, les calculs sont réalisés à horizon de trafic 2030* » ce qui ne respecte pas les prescriptions de la circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national stipulant « *En pratique, les niveaux sonores seront évalués en règle générale à un horizon de vingt ans après la mise en service en prenant les hypothèses hautes de trafic* ». Les trafics liés au projet sont estimés à 1 200 véh/jour. La contribution sonore de la voie nouvelle calculée dans le dossier est inférieure à 40 dBA pour les habitations les plus proches et est de fait marginale par rapport au bruit généré par l'autoroute (entre 15 et 20 dBA d'écart avec le bruit généré par l'A85).

L'Ae recommande de modifier les études de bruit en intégrant le trafic projeté à l'horizon 2040 et les trafics liés à l'opération conduite par Primagaz, ainsi que la diffusion de ce trafic au sein du réseau routier local.

Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions liées au fonctionnement de l'installation du relais-vrac sont estimées à 14 tCO₂e par an, ce qui correspond au seul fonctionnement de l'installation. Les émissions liées à la création du nouveau diffuseur sont considérées comme n'ayant pas d'effet significatif. Les émissions liées au trafic extérieur au site et à l'artificialisation de terres agricoles pour la création du diffuseur ne sont pas évaluées. Le fait que les émissions soient jugées limitées ne dispense pas d'une évaluation quantifiée des émissions de l'ensemble du projet, intégrant les évolutions (positives ou négatives) des longueurs des trajets.

L'Ae recommande de présenter une évaluation complète des émissions de gaz à effet de serre, en comparaison avec le scénario de référence (intégrant la fonction relais-vrac de Saint-Pierre-des-Corps) et prenant en compte l'ensemble des trafics directs et indirects liés au projet ainsi que les émissions liées à la phase de construction du diffuseur et de la création du relais-vrac

2.3.3 Impacts globaux

L'Ae examine ici les impacts globaux du projet, au-delà de ceux relatifs à chacune des opérations présentées aux paragraphes précédents. De fait, la note chapeau n'analyse pas suffisamment les impacts globaux du projet :

- elle reste ainsi très elliptique en ce qui concerne le volume des terres indiquant simplement « *optimisation au maximum du volume des apports de terre* ». Le dossier routier gagnerait en clarté à être plus précis sur les besoins en matériaux, les mouvements de terre entre remblais et déblais et, en cas de besoin de matériaux, sur la possibilité d'en utiliser en provenance du site de Primagaz,
- la note chapeau ne présente pas d'analyse globale des impacts du projet en matière de gaz à effet de serre. Elle n'indique pas les heures d'ouverture du site Primagaz (6 heures/22 heures selon l'information donnée oralement aux rapporteurs lors de la visite), élément important en matière de nuisances liées aux circulations de camions.

2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

La présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation diffère entre les deux volets du dossier.

Le volet relatif au diffuseur autoroutier présente, dans une partie dédiée, les mesures d'évitement et de réduction mises en place, ainsi que des mesures d'accompagnement. Aucune mesure de compensation n'est prévue. Du fait de la structure complexe du dossier, la mesure d'évitement consistant à s'écarter de la saulaie marécageuse n'est pas réellement mise en relief, alors que le maître d'ouvrage a effectivement intégré cette contrainte dans ses choix.

Les mesures de réduction classiques (mise en défens des emprises du chantier, pose de barrières pour la petite faune, dispositions pour éviter le développement d'espèces végétales exotiques envahissantes, lutte contre la pollution accidentelle, etc) seront mises en place. On notera également la création d'un passage à petite faune sous la nouvelle voie afin de rétablir la continuité pour les amphibiens et les reptiles et réduire le risque de mortalité routière, accompagnée de la mise en place de clôtures guidant cette petite faune vers le passage inférieur. Cette mesure pourrait opportunément être détaillée, y compris via des cartes et illustrations.

L'ensemble des mesures de réduction d'impact fait l'objet d'une carte de synthèse claire.

Le projet présente dans le cas du diffuseur deux mesures compensatoires qualifiées à tort de mesures d'accompagnement (création de dépressions humides et réouverture de la mare de l'ancienne carrière, habitats favorables au Pélodyte ponctué et au Grillon des torrents) ou de mesures de réduction (implantation d'une haie le long de la partie nord de la nouvelle voie).

