



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Le Préfet,

Orléans, le 27 FEV. 2017

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
Projet de déviation de Châteauneuf-en-Thymerais (28)
Dossier de déclaration d'utilité publique

I. Contexte et présentation du projet

Le projet porté par le Conseil départemental d'Eure-et-Loir consiste à créer sur près de 8 km une déviation routière de la commune de Châteauneuf-en-Thymerais, reliant ainsi la route départementale (RD) 939 à la RD 928 en détournant les trafics de transit qui traversent le bourg. Cinq communes sont concernées par ce projet : Thimert-Gâtelles, Châteauneuf-en-Thymerais, Saint-Maixme-Hauterive, Saint-Jean-de-Rebervilliers et Saint-Sauveur-Marville.

Cette déviation, qui contourne les bourgs de Châteauneuf-en-Thymerais et Thimert par l'ouest, est destinée à l'amélioration de la qualité de vie de leurs habitants en limitant les nuisances (bruit, air,...) et à faciliter les liaisons entre les communes et les dessertes des zones d'activités. Elle sera bidirectionnelle et d'une largeur de 7 m. L'embranchement sud de la déviation sera réalisé sur la RD 939 au sud de Guillaudru sur le territoire de la commune de Thimert-Gâtelles. La voie projetée traversera la forêt domaniale de Châteauneuf et le site Natura 2000 « forêts et étangs du Perche » en empiétant sur l'emprise du golf de Saint-Maixme et des parcelles agricoles, et, passant par l'est de Brouvilliers, rejoindra, au nord de Châteauneuf-en-Thymerais, le carrefour entre les routes départementales 323, 138 et 928 au sud de Saint-Jean-de-Rebervilliers.

Le projet de déviation relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

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 d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) 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 :

- le trafic routier, la sécurité et les nuisances,
- la biodiversité,
- la consommation des espaces agricoles et naturels.

III. Qualité de l'étude d'impact

Description du projet

Le dossier décrit clairement et convenablement l'état de la situation routière sur le secteur, les objectifs et les différents aspects du projet. Les caractéristiques géométriques du projet, les signalisations et équipements projetés font l'objet d'explications claires soutenues par de nombreux schémas et cartographies. Les conditions d'exécution des travaux sont convenablement restituées. Le choix du projet et du tracé retenu est convenablement justifié.

L'étude d'impact aborde l'essentiel des thématiques concernées par le projet, elle est globalement correcte.

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 attentive en préambule à l'état initial.

L'analyse de l'état initial conduit à une qualification, graduée de faible à fort, des enjeux selon les thématiques qui peuvent être contraignantes ou présenter des atouts pour le projet.

Une hiérarchie de ces enjeux aurait permis de cibler les thématiques les plus contraignantes. La consommation d'espaces en tant que telle aurait dû figurer parmi les enjeux analysés.

Le trafic routier, la sécurité et les nuisances

Le dossier démontre que le centre de Châteauneuf-en-Thymerais est desservi par les routes départementales 928 (Dreux/Nogent-le-Rotrou) et 939 (Chartres/Verneuil-surHavre) qui supportent un trafic routier important proche de la saturation et qui occasionnent des nuisances importantes aux habitants de la commune en termes de qualité de l'air, d'émissions sonores, de fluidité des déplacements et de sécurité.

L'étude d'impact présente correctement l'étude acoustique réalisée et la campagne de mesure des émissions sonores qui s'est déroulée du 16 au 18 décembre 2013. Elle permet d'établir un état de référence de l'environnement sonore du projet en six lieux proches des infrastructures existantes. Elle confirme que les émissions sonores sont liées au bruit de circulation et que les pressions acoustiques les plus fortes ont été mesurées au droit des routes départementales 928 et 939. Elle conclut correctement à un environnement sonore modéré du secteur.

Le pétitionnaire retient, correctement, la pollution de l'air et le bruit comme susceptibles d'impacts sur la santé des populations potentiellement exposées.

La biodiversité

L'état initial de la biodiversité a été réalisé sur la base de deux campagnes d'inventaires en 2010 et 2013/2014. Si les dates d'inventaire relatives à la prospection de 2013 sont bien indiquées, en ce qui concerne 2010, elles ne le sont pas et la pression de prospection n'est pas précisée. Il a été dédié 6 jours d'inventaire, tous groupes confondus, pour l'étude 2013-2014, ce qui paraît faible au regard du linéaire concerné, notamment pour les enjeux liés aux milieux humides et pour les chiroptères en milieu forestier.

