



PREFET DE LA REGION CENTRE

LE PREFET,

ORLEANS, LE 04 OCT. 2012

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet d'aménagement de la RD 760 de L'Ile-Bouchard/Tavant (37)
Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

I - Contexte et présentation du projet :

Le projet consiste en une déviation de la RD 760, des communes de l'Ile-Bouchard et Tavant, à 30 km au Sud-Ouest de Tours. Il s'étend sur un linéaire total d'environ 4,2 km et comprend, d'Est en Ouest :

- la déviation Nord de l'Ile-Bouchard ;
- le réaménagement de l'actuelle RD 8 ;
- et la création d'un ouvrage de franchissement de la Vienne, situé en zone inondable.

L'objectif est l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RD76 actuelle, et de la sécurité des usagers en déviant la circulation des poids-lourds du centre des communes de l'Ile-Bouchard et de Tavant.

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique présenté porte à la fois sur :

- la déclaration d'utilité publique des travaux ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de communes du Bouchardais ;
- et le classement et reclassement du réseau routier concerné.

Ce projet a déjà fait l'objet d'un précédent avis de l'autorité environnementale en date du 15 octobre 2009.

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 (étude d'impact, dossier d'incidences Natura 2000, notice explicative), réceptionné le 13 août 2012 et réputé complet et définitif et la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

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

Le projet est soumis par ailleurs à autorisation au titre de l'article L214-1 et suivants du code de l'environnement, dits « Loi sur l'eau ».

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 de trois thèmes:

- *la biodiversité ;*
- *la ressource en eau ;*
- *les déplacements et la gestion des trafics.*

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 Description du projet

L'autorité environnementale relève que les propos du dossier sont clairs et étayés de nombreuses cartographies et photos permettant la bonne compréhension du projet et de ses enjeux. L'étude d'impact gagnerait toutefois à présenter un sommaire afin d'en faciliter la lecture.

Justification du choix de la localisation et raisons du choix du projet

La motivation du projet est clairement démontrée par les dangers de la voirie actuelle, itinéraire structurant du Sud du département : cohabitation d'usagers aux comportements différents, nombre importants de poids lourds, faible largeur de la voirie dans les cœurs de ville, ayant entraîné 13 accidents ces dernières années.

Evolution du projet au regard de l'environnement

Le choix de la variante choisie, à l'appui d'une analyse multicritères de comparaison entre 4 scénarios représentatifs du panel de solutions envisageables, démontre qu'il s'agit du tracé de moindre impact environnemental :

- cohérence avec les éléments structurants existants du paysage ;
- limitation du morcellement des exploitations agricoles ;
- absence de destruction de zones humides.

Détails du projet

Les caractéristiques opérationnelles du projet sont clairement présentées et illustrées, notamment l'emplacement des carrefours avec tourne-à-gauche et les 4 ouvrages de franchissement (un pour la Vienne et trois autres pour ses affluents).

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le présent dossier porte compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de commune du Bouchardais.

III-2 Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise de manière adaptée l'état initial du secteur, sur les différentes thématiques environnementales.

Biodiversité

L'état initial, basé sur des inventaires réalisés à une période favorable, est complet et de bonne qualité. Il liste et cartographie de manière adaptée les milieux naturels, la faune et la flore

présents dans la zone d'étude : prairies, haies, vieux arbres, zones humides, cours d'eau et leur ripisylve (Manse et Fausse Manse, Ruau, Vienne).

Plusieurs sites Natura 2000 sont présents à proximité de la zone d'étude, le plus proche, « Basses Vallées de la Vienne et de l'Indre », est à environ à 5 km.

Le dossier permet de bien mettre en évidence que les enjeux se concentrent principalement au niveau des cours d'eau, notamment la Vienne (avec la Grande Mulette, le Castor, des poissons migrateurs comme les aloses, les lamproies et le frai) et les zones humides, notamment la « Sans-Fin » pour les amphibiens (Grenouille verte, Triton palmé).

De plus, certain vieux arbres accueillent des coléoptères comme le Lucane cerf-volant.

Ressource en eau

L'analyse de l'état initial, basée sur des données de terrain ou des études, est complète du point de vue de l'eau et des milieux aquatiques. Le réseau hydraulique s'inscrit dans le bassin versant de la Vienne et comprend également trois cours d'eau (la Manse, la Fausse Manse et le Ruau).

Le dossier permet de situer convenablement le projet dans son contexte particulier, en zone inondable de la Vienne. En effet, selon le plan de prévention des risques inondations « Val de Vienne », le tracé proposé traverse des secteurs classés en zones inondables :

- en aléas très forts au niveau du lit mineur de la Vienne ;
- en aléas fort sur le reste du secteur.