À la suite de l'analyse des impacts bruts et des mesures ERC, le dossier routier fait état d'impacts résiduels « *non notables* » (faibles négligeables ou nuls suivant les thématiques) pour la quarantaine d'items recensés, du simple fait des mesures de réduction d'impact présentées plus haut et sans consacrer de développements plus conséquents aux thématiques correspondant aux enjeux les plus significatifs. Au vu de ces analyses, Cofiroute n'a pas déposé de dossier de demande de dérogation à la protection des espèces (article L. 411-2 du code de l'environnement).

L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation plus approfondie des impacts résiduels correspondant aux enjeux les plus significatifs pour les milieux naturels (continuités écologiques, avifaune, amphibiens) et, faute d'autre mesure d'évitement ou de réduction, de présenter une demande de dérogation pour ce qui concerne les espèces protégées.

Dans le cadre des mesures prévues pour limiter les impacts sur la faune et la flore, il est prévu que les travaux soient réalisés en dehors de la période de reproduction des oiseaux et hors des périodes d'hibernation et de reproduction des reptiles et amphibiens. Il semble néanmoins que des travaux préparatoires puissent être réalisés durant ces périodes puisque le passage d'un écologue est prévu dans ce cas.

L'Ae recommande de prendre un engagement ferme d'évitement de la période de reproduction des oiseaux et des périodes d'hibernation et de reproduction des reptiles et amphibiens.

Dans le cas du volet relatif du relais-*vrac*, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas traitées de façon séparée et sont de fait limitées aux seuls impacts sur la faune et la flore. Les principales mesures concernent les amphibiens. Elles comprennent la pose de « *filets* », l'adaptation du planning des travaux, la conception du passage au niveau du fossé central, l'aménagement du bassin de traitement des eaux pluviales.

Les impacts, initialement qualifiés de fort, sont considérés comme négligeables après mesures de réduction compte tenu des mesures prévues. Les engagements sont parfois insuffisants et devraient être formulés de façon plus claire. C'est le cas notamment de la mise en place d'hibernaculum¹⁴ pour créer des habitats favorables aux amphibiens et aux reptiles, le dossier se limitant à indiquer qu'il « *pourront être mis en place* ».

S'agissant des espèces exotiques envahissantes, il est indiqué que « *la fauche appliquée permettra de limiter, voire de supprimer les stations d'espèces exotiques envahissantes* ». La fauche étant prévue au mois de septembre, elle pourrait se révéler insuffisante pour traiter l'ensemble des espèces exotiques envahissantes présentes sur le site.

À défaut de pouvoir s'appuyer sur un traitement homogène dans les dossiers du relais-*vrac* et du diffuseur, la note chapeau ne présente que les impacts résiduels ce qui ne permet pas de mettre en évidence la démarche d'évitement, de réduction et de compensation qui a été conduite.

Les mesures environnementales relatives à l'opération routière sont estimées à 110 000 euros pour le diffuseur. Elles sont évaluées à 490 000 euros pour le relais-*vrac*, en intégrant de nombreuses dépenses correspondant à des obligations réglementaires qui ne relèvent pas

¹⁴ Dans le domaine de la zoologie, l'hibernaculum (du nom latin pour la tente romaine utilisée pour les « quartiers d'hiver » est le refuge, le gîte ou la partie d'un terrier qui sert à l'hibernation d'un animal (source Wikipedia).

directement de la démarche d'évitement, de réduction et de compensation (drainage du terrain, dépose de la voie ferrée abandonnée...).

L'Ae recommande de préciser la liste des mesures qui seront effectivement mises en œuvre en distinguant clairement, au sein de la liste des dépenses liées à la protection de l'environnement, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des autres dispositions.

2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

L'article R. 122-5 du code de l'environnement indique que pour les projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend également « *une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, [...] une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, [...] une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet* ».

L'étude d'impact indique que le projet de diffuseur ne devrait pas induire de développement de l'urbanisation, eu égard au caractère rural du secteur et au maintien du zonage A du PLU, ainsi que des présences proches des périmètres du parc naturel régional et du classement UNESCO¹⁵. Cette affirmation n'est pas réellement étayée alors que la décision de soumission déjà mentionnée stipulait que « *le projet [est] susceptible d'incidences sur le développement de l'urbanisation, qu'il convient d'évaluer* », l'argumentaire sur le PNR et l'UNESCO n'apparaissant par ailleurs guère probant du fait de l'absence de contrainte forte liée à ces classements.

Eu égard à la faible importance du projet, le maître d'ouvrage n'a pas procédé à une analyse des coûts collectifs ni des consommations énergétiques, alors que ces analyses prescrites par les textes ne sont pas proportionnellement plus compliquées à conduire que pour un grand projet d'infrastructure.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse argumentée de l'absence d'incidences sur le développement de l'urbanisation et une analyse des coûts collectifs et des consommations énergétiques.

