Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 13 AVR. 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Mise en sécurité du passage à niveau 214 sur la commune de VIGOUX (36)
Dossier de demande de déclaration d'utilité publique

I - Contexte et présentation du projet :

Le passage à niveau 214, situé sur la commune de Vigoux au sud du département de l'Indre, permet à la RD133 de franchir la ligne ferroviaire Paris-Toulouse. Un premier projet de suppression de ce passage à niveau avait été envisagé par Réseau Ferré de France en 2002, mais n'avait pas été conduit à son terme. Même si aucun accident mortel n'y a été constaté, le passage à niveau est classé comme passage à niveau préoccupant. Le Conseil général de l'Indre a donc décidé de le mettre en sécurité et de réaménager, par la même occasion, le carrefour entre la RD133 et la RD920 situé un peu plus à l'ouest.

Le projet vise ainsi à créer un pont routier au-dessus de la voie ferrée, afin de séparer les circulations automobiles des circulations ferroviaires. Ce pont devra permettre la circulation des engins agricoles et des poids-lourds afin de ne pas perturber les activités économiques de la commune de Vigoux et des communes proches.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, réceptionné le 20 février 2012 et réputé complet et définitif. Le présent avis est rendu sur la base d'une notice de présentation, d'une étude d'impact et de ses annexes, d'un résumé non technique, des plans et caractéristiques des ouvrages et d'un plan des déclassements. Il 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.

Compte tenu de l'absence de sensibilité majeure des emprises (situées aux abords d'infrastructures de transport existantes) et du caractère très localisé de l'aménagement, ce dernier ne génère pas d'enjeux environnementaux forts ou très forts mais seulement des enjeux modérés. Le présent avis les abordera donc de manière globale, sans s'attacher spécifiquement à certains d'entre eux.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 : Description du projet

L'historique du projet est rappelé en préambule de l'étude d'impact, ce qui permet de replacer l'aménagement dans son contexte, ainsi que dans les réflexions successives ayant conduit à la proposition actuelle. Le plan de l'aménagement en lui-même est présenté en page 45. Malgré son caractère technique, il reste relativement accessible pour des non-spécialistes. Une légende un peu plus étoffée (dénomination des différentes voiries, signalement de la ligne ferroviaire…), voire une superposition de photographies aériennes en aurait néanmoins facilité la compréhension.

Les objectifs du projet et les différents paramètres à intégrer (usages agricoles des emprises, desserte d'une zone industrielle, itinéraire de substitution à l'A20, restrictions de largeur ou de hauteur sur les franchissements alternatifs existants) sont bien exposés dans l'étude d'impact. Ils permettent une bonne compréhension de la raison d'être du projet et de ses principales caractéristiques.

Le dossier compare deux alternatives d'aménagement : simple fermeture du passage à niveau ou aménagement d'un franchissement supérieur par un pont-route. Ce dernier fait lui-même l'objet de trois variantes de raccordement à la RD920 à l'ouest : doubles carrefours en « T », giratoire ou carrefour en croix. L'étude d'impact décrit le choix de l'option retenue et expose de manière claire et concise les raisons de ce choix. Afin de limiter d'éventuelles interrogations des lecteurs, il aurait pu être pertinent de rappeler les contraintes techniques fortes s'exerçant en général sur les infrastructures ferroviaires. Ces éléments auraient expliqué le choix de n'intervenir que sur les routes départementales et non sur la voie ferrée.

L'échéancier prévisionnel du projet est présenté en page 12 de la Notice explicative, ce qui permet d'estimer la durée des travaux à environ un an. Pour la parfaite information du lecteur, le dossier aurait pu préciser davantage leur nature et leur séquençage (construction des remblais, pose du tablier du pont, réalisation des chaussées, raccordements aux réseaux…). Cela aurait en particulier permis d'estimer la durée prévisionnelle de la phase de pose du tablier, qui constituera la phase critique des travaux.

III-2 : Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des thématiques environnementales. Les analyses sont globalement adaptées et proportionnées au projet. Elles mettent en lumière l'absence de sensibilité environnementale forte de la zone d'étude.

L'Autorité environnementale signale néanmoins que, contrairement à ce qu'annonce l'étude d'impact, la commune de Vigoux appartient bien au périmètre du Parc Naturel Régional de la Brenne. Par ailleurs, la présence de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type I « Prairie humide de Pommereau » à environ 2 kilomètres au nord du site a également été omise. Sans que ces zonages n'induisent de contraintes supplémentaires vis-à-vis du projet, leurs existences auraient mérité d'être signalées. Enfin, la structuration de l'état initial concernant le volet « biodiversité » ne facilite pas nécessairement la lecture : si l'ensemble des informations nécessaires est bien présent, certains points relevant de l'état initial sont en fait abordés dans d'autres parties du dossier.

L'étude d'impact aurait pu mentionner la nature (habitations ou activités) et la distance des constructions riveraines. Le plan de la page 45 laisse penser que plusieurs édifices existent de manière proche le long de la RD920 au nord. Ces éléments auraient permis d'appuyer l'analyse des impacts présentée dans la suite de l'étude, notamment en regard des enjeux de nuisances et de paysage.

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

L'étude d'impact analyse les conséquences de l'aménagement de manière proportionnée et adaptée. Elle démontre leur caractère modéré et leur concentration principalement sur la phase de travaux.

L'absence d'impact résiduel sur la biodiversité et les espaces protégés est correctement argumentée et développée. Pour ce qui concerne le volet paysager, l'étude d'impact présente un montage photographique du rendu visuel du pont et de ses remblais d'accès. Son impression en noir et blanc et la faible définition de la reproduction rendent néanmoins difficile d'appréhender l'aspect de l'aménagement. Une impression en couleur et de taille plus importante aurait grandement amélioré la lisibilité du montage.

Les mesures proposées pour réduire les quelques impacts existants sont adaptées et proportionnées : reconstitution de deux mètres de haies d'essences locales pour un mètre de haies arraché, stockage et réutilisation de la terre végétale terrassée, utilisation de matériaux de remblai inertes…L'Autorité environnementale recommande de veiller à ce que l'aménagement prévu, et notamment ses remblais, ne perturbe pas les circulations nord-sud de la faune ou les écoulements hydrauliques superficiels, et conserve une emprise dégagée aux abords de la voie ferrée. L'étude aurait gagné à analyser la faisabilité de noues d'infiltration afin de tamponner la concentration des débits en aval.

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

IV-1 : Phase chantier

Le dossier met bien en lumière que la plupart des impacts du projet proviendront de la phase de travaux. Les mesures usuelles proposées dans l'étude d'impact (aires de chantier hors des zones sensibles, engins réglementaires, gestion des eaux de ruissellement, approvisionnement des machines sur des emprises peu perméables, dispositifs de lutte contre les pollutions accidentelles…) permettent de limiter les nuisances et les effets de la phase chantier sur l'environnement. Elles traduisent en cela une prise en compte satisfaisante de l'environnement par le projet.

Le dossier aurait néanmoins mérité de préciser la durée des phases d'interruption des circulations routières et ferroviaires, afin de pouvoir juger de leurs impacts. Le projet prévoit bien de dévier temporairement la circulation routière suivant un plan de circulation permettant de « *limiter la gêne* », mais ne va pas jusqu'à préciser si des itinéraires préférentiels sont d'ores et déjà envisageables. Ces informations auraient permis d'attester d'un bon degré d'anticipation, permettant de s'assurer de la limitation des impacts du trafic dévié (traversées de bourgs, passage à proximité de zones sensibles, possibilité de circulation des poids-lourds et engins agricoles…). En leur absence, l'Autorité environnementale ne peut se prononcer de manière totale sur la prise en compte de la totalité des enjeux environnementaux lors de la phase chantier.

IV-2 : Sécurité des déplacements

Par sa vocation même, le projet est de nature à améliorer la sécurité des déplacements, en limitant le risque de collision entre automobilistes et convois ferroviaires. Dans le même temps, il permet de réaménager le carrefour entre la RD133 et la RD920, d'améliorer sa visibilité et de réduire la vitesse d'approche des usagers sur la RD920. Le projet intègre donc de manière satisfaisante les enjeux de sécurité des déplacements. Toutefois, le dossier aurait mérité d'être complété par les descriptions de la signalisation et des aménagements adaptés à la circulation des poids-lourds (îlots, bordures, supports de signalisation…), afin de démontrer que l'aménagement

sera également de nature à réduire les nuisances sur cet itinéraire de délestage en cas de déviation de l'autoroute A10.

IV-3 : Consommation d'espace et activités agricoles :

Le dossier démontre clairement que le choix de la variante retenue permet de limiter la consommation d'espace par l'infrastructure en valorisant les tracés existants. Il envisage , par ailleurs, la déconstruction des chaussées déviées (devenues inutiles), leur réhabilitation avec de la terre végétale puis leur restitution aux activités agricoles ce qui pourrait permettre de maintenir quasi-constante la surface artificialisée. Le dossier aurait pu compléter cette hypothèse par l'analyse de la faisabilité pour les agriculteurs d'exploiter ces emprises, cernées entre deux infrastructures de transports notamment par rapport à l'existence effective d'exploitants intéressés et à la restitution d'une valeur agronomique convenable des sols suite à l'apport de terres végétales envisagé. Le principe de cette mesure traduit une bonne prise en compte de l'enjeu par le projet. Dans tous les cas, l'Autorité environnementale recommande d'accorder une attention particulière à ces emprises, afin de leur maintenir soit un intérêt agricole soit un intérêt écologique et d'éviter qu'elles ne se transforment en friches ou en délaissés.

L'Autorité environnementale ajoute que la volonté de développer un projet compatible avec la circulation d'engins agricole traduit également une volonté de bonne prise en compte de ces activités par le projet.

V - Résumé non technique :

Le résumé non-technique fait l'objet de la pièce n°7 du dossier. Ce dernier est relativement complet et suffisamment illustré pour appréhender l'essentiel des éléments importants de l'étude d'impact. Le résumé en quatre lignes de l'état initial est néanmoins assez succinct, et aurait mérité un peu plus d'approfondissement. Le résumé des impacts et des mesures d'accompagnement est en revanche très lisible, et fidèle au contenu de l'étude d'impact.

VI - Conclusion :

L'étude d'impact présentée est globalement de qualité satisfaisante et proportionnée aux faibles enjeux environnementaux du secteur et aux effets modérés du projet. Quelques compléments concernant la nature et le déroulement des travaux prévus auraient facilité la compréhension de la phase de chantier.

Le projet prend en compte l'environnement de façon satisfaisante et intègre en général bien les mesures susceptibles de limiter ses conséquences. La gestion et les conséquences des interruptions de circulations routières et ferroviaires durant la construction de l'ouvrage auraient toutefois mérité d'être plus amplement détaillées.

Michel CAMUX

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance de ceux-ci 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 particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	0	Les emprises du projet concernent uniquement des abords d'infrastructure de transport ou des terres cultivées, accueillant une flore et une faune communes et peu diversifiées.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	L'aménagement pourra amener à détruire des haies existantes, dont le double sera néanmoins replanté aux abords des nouvelles voiries. Les sites Natura 2000 et ZNIEFF ne subiront aucun impact car ils se situent à plusieurs kilomètres de distance et largement en aval hydraulique.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	0	Les emprises du projet ne jouent pas un rôle de corridor ou de connectivité biologique, sauf marginalement le long de la plate-forme ferroviaire.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	E	+	Le secteur de projet n'est traversé par aucun cours d'eau ou zone humide. Les nappes sont peu nombreuses à l'aplomb du site et le sol est relativement peu perméable. La surface imperméabilisée créée sera globalement équivalente à celle des chaussées supprimées.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	0	La zone d'étude ne comporte aucun captage et n'est concernée par aucun périmètre de protection de captage.
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	0	Le projet ne modifiera pas le niveau de circulation routière et n'augmentera donc pas la consommation d'énergie globale.
Sols (pollutions)	ABS	/	L'étude d'impact n'aborde pas explicitement cette thématique.
Air (pollutions)	E	+	La phase de travaux est susceptible de générer quelques nuisances mais les mesures prévues par l'étude d'impact permettent de les gérer de manière adaptée.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	E	+	Risque de mouvement de terrain. Le dossier prévoit que la construction du pont fera l'objet d'une étude de reconnaissance géotechnique.
Risques technologiques	E	0	La commune n'est pas concernée par des installations créatrices de risque technologique. Elle est concernée par le risque lié au transport de matières dangereuses, mais ce dernier n'impacte pas spécifiquement le projet.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Le dossier prévoit de décaisser les voiries déviées pour reconstituer un milieu naturel. Le dossier ne précise pas la manière dont seront traités les déchets de chaussées produits.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	+	L'emprise du projet reste assez modérée, même si l'étude ne la chiffre pas explicitement (probablement de l'ordre de 1,5 hectares). Une surface à peu près équivalente, correspondant aux anciennes voiries, sera réhabilitée à l'état naturel.

*** Etendue du territoire impacté**
E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : non concerné,
ABS : absence d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**
+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Patrimoine architectural, historique	E	0	La zone d'étude ne comporte pas de monument historique.
Paysages	E	+	Le nouvel ouvrage est un aménagement d'infrastructures déjà existantes et sera réalisé dans une zone assez éloignée des secteurs bâtis denses les plus proches.
Odeurs	E	0	Le projet n'est pas de nature à générer d'impact sur cet enjeu.
Emissions lumineuses	E	0	Le projet n'est pas de nature à générer d'impact sur cet enjeu.
Trafic routier	E	+	Le projet améliorera les conditions de sécurité et ne génèrera pas de circulation routière supplémentaire. Il améliorera en parallèle les conditions d'exploitation de la ligne ferroviaire.
Sécurité et salubrité publique	E	+	L'aménagement réduira le risque d'accident au franchissement du passage à niveau.
Santé	E	0	Le projet n'est pas de nature à générer d'effets néfastes sur la santé, moyennant les mesures d'accompagnement préconisées par l'étude d'impact.
Bruit	E	+	Le chantier de construction pourra générer quelques impacts temporaires. Les mesures envisagées par l'étude d'impact permettent néanmoins de les limiter. Les voiries routières concernées ne sont pas répertoriées au titre du classement sonore des infrastructures mais le projet se situe dans la bande de 300m autour de la voie ferrée, susceptible d'être affectée par le bruit ferroviaire.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	+	Le projet se situe à proximité de sites d'intérêt archéologique. Le dossier prévoit de signaler à la Direction Régionale des Affaires Culturelles toute découverte fortuite.

*** Etendue du territoire impacté**
E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : non concerné,
ABS : absence d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**
+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné