



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE VAL DE LOIRE
PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE-LIMOUSIN-POITOU-CHARENTES

Le Préfet,

Orléans, le 26 SEP. 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Achèvement de la déviation routière de RICHELIEU,
sur les communes de RICHELIEU (37) et de POUANT (86)
Dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP)

I. Contexte et présentation du projet

Le présent projet, qui consiste à créer un nouveau barreau routier sur un linéaire d'environ 2 700 mètres au Nord-Ouest de Richelieu (département d'Indre-et-Loire), a pour but de parachever le contournement routier de cette ville, dont la traversée par un grand nombre de véhicules à moteur génère des conflits d'usage, des nuisances et des pollutions préjudiciables aux personnes et aux biens.

Au niveau de son raccordement Sud, le tracé du futur barreau routier traverse sur environ 400 mètres le territoire de la commune de Pouant (département de la Vienne).

La réalisation du projet et de ses aménagements annexes (rétablissement de cheminements agricoles, ouvrages hydrauliques, merlons) nécessite une emprise de 13 hectares, à laquelle s'ajoutent 29 hectares dédiés à des mesures compensatoires en faveur de la biodiversité.

Suite à son examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet a été soumis à une étude d'impact par arrêté conjoint des Préfets des régions Centre et Poitou-Charentes en décembre 2013.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement désignée par la réglementation, dite « *autorité environnementale* », doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de demande de déclaration d'utilité publique relatif au projet, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte.

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.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- la biodiversité ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les transports et les déplacements ;
- le paysage.

III. Qualité de l'étude d'impact

Description du projet

Le projet est décrit d'une manière claire et aisément compréhensible (étude d'impact, p. 8 et s.).

Le dossier restitue correctement les motivations d'ordre environnemental et sanitaire qui ont justifié sa conception et l'évolution de son tracé au fil du temps et des variantes proposées, dans une démarche de conciliation entre les enjeux majeurs (réduction du trafic routier en ville, préservation de la biodiversité et maintien des exploitations agricoles).

Néanmoins, la cartographie des variantes¹ aurait pu avoir une légende plus claire.

Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de manière adaptée en préambule à l'état initial.

Biodiversité

L'état initial de la biodiversité dans l'aire d'étude est de bonne qualité (étude d'impact, p. 68 et s.).

Les enjeux en matière de milieux et de végétation sont à juste titre qualifiés de faibles, à l'exception des parcelles de « friches méso-xérophiles calcicoles » dont la sensibilité est qualifiée de « moyenne » en ce qu'elle accueille plusieurs espèces de plantes patrimoniales.

Concernant la faune, les principaux enjeux identifiés sont liés, à juste titre, aux oiseaux de plaine et en premier lieu à la préservation de l'Outarde canepetière, une espèce en très forte régression dans le Centre-Ouest de la France, classée « en danger critique d'extinction » en région Centre-Val de Loire.

Le dossier précise que la population du Richelais est actuellement très faible (2 à 4 mâles chanteurs entre 2012 et 2014, avec une tendance à la baisse) bien qu'elle puisse jouer un rôle de « population relais » entre d'autres sites poitevins et

1 Présentée à plusieurs reprises dans l'étude d'impact, par exemple en p. 8.

tourangeaux (Mirbalais, Champagne) qui accueillent des effectifs plus importants et stables.

Le dossier indique que le secteur du « Moulin Brûlé », à proximité immédiate du tracé de la déviation, fait partie des lieux qui restent encore les plus favorables aux outardes à l'heure actuelle dans le Richelais, et que des mesures d'ordre agro-environnemental sont en cours pour tenter de les sauvegarder.

L'étude d'impact identifie des enjeux forts pour d'autres espèces d'oiseaux de plaine (notamment le Busard cendré, espèce « vulnérable » en région Centre-Val de Loire qui fréquente régulièrement et peut nicher dans l'aire d'étude) et des enjeux moyens à faibles pour les autres groupes d'animaux.

Le dossier identifie les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et les sites Natura 2000 de l'aire d'étude, dont les plus proches sont respectivement les « Pelouses du Bois de Braslou » (à environ 5 kilomètres du projet) et les « Basses vallées de la Vienne et de l'Indre » (à environ 12,5 kilomètres du projet).

L'appartenance de la commune de Richelieu au Parc naturel régional « Loire-Anjou-Touraine » est évoquée de manière très succincte dans cette partie du dossier.

Concernant les continuités écologiques, le dossier rappelle, à juste titre, que l'aire d'étude est considérée comme un réservoir de biodiversité au titre des plaines cultivées par les schémas de cohérence écologique (SRCE) des régions Centre-Val de Loire et Poitou-Charentes.