Déplacements et gestion des trafics

Le dossier dresse un état des lieux de la circulation routière à partir de données récentes reportées sur une carte. Ainsi, le projet de déviation porte sur une route supportant un trafic de véhicule d'environ 4000 véhicules/jours, et présentant 5 intersections avec des voiries supportant de 2000 à quelques centaines de véhicules/jour.

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

Les incidences de la phase chantier 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

Les travaux liés à la phase chantier (défrichage, interventions dans le lit des rivières...) seront réalisés de manière adaptée en dehors des périodes sensibles pour la faune (reproduction des espèces terrestres, migrations et frai des poissons, soit du 15 août au 15 octobre) et l'ensemble des milieux patrimoniaux (zones humides, arbres à cavités...) sera protégé à l'aide de balisage.

Les mesures proposées, notamment les choix techniques des ouvrages, intègrent les contraintes liées aux enjeux faune-flore-milieu présents sur le tracé :

- maintien des écoulements et de la circulation des poissons (éviter des frayères) et des espèces terrestres (banquettes de franchissement pour le Castor) ;
- localisation de l'ouvrage sur la Vienne évitant les impacts directs pour les populations connues de la Grande Mulette.

Les modalités de réalisation de ces ouvrages sont renvoyées à des études de détails ultérieures (notamment au titre du futur dossier « Loi sur l'eau »).

D'autres mesures préconisées sont de nature à réduire fortement les incidences négatives du projet pendant la phase de travaux :

- déplacement éventuel d'individus sous réserve de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) ;
- décapage de la couche supérieure des sédiments au niveau de l'emplacement des piles de pont ;
- dispositifs de réduction de mise en suspension de sédiments ;
- maintien de la libre circulation de l'eau pendant les travaux.

En outre, le projet prévoit des mesures compensatoires adaptées liées à la destruction de 270 m de haies (restauration de corridors biologiques avec un rôle anti-collision en bord de voirie pour les chiroptères) et de 145 m de ripisylves (recréation de ces milieux avec remise en état des berges).

Au regard des différentes mesures d'insertion prévues et de la distance par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches (5 km), il a été conclu, de manière argumentée, à l'absence d'incidence notable directe ou indirecte du projet sur l'état de conservation de ces sites.

Ressource en eau

Les incidences liées aux ouvrages de franchissement des cours d'eau sont correctement identifiées et les considérations hydrauliques (débits, hauteur d'eau en crue, fréquence des crues...) ayant conduit aux esquisses techniques et dimensionnelles du pont sur la Vienne sont convenablement décrites à ce stade du projet.

Afin de limiter les risques (modification du champ d'expansion des crues) et les impacts du projet (rescindements de trois cours d'eau, pollution chronique liée aux hydrocarbures), le dossier prévoit des mesures de protection adaptées :

- transparence hydraulique des ouvrages de franchissement ;
- adaptations architecturales et dimensionnelles pour les ouvrages ;
- réalisation d'ouvrages de décharge et de ressuyage pour faciliter l'évacuation des crues ;
- création de fossés enherbés ou en partie étanchés et de bassins multi-fonctions (stockage, confinement et traitement) ;
- dispositifs temporaires pour collecter et traiter, avant rejet, les effluents des zones d'installation de chantier ;
- réalisation des travaux préférentiellement en période d'étiage, encadrés par un plan d'assurance environnement.

Cependant, l'autorité environnementale regrette que le dossier avance essentiellement des principes, le détail étant renvoyé au futur dossier « Loi sur l'eau ». Par exemple, il aurait été pertinent que le dossier présente un profil en long de l'ouvrage de franchissement de la Vienne permettant de mieux appréhender les impacts, notamment pour ce qui concerne le rapport entre parties en remblais et parties sous ouvrages.

L'autorité environnementale attire l'attention du pétitionnaire sur le fait que seul le détail de tous ces éléments - dans le cadre du dossier « Loi sur l'eau » soumis à l'avis de l'autorité environnementale - permettra d'apprécier le volet hydraulique du projet et sa compatibilité avec le plan de prévention du risque inondation « Val de Vienne », notamment l'absence d'aggravation des risques et des effets d'une crue en amont et en aval.

Déplacements et gestion des trafics

Le projet permettra d'améliorer les conditions de circulation (confort, sécurité) dans la traversée des centres-villes de l'Île-Bouchard et de Tavant. Le dossier aurait toutefois mérité de justifier davantage les choix opérationnels d'aménagement proposés au regard de l'absence d'un unique

type d'intersections¹ (le projet prévoit des carrefours en T mais aussi des giratoires) et d'une explication du point de vue fonctionnel et de sécurité des raisons ayant conduit au choix des carrefours. Le dossier aurait mérité également de préciser les portions où les dépassements seront possibles dans la mesure où cet itinéraire supporte un trafic poids-lourds relativement important.

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

Phase chantier

Le chantier étant déficitaire en matériaux, il conviendrait de préciser la provenance des matériaux d'apport et de s'assurer de la compatibilité des remblais avec les milieux aquatiques. De plus, une estimation du bilan carbone de la phase chantier aurait été pertinente.

Aménagement durable du territoire

Le projet correspond à une opération routière motivée par des considérations de sécurité et de confort des usagers et riverains.

Si le dossier précise correctement que le projet induit une urbanisation des terres agricoles situées entre les bourgs de Tavant et l'Île-Bouchard et la déviation projetée, il se contente de préciser que « au fil des années, le territoire se réorganisera autour de la nouvelle infrastructure ». Or, les secteurs étant classés en zone d'aléa fort à très fort au regard du risque inondation, le dossier aurait mérité de présenter les orientations envisagées par la Communauté de communes sur ces secteurs afin d'éviter une augmentation de l'exposition des personnes et des biens face aux risques inondations.

Préservation des ressources naturelles

La précision des mesures proposées face à la problématique hydraulique est renvoyée au dossier « Loi sur l'eau ». L'autorité environnementale attire l'attention du pétitionnaire sur la nécessité d'apporter dans ce dossier les argumentations adéquates pour :

- justifier et étudier le rescindement des deux cours d'eau (Manse et Fausse Manse) prévus au droit des franchissements par la déviation ;
- préciser la nature et les modalités de réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau afin d'analyser l'impact sur les écoulements hydrauliques et morphologiques ainsi que sur la faune ;
- justifier la prise en compte d'une crue centennale et la mise en place de quatre appuis au lieu de trois pour l'ouvrage de franchissement de la Vienne.

Environnement et santé

L'étude d'impact présente une évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air (pollution atmosphérique et gaz à effets de serre) mais d'autres thématiques auraient pu être utilement étudiées comme les bénéfices au titre de la sécurité routière, motif principal de l'aménagement, ou encore le bruit.

Du fait du trafic attendu (3450 à 5000 véhicules/jour en 2035) et de l'éloignement des habitations, les effets sur la santé dus à la déviation seront négligeables. En revanche, dans les zones urbaines actuellement traversées, la baisse de trafic aura un impact positif significatif sur les riverains (qualité de l'air, bruit).

¹ Par exemple, le guide du SETRA « Aménagement des carrefours interurbains », décembre 1998, ouvrage de référence, précise qu'une cohérence des types d'intersections est à rechercher pour des questions de confort et de sécurité.

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	Commentaires
Faune, flore (en particuliers les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	++	
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	Absence d'impact démontré sur les sites Natura 2000.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	++	
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité	E	++	
Captages d'eau potable (dont captages prioritaires)	L	+	Présence du captage d'eau potable « le Meslier » sur la commune de l'Île-Bouchard pris en compte.
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	L	+	Pas d'augmentation de la consommation d'énergie.
Sols (pollutions)	E	0	Aucun site pollué n'a été correctement identifié.
Air (pollutions)	L	+	Pas d'augmentation du trafic automobile. Contexte rural à l'écart des habitations.
Risques naturels	L	++	Enjeu inondation fort lié à la Vallée de la Vienne. L'aléa pour le risque retrait gonflement des argiles, faible à moyen, est géré de manière adaptée.
Risques technologiques	L	+	Existence d'une canalisation de gaz au Nord de l'aire d'études prise en compte
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Déchets de travaux pris en compte.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Le projet génère la consommation de 0,5 ha d'espaces viticoles AOC et le morcellement de parcelles agricoles. Une présentation des incidences sur la viabilité économique des exploitations aurait été utile.
Patrimoine architectural, historique	L	+	Existence de monuments historiques pris en compte.
Paysages	L	+	Intégration paysagère du projet démontré suivant les différentes séquences (vallée de la Vienne, paysage ouvert, paysage bocager). Une démonstration de l'adéquation du projet paysager avec les orientations de la Charte du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine aurait été utile.
Odeurs	NC		
Emissions lumineuses	NC		Le dossier aurait mérité d'aborder cet aspect.
Trafic routier	L	++	
Sécurité et salubrité publique	L	+	Le projet permet d'éviter les centres bourgs.
Santé	L	+	Pas d'augmentation du trafic automobile. Contexte rural à l'écart des habitations
Bruit	L	+	Ambiance sonore modérée. Aucune habitation n'est à proximité de la nouvelle infrastructure.
Archéologie	L	+	Risque de découverte fortuite 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