Le dossier présente une cartographie des habitats naturels de l'aire d'étude. Le secteur traversé par le projet est majoritairement occupé par des grandes cultures, des prairies de fauche et des boisements de Chênes sessiles. Il aurait été utile que les mares soient localisées sur cette cartographie et que celles-ci aient fait l'objet de relevés botaniques propres. De même, alors que le dossier montre la présence de ruisseaux intermittents, ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'inventaires floristiques dédiés.

En ce qui concerne la flore, l'étude met en avant 3 espèces patrimoniales classées comme menacées à l'échelle régionale : le Carex appauvri, le Carex distant et la Bugle pyramidale. Ces déterminations sont discutables : la Bugle Pyramidale n'a jamais été mentionnée en Eure-et-Loir, la dernière mention du Carex appauvri en Eure-et-Loir remonte au XIXe siècle et la distinction du Carex distant, typique des milieux humides et inventoriée en lisière forestière, est douteuse. De fait, la qualité des inventaires botaniques effectués est sujette à caution et l'absence de localisation des relevés botaniques ne permet pas de lever les incohérences constatées susceptibles de remettre en cause l'analyse des impacts du projet sur la biodiversité.

Plusieurs espèces caractéristiques des zones humides sont indiquées dans les relevés floristiques (p. 71 et suiv.), contrairement à ce qui est indiqué dans le paragraphe consacré aux zones humides (p. 58). Or, malgré des sondages pédologiques qui ne montrent pas la présence de sols typiques des zones humides, dans la mesure où un ruisseau temporaire et des mares sont présents, et dans la limite des réserves sur les déterminations floristiques exprimées ci-dessus, le dossier aurait gagné à mieux expliciter l'éventuelle absence de zones humides sur le tracé de la déviation ou à proximité et susceptibles d'être impactées par le projet.

Enfin, le dossier localise et hiérarchise les enjeux concernant la flore et les habitats et les lie exclusivement aux espèces patrimoniales citées plus haut dont la présence est douteuse. On peut regretter que cette identification des enjeux n'intègre pas les éventuelles sensibilités intrinsèques des habitats traversés.

En ce qui concerne la faune, plusieurs espèces d'amphibiens, communes, ont été relevées dans les mares à proximité du projet. On notera également la présence de la Vipère péliade, espèce rare et menacée (classée « en danger » au niveau régional). Le dossier a également mis en évidence la présence d'un papillon protégé au niveau national (Sphinx de l'Épilobe).

En ce qui concerne les oiseaux, 65 espèces ont été contactées (5 sont protégées à l'échelle européenne et 48 sont protégées à l'échelle nationale), ce qui traduit une certaine diversité. Parmi ces espèces, le dossier en qualifie 17 de « patrimoniales ». On notera particulièrement la présence en période de nidification du Circaète Jean-le-Blanc, espèce menacée « vulnérable » au niveau régional et nicheur possible sur le site. Il convient de relever que les représentations cartographiques du dossier pour les habitats de certaines espèces (cercle autour de l'individu observé) ne sont que très schématiques et n'aident pas le lecteur à bien saisir les enjeux.

Par ailleurs, le dossier met en évidence la présence de 5 espèces de chauves-souris, ce qui traduit une faible diversité mais qui peut témoigner du faible nombre de soirées d'écoute.

Le dossier indique à juste titre que le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) n'identifie pas de continuités écologiques d'importance régionale sur le secteur. L'étude montre

toutefois que la forêt de Châteauneuf-en-Thymerais s'inscrit dans une continuité boisée locale avec les autres boisements proches (bois de Saint-Vincent, forêts de Sénonche et Montécot)..

L'étude recense correctement les sites relatifs à la biodiversité¹ situés à proximité du projet et montre que le projet s'inscrit au sein de la zone Natura 2000 « Forêts et Étangs du Perche ».