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi écologique pendant la phase des travaux est prévu pour le site du relais-vmc et le diffuseur. Des suivis après réalisation sont également prévus. Ils seront centrés sur l'observation des populations d'amphibiens, de reptiles et d'oiseaux dans le cas du relais-vmc (1, 3, 5 et 10 ans après le début de l'exploitation) et sur le suivi des plantations durant « *les premières années* », avec le cas échéant remplacement des sujets, dans le cas du diffuseur.

2.7 Résumé non technique

Deux résumés non techniques sont fournis :

- celui du relais-vmc, beaucoup trop court (quatre pages), liste les impacts du projet sans en rappeler les caractéristiques essentielles,

¹⁵ Le Val de Loire est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis le 30 novembre 2000 au titre des paysages culturels ; la commune de Villandry est comprise dans le périmètre du classement.

- le résumé joint au dossier du diffuseur, d'une longueur de 70 pages environ, s'attarde sur des points techniques comme le dimensionnement des bassins et des fossés des eaux pluviales ou la caractérisation des zones humides. Il reprend plusieurs tableaux de synthèse assez complexes rendant le document peu lisible pour un public non averti.

Le dossier souffre de l'absence d'un résumé non technique global et proportionné donnant un aperçu de l'ensemble du projet permettant de comprendre l'articulation entre les différentes opérations.

L'Ae recommande de fusionner les deux résumés non techniques afin d'aboutir à un résumé non technique global, de dimension adaptée, prenant en compte les recommandations du présent avis.

3. Étude des dangers

La version publique de l'étude des dangers est un document de 42 pages comprenant un résumé non technique. Seules les méthodologies et les conclusions générales sont présentées. La restriction à ces seules informations est justifiée dans le dossier par l'application de l'instruction du gouvernement du 6 novembre 2017 relative à la mise à disposition et aux conditions d'accès des informations potentiellement sensibles pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les installations classées pour la protection de l'environnement, l'étude de dangers du site comprenant « *de nombreuses informations sensibles non communicables directement au public* ». Le résultat obtenu rend néanmoins difficile la compréhension des enjeux de l'étude et même ses principales conclusions.

En premier lieu, la nature des produits présents sur le site et les quantités maximales autorisées ne sont pas précisées, alors que ces informations sont aisément accessibles par ailleurs. Le statut de SEVESO « seuil bas » de l'installation de Druye n'est pas rappelé.

Les cartographies présentées permettent de situer la zone maximale de danger mais l'absence d'informations sur l'organisation du site et l'insuffisance des explications fournies ne permettent pas de comprendre en quoi consistent les scénarios étudiés.

Les phénomènes identifiés comme potentiels de danger sont la vaporisation violente à caractère explosif consécutif à la rupture d'un réservoir¹⁶, l'explosion d'un nuage de gaz formé suite à une fuite¹⁷ et l'apparition d'un jet enflammé ou « feu torche » au niveau d'une fuite. Les risques potentiels concernent le site du relais-vrac mais également ses alentours immédiats dans le cas des effets thermiques (zone pouvant aller jusqu'à une distance d'environ 100 m des limites du site) et une zone plus large pour les effets de surpression (jusqu'à une distance d'environ 400 m des limites du site). Les habitations les plus proches au nord et au sud-est se trouvent à la limite des périmètres matérialisés pour les effets de surpression (zone des effets indirects sur l'homme par bris de vitre).

Le résumé non technique est particulièrement abscons compte tenu des nombreux acronymes non explicités (les explications sur des sigles tels que « SEI », « SEL » ou « MMR » ne sont fournies que dans le corps de l'étude).

¹⁶ De type « BLEVE » correspondant à l'acronyme de l'anglais : « boiling liquid expanding vapor explosion ».

¹⁷ De type « UVCE » correspondant à l'acronyme anglais « Unconfined Vapour Cloud Explosion »

L'Ae juge insuffisante l'application par le maître d'ouvrage de la circulaire pour une installation dont le niveau de sensibilité apparaît commun. Il apparaît possible de mieux informer le public sur le projet et ses potentiels effets sur l'environnement et simultanément de prendre en compte le risque lié aux actes de malveillance.

L'annexe I de l'instruction du Gouvernement du 6 novembre 2017 inclut, comme « *exemples d'informations non confidentielles utiles pour l'information du public pouvant être diffusées* » « *le nom générique ou la catégorie de dangers, les principales caractéristiques des substances dangereuses et le régime de classement au titre de chaque rubrique ICPE* », l'instruction précisant d'ailleurs que « *ces informations sont utiles pour que le public comprenne la nature des risques présentés par le site* ».

L'Ae recommande de préciser dans le dossier public les noms génériques et les catégories de dangers des matières premières utilisées ainsi que le régime de classement au titre de chaque rubrique ICPE, pour permettre au public de comprendre la nature des risques auxquels il sera exposé.

La route de la Prudhommière et la voie ferrée bordant le site au sud-ouest et au sud-est se trouvent dans la zone des effets thermiques et des effets de suppression y compris en considérant le seuil des effets létaux significatifs qui est le plus élevé. Une analyse de l'impact sur ces deux voies de circulation a été menée. En complément des cartes fournies, il serait utile de préciser les longueurs de voies concernées.

Plus généralement, le volet méthodologique de l'étude d'impact du relais-vmc pourrait utilement être complété par une description des méthodes utilisées dans la conduite de l'étude de dangers, par exemple en reprenant la courte note claire fournie aux rapporteurs suite à la visite sur site.

Compte tenu des imprécisions déjà signalées sur les résultats de l'étude de trafic et notamment sur la part des trafics empruntant la route métropolitaine vers le sud, une vérification des données utilisées pour l'étude des dangers est nécessaire. Le trafic pris en compte pour l'étude des dangers semble en effet faible par rapport à celui présenté dans l'étude de trafic¹⁸. Il y a potentiellement une sous-évaluation du risque. Il apparaît également nécessaire de bien expliciter la méthodologie de calcul (et les références de celle-ci) pour la ligne ferroviaire, eu égard à la spécificité du rail par rapport à la route.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant la méthodologie retenue pour la ligne ferroviaire, les longueurs de voies routière et ferroviaire concernées par les différents types de risque et d'utiliser partout dans le dossier les mêmes données de trafic.

La conclusion de la version publique de l'étude des dangers fait référence à la liste des mesures prévues mais celles-ci sont uniquement présentées dans la version confidentielle de l'étude. Pour la bonne compréhension du public, la version publique devrait être complétée sur ce point.

¹⁸ L'étude de trafic indique un trafic total de 900 véhicules par jour sur la voie métropolitaine sans préciser s'il s'agit du trafic au nord ou au sud du diffuseur tandis que l'étude des dangers prend une hypothèse de 250 véhicules par jour au droit du relais-vmc.

4. Modification du PLU de Druye

Le projet de diffuseur autoroutier fait l'objet de procédures de déclaration de projet conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement pour chacune des deux composantes de l'opération. Les mises en compatibilité du PLU de Druye correspondantes font l'objet de deux dossiers distincts portant sur la création de deux emplacements réservés, avec deux enquêtes publiques également distinctes, celle du diffuseur étant conjointe à celle relative à l'autorisation environnementale du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspondant au diffuseur est d'environ 1,5 hectare.

De manière erronée, l'étude d'impact du diffuseur indique que « *le projet est compatible avec les dispositions du PLU en vigueur* » alors que le dossier comprend un fascicule relatif à la mise en compatibilité du PLU pour chacune des composantes du projet.

En ce qui concerne le relais-vrac, le PLU crée un secteur Ag, d'une superficie de 13,9 hectares, correspondant à l'emprise de l'ancienne station d'enrobage du chantier de l'autoroute A85 (lieu-dit le Grand Noyer) ; dans ce secteur « *seuls sont autorisés les constructions, ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement d'un relais - vrac de gaz de pétrole liquéfié (GPL) à condition qu'ils ne portent pas atteinte au caractère paysager du site* ». Il convient de souligner que le site qui accueillera le relais-vrac ne peut être exploité à des fins agricoles en raison des dépôts de granulats et des remblais existants ; comme le souligne le rapport de présentation, le projet « *ne remet pas en cause l'objectif de préservation des espaces naturels et agricoles inscrits dans le PADD* ». Le règlement du PLU et les prescriptions générales en matière d'ICPE imposent aux constructions d'être implantées à au moins 50 mètres de l'axe de l'autoroute (contre 100 mètres pour le reste du secteur agricole), avec une dérogation possible, avec une hauteur maximale de huit mètres et un traitement adapté des façades. Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) du PLU est également modifié avec la création d'un axe spécifique « *accueillir un relais-vrac de gaz liquéfié au lieu-dit le Grand Noyer* ».

Les rapports de présentation de ces deux opérations, à la fois synthétiques et didactiques, pourraient opportunément servir de base à l'élaboration d'un véritable résumé non technique (RNT).