



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION CENTRI

LE PREFET,

ORLEANS, LE

10 OCT. 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Projet d'aménagement de la RD 951 de Lailly-en-Val à Sandillon (45) Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

I - Contexte et présentation du projet :

Le projet d'aménagement de la RD 951 concerne sept sections hors agglomération de Lailly-en-Val à Sandillon (soit 11 communes), soit 18,4 km sur les 40 km de cette portion, dont la mise en service est prévue pour 2015.

Les objectifs de l'opération consistent à améliorer la sécurité et la fluidité des circulations sur cet itinéraire structurant Est-Ouest de la région Orléanaise (transit, domicile-travail, circulations touristiques, trafic lié à l'activité agricole) par la mise en sécurité des accotements, la création de pistes cyclables, de carrefours avec giratoire et tourne-à-gauche et de créneaux de dépassement (création d'une voie nouvelle sur la section Saint-Jean-le-Blanc – Sandillon).

L'avis de l'autorité environnementale porte, à ce stade, sur la qualité du dossier élaboré dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, réceptionné le 22 août 2011 et réputé complet et définitif.

Le présent avis ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale :

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis à vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Compte tenu de sa vocation et de sa localisation, les enjeux majeurs du projet s'articuleront autour des aspects :

- Biodiversité :
- Paysage :
- Consommation d'espaces.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 Description du projet

La motivation du projet est clairement démontrée par le détail des insuffisances et points noirs de dangers de la voirie actuelle : une circulation dense et en augmentation, une vitesse élevée

(alignements droits générateurs de vitesse) et de nombreux points noirs de dangers (carrefours et virages dangereux, présence de fossés latéraux et d'accotements réduits, absence de pistes cyclables).

Le volet justifiant le choix de la solution retenue est évidemment succinct puisqu'il concerne l'aménagement d'une voie existante. Toutefois, afin d'élargir la voirie sur la section Saint-Jean-le-Blanc – Sandillon et pour tenir compte de la présence d'habitations, 3 variantes de contournement ont été étudiées. Le choix de la variante proposée qui permet de conserver des parcelles agricoles exploitables entre le nouveau tracé et l'ancien est dûment justifié.

Les caractéristiques opérationnelles du projet (emplacement des carrefours avec tourne-à-gauche, des alignements d'arbres, des pistes cyclables...) sont détaillées et correctement illustrées pour chaque section. Cependant, le dossier contient de nombreux termes techniques (« double tourne-à-gauche », « berme enherbée ou cunette enherbée ») dont la compréhension n'est pas forcément aisée pour le public : leur définition ou illustration pourrait utilement être produite pour faciliter l'appropriation des enjeux du projet.

Le dossier présente correctement la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des 11 communes concernées. Il précise que sur une partie du projet, à Dry, il est actuellement incompatible avec un classement en espaces boisés classés : ce document d'urbanisme fait actuellement l'objet d'une mise en compatibilité.

III-2 Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. Elle dispose d'un ensemble de cartographies pertinentes illustrant bien les différentes thématiques.

Le tracé de la RD 951 se situe à la rencontre de deux entités géographiques (Val de Loire et Sologne), déterminant des enjeux environnementaux.

Biodiversité

L'état initial de l'environnement met correctement en évidence les différents zonages présents à proximité ou sur l'emprise du projet (sites Natura 2000, réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin, espaces boisés classés).

Les grands types de milieux longés par l'actuelle route départementale sont décrits de manière succincte mais de manière proportionnée aux enjeux, à l'appui de nombreuses photographies pertinentes. L'étude met bien en évidence le caractère agricole des milieux traversés (grandes cultures, de friches, de secteurs de maraîchage et de vergers), ponctués toutefois de quelques boisements, alignements d'arbres et des zones humides.

La caractérisation de la faune aurait mérité d'être davantage étayée mais l'étude s'est concentrée de manière adaptée sur les potentialités de présence du Crapaud calamite à Saint-Jean-Le-Blanc (au lieu-dit des Cassines) et d'accueil des chauves-souris au sein des alignements d'arbres présents sur le linéaire routier qui s'avèrent, in fine, très limitées (points d'eau temporaires, arbres présentant peu ou pas de cavités).

Paysage

La description de l'état initial souligne bien l'attrait touristique du Val de Loire et recense les éléments de patrimoine présents et leur statut de protection.

Cependant, l'analyse paysagère aurait gagné à indiquer précisément les objectifs et implications liés au classement du Val de Loire au patrimoine mondial de l'Unesco et à ne pas limiter la description de sa composition paysagère aux seuls alignements arborés (cultures spécialisées, coteaux boisés,...).

Consommation de terres agricoles

La caractérisation de la production agricole est décrite de manière détaillée et permet de mettre en évidence sa diversification le long du linéaire routier :

- à l'ouest, les vignobles orléanais (classés en Appellation d'Origine Contrôlée) cultures spécialisées (asperges, céréales) et des vergers (cerisiers, poiriers, pommiers) ;
- à l'est les productions maraîchères, horticoles et arboricoles.

III-3 Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible, y remédier

L'étude d'impact décrit les impacts du projet en phase chantier et en phase d'exploitation.

Les incidences de la phase chantier (nuisances sonores, risques de pollution...) font l'objet d'un ensemble cohérent de mesures couvrant l'ensemble des thématiques environnementales et dont l'application sera garantie de manière adaptée au travers d'un document contractuel avec les entreprises.

Biodiversité

L'aménagement de la RD 951 s'appuyant essentiellement sur l'infrastructure existante sauf au niveau du secteur Est (Saint-Jean-le-Blanc - Sandillon) où une déviation est proposée, l'étude démontre correctement que les impacts seront très limités sur le patrimoine naturel :

- aucune modification des ouvrages de franchissement de cours d'eau ;
- aucune emprise sur les boisements principaux ;
- des précautions en phase travaux évitant l'impact des étangs et préservation des zones humides ;
- un abattage limité d'alignements d'arbres ;
- une absence de coupure pour la faune ;
- une replantation des lisières de bois impactées.

Ainsi, l'étude conclut de manière proportionnée et adaptée à l'absence d'incidence sur l'état de conservation des sites Natura 2000.

Paysage

De manière globale, l'étude aurait mérité : de démontrer clairement l'absence d'impact sur le caractère exceptionnel du Val de Loire.

Cependant, le parti d'aménagement envisagé permet de maintenir ou reconstituer les alignements arborés par tronçons homogènes, ce qui permet de conserver une cohérence du tracé et une qualité paysagère aux séquences traversées.

La suppression de certains alignements arborés aurait toutefois méritée d'être davantage justifiée, notamment afin de démontrer la préservation de la cohérence du tracé mais aussi l'absence d'incohérence avec les alignements maintenus.

Par ailleurs, les modalités de mise en œuvre des plantations en entrée de ville (localisation, quantité, essences concernées) auraient méritées d'être précisées afin de pouvoir qualifier correctement leur impact paysager.

Consommation de terres agricoles

L'étude d'impact estime que l'emprise sur les terres agricoles sera de l'ordre de 21 hectares correspondant aux élargissements de voie, pistes cyclables, passages à trois voies permettant les dépassements sur certaines sections) mais aussi la création d'une voie nouvelle sur le tronçon Saint-Jean-le-Blanc – Sandillon (2,7 km de linéaire).

Les impacts pour les exploitants agricoles (perte de surface exploitable dont des surfaces en Appellation d'Origine Contrôlée et modification des conditions d'accès aux champs) sont bien détaillés et font l'objet de mesures adaptées : désenclavement de l'ensemble des parcelles

(confortement des cheminements existants, rétablissements agricoles) et indemnisation des propriétaires et exploitants (perte d'exploitation, irrigation, allongement de parcours...).

Toutefois, l'étude gagnerait à mieux justifier le projet de déviation en précisant les problématiques de sécurité ayant motivé ce choix : niveau d'accidentologie et de mortalité (en intégrant les éléments de la notice jointe au dossier mettant en évidence 12 tués sur cette portion), nombreux carrefours et points d'entrée,...

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

Le projet correspond à une opération de modernisation d'un itinéraire routier (mise en sécurité de la voie, création de pistes cyclables) qui prend en compte l'environnement de façon satisfaisante. La suppression de certains alignements arborés mériterait toutefois d'être argumentée afin de conserver la cohérence générale du tracé.

L'étude indique que les nouvelles traversées de la Loire à l'étude (en particulier la déviation de la RD 921 à Jargeau) sont prises en compte mais sans préciser la cohérence et l'articulation entre ces projets et l'aménagement de la RD 951 proposé.

V - Résumé non technique, analyse des coûts collectifs et avantages induits :

Le résumé non technique présente correctement le projet envisagé et les différentes problématiques. Cependant, afin d'être davantage « autoporteur » et d'améliorer la compréhension du projet par un public non spécialiste, il gagnerait à être moins volumineux (13 pages A3), à employer un langage moins technique (« cunette », « tournière ») et à présenter schématiquement les esquisses des aménagements projetés (profil type).

L'étude d'impact présente une évaluation économique des impacts de la qualité de l'air (pollution atmosphérique et gaz à effets de serre). Outre l'incohérence des commentaires liés à la monétarisation des gaz à effet de serre (l'étude constate une diminution alors que les chiffres montrent une augmentation), d'autres thématiques auraient pu être utilement étudiées comme les bénéfices pour la sécurité routière, motif principal de l'aménagement, ou encore le bruit.

VI - Conclusion :

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, analysant de façon complète et adaptée les enjeux présents sur le territoire du projet.

La conception de l'aménagement et les mesures d'adaptation préconisées témoignent d'une bonne prise en compte de l'environnement, et d'une volonté de limiter les impacts du projet.

Pour le préfet de région
et par délégation
**le secrétaire général pour les affaires
régionales**

Michel CAMUX


Pierre BESSIN

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux vis à vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particuliers les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	++	
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	++	
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	++	
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité	E	+	Proximité de la Loire et présence de la nappe de la craie
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)	L	+	Passage dans le périmètre de protection éloigné des forages du Val. Enjeu faisant l'objet de mesures adaptées (fossés de collecte enherbés, bassins de régulation-décantation)
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	+	Légère augmentation de la consommation d'énergie. Création de pistes cyclables
Sols (pollutions)		0	
Air (pollutions)	L	+	Etudié sur le tronçon Saint-Jean-le-Blanc – Sandillon (voie nouvelle) Légère augmentation (allongement du tracé) mais nombre d'habitations situées en bordure de voie moins élevé
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	L	+	Risque inondation lié au val de Loire. Aucun nouvel obstacle créé dans les zones d'expansion des crues. Absence de cavités souterraines
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	+	Déchets liés au chantier (pas de possibilité de réemploi des déblais)
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	++	
Patrimoine architectural, historique	L	+	Conservation des vues sur la basilique de Cléry-Saint-André
Paysages	E	++	
Emissions lumineuses		0	
Trafic routier et déplacement	E	+	Requalification d'un axe structurant Création de pistes cyclables
Sécurité et salubrité publique	L	+	Le parti d'aménagement améliore la sécurité des usagers (accotements, pistes cyclables, tourne-à-gauche)
Santé	L	+	Le nombre de maisons localisées en bordure de voie diminuera
Bruit	L	+	Etudié sur le tronçon Saint-Jean-le-Blanc – Sandillon (voie nouvelle) Risque de dépassement des exigences réglementaires pour quelques habitations. Mise en place d'un traitement acoustique
Découvertes archéologiques	L	+	Risque de découverte archéologique pris en compte

*** Etendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : pas d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort,
++ fort,
+ présent mais faible,
0 pas concerné,