Consommation d'espaces naturels et agricoles

L'état initial de l'environnement décrit de manière précise le mode d'occupation des sols dans l'aire d'étude (étude d'impact, p. 30 et s.).

Il spécifie que les terres – dont la qualité agronomique est qualifiée d'excellente – y sont en grande partie affectées à l'agriculture², avec une dominante de céréales et d'oléagineux coexistant avec d'autres types de culture (maraîchage, vigne, plantations de chênes truffiers, élevages...).

Il ajoute toutefois que la surface agricole utile a subi une baisse globale dans les dernières années (principalement du fait de la diminution du nombre d'exploitants), et que les terres cultivées, bien qu'ayant fait l'objet de remembrements – y compris à des époques récentes –, restent assez morcelées, ce qui contraint les exploitants à de nombreux trajets sur la voirie publique et privée.

Le dossier ajoute qu'une partie des terres cultivées bénéficie de mesures agro-environnementales.

Transports et déplacements

La situation actuelle des infrastructures de transports au droit du franchissement de Richelieu est, à juste titre, décrite comme très problématique dans l'étude d'impact (p. 24 et s.) dans la mesure où la voirie publique y supporte un trafic routier très élevé (en moyenne, plus de 4 000 véhicules – dont 8 % de poids lourds – empruntent quotidiennement la route départementale 658 qui traverse le centre-ville³).

De plus, la configuration de la voirie dans cette ville historique (plan en damier, croisements et virages à angle droit, étroitesse de la voirie et des trottoirs) est peu propice au passage d'un grand nombre de véhicules et aux modes de déplacement

² La surface agricole utile représente 49 % de la surface totale de Richelieu et 88 % de celle de Pouant.

³ Données recueillies en 2014.

doux.

Comme le conclut à juste titre l'étude d'impact, cette situation génère des perturbations de la circulation routière, des conflits d'usage entre les différents utilisateurs de la route (riverains, chauffeurs routiers, agriculteurs, touristes, transports scolaires, etc.), des risques d'accident accrus, des nuisances pour les personnes et les biens et des atteintes à la qualité de vie.

Paysage

L'étude d'impact comprend une analyse paysagère très complète de la zone d'étude. Elle rapporte correctement que le paysage rural du secteur d'implantation du projet est largement dominé par l'activité agricole, avec des vues ouvertes sur les cultures. Les parties Est et Nord de l'aire d'étude sont plus boisées et vallonnées, tandis que la partie Ouest est plus largement ouverte et plane. Le dossier mentionne à juste titre que la ville historique de Richelieu est couverte par un plan de sauvegarde et de mise en valeur⁴, et qu'elle est concernée par deux sites inscrits, un site classé et de nombreux monuments historiques.

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

Biodiversité

Les impacts du projet sur la biodiversité sont décrits de manière adaptée et proportionnée aux enjeux, sous l'angle de la perte directe ou indirecte d'habitats, de la rupture des continuités écologiques, de la mortalité et des dérangements, en phase chantier comme en phase de fonctionnement (étude d'impact, p. 156 et s.).

Les mesures proposées (adaptation des périodes et de l'organisation des travaux, constitution de haies d'arbustes indigènes, création de merlons pour éviter la diffusion du bruit et de la lumière, renaturation de délaissés routiers, création de micro-habitats et de passages pour la petite faune, surveillance et contrôle des espèces invasives, acquisition et gestion de 28 hectares en faveur de l'Outarde et d'1 hectare pour l'Orchis pyramidal, etc.) et les dispositifs de suivi écologique correspondants témoignent d'une bonne prise en compte de la séquence « éviter, réduire, compenser » et s'inscrivent même dans une optique volontariste visant à atteindre une situation meilleure que l'état existant, en particulier pour l'Outarde.

Le choix du tracé final en-dehors des espaces les plus sensibles pour cette dernière espèce, qui relève d'une logique d'évitement et qui a nécessité une concertation entre de nombreux acteurs du territoire, aurait pu être davantage mis en valeur. Par ailleurs, il conviendrait de mieux argumenter l'absence d'incidence du projet en phase exploitation sur les risques de collision ou de dérangement pour l'avifaune de plaine (incohérence dans l'étude d'impact entre la page 188 où le caractère permanent de l'incidence est mentionné, mais non repris en page 201).

Le plan de gestion des surfaces acquises pour l'Outarde canepetière n'est pas détaillé dans le dossier. Il est cependant mentionné qu'il visera à maintenir la densité d'insectes et le milieu ouvert, mais rien n'est dit précisément sur la période de non-intervention afin d'éviter la destruction des femelles et des nichées (éviter avril à fin août). La mesure MC2 doit être précisée sur son cahier des charges. La pérennité de ces mesures à l'issue des 25 ans mériterait d'être également envisagée (rétrocession

4 Il aurait pu être signalé que la révision de ce document a été approuvée en 2015.

éventuelle par exemple).

En remarque, le projet devra faire l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Cette procédure aurait utilement pu être mentionnée dans l'étude d'impact.

Concernant l'évaluation des incidences du projet sur l'état de conservation des sites Natura 2000 (étude d'impact, p. 187), la conclusion selon laquelle le projet « *impacte un espace relais entre les différents sites Natura 2000 voisins où des interactions fonctionnelles [entre les populations animales d'un site à l'autre] peuvent exister* » mériterait d'être reformulée, dans la mesure où elle semble mettre en avant des risques dont il a été montré qu'ils avaient été pris en compte de façon rigoureuse.

Consommation d'espaces naturels et agricoles

Les impacts du projet sur les espaces agricoles, principalement liés à l'emprise directe des aménagements, à la fragmentation du parcellaire, à la rupture des cheminements agricoles ainsi qu'à la mise en œuvre des mesures compensatoires, sont correctement décrits à l'échelle générale et à celle de chaque exploitation concernée (étude d'impact, p. 173 et s.).

Les mesures proposées pour atténuer les impacts sur les terres agricoles (création d'un nouveau chemin agricole parallèle au projet et reprise du chemin agricole issu du précédent remembrement, calage des emprises sur les limites de parcelles, etc...) sont proportionnées aux enjeux.

Les impacts différés sur l'urbanisation (spécialement entre le tracé du projet routier et le bourg de Richelieu) sont décrits de manière proportionnée aux enjeux, l'étude d'impact rappelant (p. 196) que le projet ne prévoit pas de créer des nouveaux barreaux routiers depuis la déviation ni les giratoires d'accès, et que le futur PLU maintiendrait les secteurs voisins du projet en zone agricole.

Un extrait du zonage du projet de PLU aurait été utile pour s'assurer de l'absence d'impact induit.

Transports et déplacements

L'analyse des impacts du projet sur les transports et les déplacements est proportionnée aux enjeux.

Les estimations de trafic présentées, qui reposent sur des projections pertinentes à court et long terme (échéances 2022 et 2042) concluent à juste titre à des impacts pour l'essentiel positifs par rapport aux conditions actuelles, en délestant le centre-ville de Richelieu d'une grande partie du trafic (en particulier des poids lourds et des véhicules agricoles), en réduisant les nuisances et les risques pour les personnes et les biens, et en facilitant les modes de déplacement doux.

Les effets de la phase travaux sur les conditions de circulation sont correctement décrits et les mesures de réduction d'impact correspondantes sont appropriées.

Paysage

Les incidences du projet sur le paysage sont analysées de manière proportionnée aux enjeux.

Le projet, dans le cadre de sa conception, a tenu compte des enjeux paysagers du secteur d'étude. En particulier, le porteur de projet a privilégié une variante de tracé éloigné des secteurs habités en contournant la butte du Moulin à Vent, ce qui permet une séparation physique et visuelle entre la déviation et la ville. Le secteur étant très

ouvert, le projet intègre également plusieurs mesures de réduction (déblais et remblais peu élevés, plantations paysagères discrètes, modelages des talus) permettant de limiter les vues sur le projet.

Les effets cumulés avec les autres projets connus dans l'aire d'étude, et avec les autres tronçons de la déviation de Richelieu (tronçon Sud-Ouest mis en service en 1998 et tronçon Nord-Est mis en service en 2003) sont décrits de manière proportionnée aux enjeux.

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

L'étude d'impact argumente de façon adéquate (p. 178) la nécessité de mettre en compatibilité le document d'urbanisme de la commune de Richelieu (plan d'occupation des sols [POS] dont la révision en plan local d'urbanisme [PLU] est en cours), celui-ci ne permettant pas en l'état actuel la réalisation du projet – la commune de Pouant, concernée par le règlement national d'urbanisme, n'étant pas assujettie à ce type de procédure –.

Elle aurait toutefois pu présenter les modifications qui devront être apportées au POS de Richelieu pour permettre le projet (changements du zonage et de la liste des emplacements réservés, libellé du règlement permettant explicitement les travaux routiers dans l'emplacement réservé affecté au projet).

L'étude d'impact (p. 54) précise que les communes de l'aire d'étude ne sont concernées par aucun schéma de cohérence territoriale (SCOT). Il convient de rappeler que la commune de Richelieu est incluse dans le périmètre du SCOT du Pays du Chinonnais dont l'élaboration est en cours, tout comme la commune de Champigny-sur-Veude dont la limite Sud jouxte l'emprise du projet.

La compatibilité du projet avec les autres documents de planification (étude d'impact, p. 214-216) est principalement focalisée sur la charte du parc naturel régional « Loire-Anjou-Touraine ».

Elle aurait mérité d'être mieux argumentée pour ce qui concerne certains autres documents, en particulier les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Loire-Bretagne »⁵.

Le dossier évoque la mise en place d'un aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) dont la réalisation se ferait à court terme (étude d'impact, p. 176-177).

Les incidences de cette opération sur l'environnement – et les mesures pouvant être préconisées pour éviter les cumuls d'impacts (notamment en termes de protection des arbres, haies et milieux naturels) auraient mérité d'être évoquées de manière plus explicite dans l'étude d'impact, d'autant que l'aire d'étude a déjà connu des aménagements fonciers dont certains ont été réalisés à des époques relativement récentes (1997 et 2002) aux fins de réaliser le contournement Nord-Ouest, selon un tracé qui a été abandonné depuis.

V. Résumé non technique

Bien que relativement long (41 pages), le résumé non technique est de bonne qualité et rend fidèlement compte des réflexions développées dans l'étude d'impact.

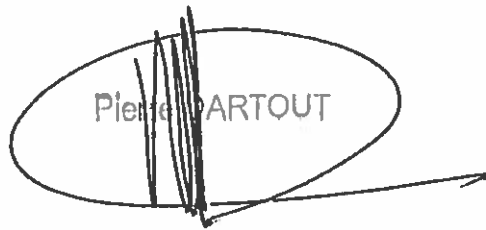
5 De plus, il est à signaler que le schéma régional de cohérence écologique de Poitou-Charentes, indiqué comme « en cours d'élaboration » dans l'étude d'impact (p. 214), a été approuvé par arrêté préfectoral du 3 novembre 2015.

VI. Conclusion

Le dossier identifie correctement les enjeux environnementaux en présence et permet de s'assurer d'une bonne prise en compte de l'environnement, sous réserve du respect des recommandations figurant dans le présent avis.

L'étude d'impact est de bonne qualité, et rend compte de la démarche rigoureuse et volontariste d'intégration des enjeux de biodiversité dans le projet.

Le Préfet de Région

 Pierre PARTOUT

Le Président de la région Centre-Val de Loire


Nacer MEDDAH

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

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

	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	+++	Cf. corps de l'avis.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	+++	Cf. corps de l'avis.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	E	+	L'étude d'impact aurait mérité de décrire les aménagements hydrauliques prévus dans le dossier d'autorisation « loi sur l'eau », le mode de traitement quantitatif et qualitatif des effluents pluviaux ainsi que les dispositifs de surveillance, d'entretien et d'intervention des ouvrages qui seront créés.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	NC	0	
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables) et Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	+	Les thématiques de l'énergie et du climat sont appréhendées proportionnellement aux enjeux. La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet sont quantifiées et comparées à la situation actuelle ainsi qu'à des projections à court et long terme en l'absence de réalisation du projet.
Soils (pollutions)	L	+	La pollution des sols est analysée de manière appropriée.
Air (pollutions)	L	+	La pollution de l'air est correctement appréhendée.
Risques naturels (Inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Les risques naturels sont pris en compte de façon adaptée.
Risques technologiques	L	+	Les risques technologiques sont correctement étudiés.
Déchets (gestion à proximité, centres de traitements)	L	+	La thématique des déchets est traitée de façon proportionnelle aux enjeux.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	++	Cf. corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	E	++	Cf. corps de l'avis.
Paysages	E	++	Cf. corps de l'avis.
Odeurs	NC	0	
Émissions lumineuses	L	++	Cf. corps de l'avis.
Trafic routier	E	++	Cf. corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	++	Cf. corps de l'avis.
Santé, sécurité et salubrité publique	L	++	Cf. corps de l'avis.
Bruit	L	+	L'analyse des impacts sur le bruit aurait mérité d'être complétée par une comparaison des niveaux de bruit attendus dans l'aire d'étude avec les valeurs guides de l'Organisation Mondiale de la Santé. La cohérence entre les valeurs modélisées et les niveaux sonores effectifs au droit du lieu-dit « Le Bois Poleau » (zone habitée la plus proche du projet) méritera d'être démontrée.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	++	Cf. corps de l'avis.

* Étendue du territoire impacté

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'information

** Hiérarchisation des enjeux

+++ : très fort

++ : fort

+

0 : pas concerné