La consommation des espaces naturels et agricoles

La forêt domaniale de Châteauneuf (1 743 ha) supportera les deux-tiers du linéaire (7,9 km) de la voie projetée qui empiète, à la marge, la partie est du golf d'O. Les parcelles agricoles sont concernées par le reste du tracé.

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

Le trafic routier, la sécurité et les nuisances

Il est mentionné dans le dossier que la déviation va engendrer un trafic qui sera à l'origine de pollutions diverses et d'émission de gaz à effet de serre. Il est correctement montré que, comparée à l'actuelle, la situation avec projet est légèrement plus émettrice en polluants qui participent à l'effet de serre ainsi qu'à d'autres phénomènes globaux tels les pluies acides.

L'étude d'impact estime le trafic futur de la déviation à 6 000 véhicules/jour à l'horizon 2036. La chaussée de la future voie sera dimensionnée pour un trafic de poids-lourds estimé à la mise en service de 500 PL/jour.

L'analyse, monétarisée, des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits montre, pour le projet, un gain de temps, de 6 minutes par rapport à la traversée du bourg, un léger malus d'insécurité (en raison des vitesses plus élevées qu'en centre-bourg) ainsi qu'une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement. Les nuisances relatives à la qualité de l'air, au bruit et aux vibrations seront par contre déportées sur la déviation et n'affecteront plus les bourgs. L'étude aurait pu quantifier le bénéfice attendu en évaluant le nombre d'habitants soustraits aux nuisances.

Des mesures d'accompagnement du projet sont envisagées au conditionnel évoquant la possible limitation des effets des polluants atmosphériques dus à la circulation par des barrières physiques ou plantations.

L'étude d'impact prévoit la pose d'un merlon d'une hauteur de 3 m de long de la voie bordant le golf du bois d'O afin de réduire pour les usagers le risque de collision avec des balles de golf projetées. L'étude prévoit également la mise en sécurité des points aménagés de franchissement de la voie pour assurer la continuité des cheminements agricoles mais également pédestres. Ces mesures sont adaptées.

Si la déviation va permettre de canaliser le trafic de transit à l'extérieur des bourgs, elle va créer un effet d'appel avec comme corollaires une augmentation du trafic et des émissions de polluants qui participent à l'effet de serre. L'étude mentionne, à juste titre, le risque d'impact sur la faune et la flore avec la bioaccumulation des polluants sur le lieu de nourrissage des espèces à proximité de la déviation.

Concernant les impacts du bruit, l'analyse est menée au regard de la contribution sonore maximale admissible d'une infrastructure routière nouvelle et conclut, correctement, à l'absence de dépassement des seuils réglementaires au droit des habitations les plus proches du projet. Les niveaux sonores les plus élevés se situent au niveau du hameau de Gillandru avec un niveau

1. Site Natura 2000 « arc forestier du Perche d'Eure-et-loir » situé à 3,3 km du projet, zone naturelle d'intérêt écologique et floristique « landes des côtes de Villiers » à 8 km du projet.

sonore estimé de 58 dB(A) à l'horizon 20 ans après la mise en service. L'effet du projet sur l'environnement sonore des bourgs aurait mérité d'être démontré.

La biodiversité

L'étude décrit et qualifie les différents types d'impacts en phase chantier et en phase travaux sur l'ensemble des groupes. Ces impacts auraient mérité d'être hiérarchisés.

Le dossier montre qu'environ 9 ha de boisements et 6 ha de prairies seront détruits par le projet. Le dossier indique, correctement, que la voie constituera une barrière importante à la circulation des espèces et sera facteur de mortalité.

Le dossier estime que les impacts en phase travaux sur les oiseaux sont principalement liés aux risques de destructions d'habitat et d'individus en période de nidification mais que ces risques sont réduits du fait des possibilités de report vers des habitats similaires et des travaux qui auront lieu en dehors de la période de reproduction des oiseaux, ce qui est vraisemblable.

En ce qui concerne les impacts en phase exploitation sur les oiseaux et leurs réductions, notamment, sur la partie du projet qui sera réaménagée, il est prévu la réduction de 90 à 70 km/h de la vitesse autorisée pour limiter les risques de collision. Ceci paraît adapté, toutefois, l'efficacité de cette mesure reste à démontrer avec la mise en place d'un suivi des éventuelles mortalités. Ce suivi devant, également, permettre la mesure des effets de l'augmentation prévue du trafic routier d'environ 500 véhicules par jour à environ 6 000 prévus à terme.

L'impact sur les chauves-souris en matière de risque de destruction de gîte liée au défrichement est bien identifié. Pour réduire ce risque ainsi que celui de destruction d'arbres à saproxylophages, le porteur de projet prévoit un examen de chaque arbre avant abattage pour y détecter la présence de gîtes à chauves-souris ou d'insectes saproxyliques. Les protocoles de recherche et d'abattage sont correctement explicités.

Le dossier indique, par erreur, que la Vipère péliade est une espèce commune. Il précise que l'impact de la destruction d'habitat pour cette espèce est limité du fait des possibilités de déport sur d'autres milieux. Par ailleurs, l'étude estime que les risques de destruction d'individus en phase chantier seront faibles si les travaux de terrassement sont effectués en dehors des périodes d'hibernation. Cette affirmation se justifie théoriquement, mais elle n'est pas cohérente avec le calendrier qui prévoit des périodes de travaux contradictoires. Après précision de l'effective période des travaux, il convient de proposer de nouvelles mesures d'évitement, de réduction, et, en dernier ressort, de compensation. Enfin, l'affirmation qu'il n'y a aucun impact en phase d'exploitation sur les reptiles doit être démontrée.

L'étude d'impact mentionne en guise de compensation de la destruction d'une mare à amphibiens la reconstitution de cet habitat dans le même contexte forestier sous la forme d'un chapelet de 3 mares connectées entre-elles, ce qui est une mesure adaptée. Pour évaluer le succès de la mesure, est prévu un suivi adapté de l'évolution des mares et des batraciens aux périodes propices de l'année.

L'étude d'impact indique qu'une partie de la RD 140 traversant le massif forestier de Châteauneuf ne sera plus utilisée et devra être remise en état pour être reboisée. Le reboisement prévu concerne 12 ha de surfaces qui seront plantées en essences locales d'origine forestière certifiée. Les délaissés entre la route et les boisements seront reboisés et il est prévu, de manière pertinente, de reconstituer les lisières détruites par l'élargissement ou la création de la voie.

Concernant les pertes de surface forestière de la forêt de Châteauneuf qui s'élèvent à près de 9 ha, l'étude d'impact annonce, à juste titre, une compensation de boisement à hauteur de 6 ha pour 1 ha détruit soit une surface de 54 ha pour compenser la perte forestière détruite par le projet. Par ailleurs, un suivi, adéquat, de l'état de conservation des sites de compensation est

prévu. Ces mesures de compensations sont adaptées.

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 conclut, de manière argumentée, notamment par la mise en place des mesures exposées ci-dessus, à l'absence d'incidence significative du projet sur l'état de conservation des espèces ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 à proximité.

La consommation d'espaces naturels et agricoles

L'étude évalue à 24 ha les surfaces détruites par le projet, celles-ci sont calculées précisément et correctement pour chaque type d'habitat. La forêt de Châteauneuf est amputée de 9 ha, les cultures sont touchées à hauteur de 8,65 ha et les prairies à fourrages perdent 6,2 ha. Ces pertes font l'objet des compensations adéquates citées plus haut.

L'étude d'impact indique que l'emprise de la déviation routière a été limitée afin d'avoir le moins d'impact possible sur les parcelles agricoles et précise qu'aucun siège d'exploitation n'est affecté. Elle prévoit le rachat, adéquat, de parcelles agricoles afin d'éviter toute zone non exploitable ainsi que des échanges de parcelles pour assurer aux exploitants agricoles une continuité d'exploitation sur les parcelles en culture. Ces mesures sont adéquates. Par ailleurs, des réserves foncières constituées facilitent les échanges de terrains possibles pour atténuer, de manière adaptée, les impacts sur les exploitations.

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

Phase chantier

L'étude d'impact précise que les travaux du projet sont envisagés en deux tranches avec un début des travaux de la tranche 1 entre la RD 939 et la RD 928 au sud de Châteauneuf au deuxième semestre 2018 ; les travaux de la tranche 2 entre la RD 28 sud et la RD 928 sont prévus début 2020. Il est prévu de réaliser les travaux d'abattage et d'élagage deux ans avant les terrassements, notamment pour les arbres proches de la future voie de sorte à les préparer à leur nouvel environnement de lisière.

L'étude d'impact préconise d'éviter les travaux lors la période de reproduction des insectes (printemps-été), et recommande l'abattage des arbres entre septembre et février en dehors de la période de nidification des oiseaux et d'élevage des jeunes mais aussi hors des périodes de reproduction (juin-juillet) et d'hibernation des chauves souris (novembre à mars). Ces préconisations sont adéquates. Il est nécessaire que le planning des travaux du chantier soit défini avec précision et mis en cohérence avec les préconisations en matière de réduction des impacts sur la faune.

Dans la mesure où de nombreux ouvrages hydrauliques sont prévus sous la route, une réflexion sur leur adaptation au passage de la faune aurait pu être envisagée.

Les mesures d'évitement et de compensation concernant les amphibiens en phase travaux sont satisfaisantes.

Concernant les cheminements doux dont certains seront coupés par l'emprise du chantier, le dossier prévoit la mise en place d'itinéraires alternatifs avec une signalétique adaptée.

Insertion du projet dans son environnement

L'étude d'impact a bien pris en compte la problématique de la protection des eaux destinées à la consommation humaine. Le projet est en dehors de tout périmètre de protection de ces eaux. Elle fait état de la mise en place d'un assainissement pluvial, adapté, dimensionné pour une pluie

décennale² pour l'ensemble de la plateforme routière tandis que les fossés récepteurs qui interceptent les eaux de ruissellement des bassins versants et les ouvrages de stockage le sont pour des pluies centennales³. Cependant, la description des aménagements pluviaux est manquante. Il importe que les aménagements pluviaux prévus soient correctement détaillés lors des phases ultérieures du dossier incluant les caractéristiques des bassins envisagés (volumes, débits de fuite, points de rejet, gestion).

Le dossier prévoit la « rectification de tracé de la vallée sèche » (cours d'eau intermittent) sur environ 900 m. Il conviendrait que le dossier apporte la justification de l'absence de zones humides sur le site, et évalue, le cas échéant, les impacts sur celles-ci. Par ailleurs, les éventuels effets liés à la segmentation des éléments composant la trame bleue locale et les risques de déconnexion hydraulique des milieux auraient mérité d'être étudiés plus finement et mieux décrits.

Du point de vue de la santé, l'étude d'impact conclut à un impact acceptable pour les populations potentiellement exposées et à une amélioration des niveaux sonores et de la qualité de l'air pour les populations résidant dans les centres-bourgs de Châteauneuf-en-Thymerais et de Thimert-Gâtelles, ce qui est adapté.

L'étude d'impact démontre, correctement, la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) adopté le 5 novembre 2015 dont il en décline les orientations ainsi qu'avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) approuvé le 28 juin 2012.

Le dossier mentionne la non compatibilité du projet avec certains documents d'urbanisme des communes⁴ concernées. A cet égard, il précise que des dossiers de demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui sont incompatibles avec le projet sont soumis en parallèle à avis de l'autorité environnementale, ce qui est exact.

Effets cumulés avec d'autres projets connus⁵

Le dossier fait part des projets à prendre en compte dans l'analyse des interactions avec la déviation future. Il y est correctement évoqué le projet d'aménagement à 2 X 2 voies de la RN 154 et la RN12 à environ 13 km du projet, et, il est estimé qu'un report de trafic sur les routes départementales et notamment la déviation de Châteauneuf-en-Thymerais aura lieu.

Le dossier aurait pu mentionner les projets qui consacrent une artificialisation importante du secteur, notamment, d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) et programmes de travaux, localisés au sud immédiat du Thymerais, des communes de Saint-Arnould-des-Bois, Chuisnes, Dangers-Verigny, Landelles, Pontgouin, Billancelles et Mittainvilliers avec extension sur les communes de Fontaine-La Guyon, Saint Aubin-des-Bois, Saint Arnould des Bois, Courville-sur-Eure, Thimert-Gatelle, Saint-Lupercé, Friaize, Fruncé, Le Favril, Chuisnes, Billancelles, PontGouin, Le Theulin, Les Corvées-Les-Ys, Orrouer, Saint-Germain-le-Gaillard, Bailleau-L'Evêque, Briconville, Digny, Favières, Landelles et Houville-La Branche.

V. Résumé non technique

Le dossier comprend bien un résumé non technique, qui aurait pu être plus synthétique. Celui-ci

2. Une pluie décennale correspond à des précipitations qui ont une chance sur 10 de se produire chaque année.

3. Une pluie centennale correspond à des précipitations qui ont une chance sur 100 de se produire chaque année.

4. Il s'agit des plans d'occupation des sols (POS) de Châteauneuf-en-Thymerais, de Thimert-Gâtelles et du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Maixme-Hauterive.

5. Il s'agit des projets qui ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R.214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique ou bien qui ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

identifie correctement les enjeux de l'aire d'études, en présente une synthèse et en hiérarchise les contraintes. Le descriptif des incidences du projet y est appuyé par une cartographie précise qui permet de localiser les différentes interventions projetées dans le cadre des travaux.

Ce résumé est clair, bien structuré et présente les cartographies, les photographies et les illustrations adéquates pour faciliter la compréhension de l'étude d'impact et la connaissance du projet par le public.

VI. Conclusion

L'étude d'impact est globalement correcte. Toutefois, des erreurs et/ou imprécisions dans l'inventaire de la biodiversité ainsi que sur la qualification des effets grèvent la bonne qualité générale du dossier.

L'autorité environnementale recommande que certaines mesures soient revues, notamment en faveur de la Vipère péliade, sur le planning des travaux et sur l'intégration de la problématique de continuité écologique dans la disposition et la conception des ouvrages hydrauliques, pour améliorer l'insertion environnementale du projet et la prise en compte des enjeux initiaux en matière de biodiversité.

Pour le Préfet de région
et par délégation,
le Secrétaire général
pour les affaires régionales

Claude FLEUTIAUX

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) | L | +++ | Cf. corps du texte. |
| Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires, les zones humides | E | +++ | Cf. corps du texte. |
| Connectivité biologique (trame verte et bleue) | E | +++ | Cf. corps du texte. |
| Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE) | E | ++ | <p>Le dossier précise qu'il n'est pas prévu de prélèvements d'eau dans le cadre du projet.</p> <p>Le dossier mentionne que le projet va couper 4 vallées « sèches » et que des ouvrages sont prévus pour leur franchissement et pour assurer la continuité du réseau des eaux superficielles. Ces ouvrages sont dimensionnés pour des pluies centennales (volumes de pluies qui ont une chance sur 100 chaque année d'être précipités).</p> <p>L'étude indique, correctement, que les communes concernées par le projet sont classées en zone de répartition des eaux pour les nappes de l'Albien et du Néocomien et, particulièrement, du Cénomaniens pour les communes de Saint-Maixme-Hauterive et Thimert-Gâtelles, en raison de prélèvements pour les usages et activités qui excèdent les capacités de recharge de ces nappes. Toutes les communes du projet sont classées en zone vulnérable aux nitrates en raison de la vulnérabilité des eaux qui sont polluées ou susceptibles de l'être par les nitrates d'origine agricole.</p> <p>Les territoires du projet sont classés en zone sensible à l'eutrophisation en ce qui concerne les paramètres nitrate et phosphore pour la Seine et ses affluents ce qui signifie que les rejets de phosphore et d'azote doivent être réduits.</p> <p>Un système de gestion incluant la collecte, le traitement et le stockage (bassins) des eaux pluviales ruisselées sur la voie future sera mis en place afin de prévenir les pollutions du milieu naturel générées par la circulation, ce qui est correct.</p> |
| Captage d'eau potable (dont captages prioritaires) | L | + | L'étude d'impact indique qu'aucun captage ni périmètre de protection ne sont présents sur les lieux du projet. |
| Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables) | E | + | Cette thématique n'est pas abordée dans l'étude d'impact. |
| Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement | E | + | Cette thématique n'est pas abordée dans l'étude d'impact. |
| Soils (pollutions) | L | + | L'étude fait part de l'excavation d'environ 87 000 m ³ pour les terrassements et précise que 68 000 m ³ de remblais seront nécessaires à la réalisation du projet. La ré-utilisation des matériaux sera recherchée de façon à ce que les excédents non utilisés soient mis en dépôt définitif sur le site, ce qui est adéquat. |
| Air (pollutions) | L | +++ | Cf. corps du texte. |
| Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...) | L | + | Les risques naturels sont bien considérés dans le dossier. |
| Risques technologiques | L | ++ | Les risques technologiques sont bien pris en compte dans l'étude d'impact où ceux-ci sont qualifiés de moyens. Il est correctement annoncé que le risque de transport de matière dangereuse qui concernait les communes traversées et les populations riveraines sera réduit et déporté sur la déviation. |
| Déchets (gestions à proximité, centres de traitements) | L | ++ | L'étude d'impact prévoit le réemploi des remblais sous contrôle de qualité. Toutefois, il est précisé que les déblais non-utilisés seront acheminés vers des filières de traitement adaptées. Par ailleurs un système de traçabilité des matériaux réemployés ou mis en dépôt sera mis en place (dates, lieux, volumes et itinéraires des camions). Concernant la décharge sauvage identifiée sur le parcours de la future voie, le dossier prévoit correctement la réalisation d'un diagnostic géotechnique et de pollution ainsi qu'un plan de |

| | | | réhabilitation du site. |
|--|---------------------------|------------------------------|---|
| | Enjeu* pour le territoire | Enjeu ** vis-à-vis du projet | Commentaire et/ou bilan |
| Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques | L | +++ | Cf. corps de l'avis. |
| Patrimoine architectural, historique | L | + | Le dossier prend correctement en compte les effets du projet sur les paysages et, notamment, les co-visibilités et les interactions visuelles du projet avec l'église Saint-Pierre de Thimert inscrite au titre des monuments historiques. L'étude montre correctement que l'impact du projet sur cette église est restreint du fait d'interactions visuelles limitées. Elle aurait pu prendre en compte, dans son analyse des enjeux et effets du projet sur le patrimoine, l'église de Gâtelles, classée monument historique et située à 2,5 km au sud du projet. |
| Paysages | L | ++ | L'étude d'impact analyse les sensibilités paysagères du site du projet et identifie de manière appropriée les enjeux en la matière. Elle prévoit ainsi, de gérer de « façon cohérente et harmonieuse » la transition forêt, lisière, champs, de limiter l'emprise de la nouvelle voie dans la forêt ainsi qu'au niveau des intersections envisagées. De manière à réduire les incidences paysagères, la voie future sera aussi proche que possible du terrain naturel et certaines parties en paysage ouvert ne seront pas plantées de végétation riveraine afin de conserver les perspectives visuelles. Des plantations seront effectuées dans la continuité des boisements existants et les lisières affectées seront reconstituées. Ces mesures sont pertinentes. |
| Odeurs | L | + | Cette thématique n'est pas abordée dans l'étude d'impact. |
| Émissions lumineuses | L | + | Le dossier fait part des émissions lumineuses engendrées par les véhicules empruntant la déviation. Un éclairage public est prévu au sein des seuls giratoires de la déviation. Les effets de la pollution lumineuse sur la faune, notamment forestière, ne sont pas abordés. |
| Trafic routier | L/E | +++ | Cf. corps du texte. |
| Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux) | L | ++ | Les effets du projet en matière de déplacements (réduction des largeurs de voie, limitations de vitesse, circulation alternée, accroissement temporaire du trafic de poids-lourds), particulièrement en phase travaux, sont bien considérés dans l'étude d'impact qui prévoit une communication de l'ensemble des informations (déroulement du chantier, plan de circulation, signalétique appropriée,...) auprès des riverains. Les itinéraires de chantier seront définis avec les municipalités et les horaires de travaux aménagés. Une remise en état des voiries empruntées par les engins de chantier est correctement prévue. |
| Sécurité et salubrité publique | L | +++ | Cf. corps du texte. |
| Santé | L | +++ | Cf. corps du texte. |
| Bruit | L | +++ | Cf. corps du texte. |
| Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...) | L | + | Le dossier mentionne correctement le potentiel archéologique du secteur du projet. Un diagnostic et des fouilles archéologiques préventives ont été prescrites. Il fait état de réseaux secs et humides (télécommunication, électricité, gaz, eaux usées, eau potable) dont la présence est bien prise en compte dans le projet. |

*** Étendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'information

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné