



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 15 JAN 2013

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet d'aménagement de la barrière de péage de l'autoroute A10
sur la commune de Sorigny (37)

I - Contexte et présentation du projet :

Le présent projet vise à agrandir la barrière de péage de Sorigny sur l'autoroute A10 qui relie Paris à Bordeaux. En 2010, cette autoroute était quotidiennement empruntée par une moyenne de 32 255 véhicules dont 6 527 poids lourds.

Ce projet, porté par la société concessionnaire Cofiroute, consiste en la mise en place de 6 voies de télépéage sans arrêt (TSA), ce qui implique un élargissement de la plate-forme de péage et le réaménagement des aires de stationnement et du réseau d'assainissement. Il relève du point 6°a) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (« travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs »)

L'opération a pour but de fluidifier le trafic et de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur cette autoroute.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier d'enquête publique, réputé complet et définitif et notamment d'une étude d'impact et d'une étude d'incidences Natura 2000.

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 projet. 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. 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 :

- des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique ;
- de la biodiversité ;
- du paysage.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 : Description du projet

L'étude d'impact décrit le projet d'une manière claire et aisément compréhensible (pp. 10-13) ; cette description est accompagnée de schémas et d'un phasage des travaux.

Les solutions de substitution – qui consistent en des modes d'aménagement alternatifs de la barrière – font également l'objet d'une description détaillée et le choix final est argumenté d'une manière appropriée au moyen d'une analyse comparative (étude d'impact, pp. 57-65).

La réglementation d'urbanisme applicable à la commune de Sorigny (schéma de cohérence territoriale de l'agglomération tourangelle en cours d'élaboration et plan local d'urbanisme en vigueur) est correctement exposée dans l'étude d'impact (pp. 42-44) et la compatibilité entre le projet et le plan local d'urbanisme est bien démontrée (p. 79).

L'étude d'impact contient une analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées (pp. 94-96), mais les noms et qualités de ses auteurs ne sont pas mentionnés. L'autorité environnementale rappelle que ces derniers éléments auraient dû figurer dans l'étude d'impact conformément à l'article R. 122-5-II-10° du code de l'environnement.

III-2 : Description de l'état initial, 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 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.

Le descriptif des impacts et des mesures envisagées est bien détaillé et proportionné aux caractéristiques et dimensions du projet.

L'autorité environnementale constate que l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus – notamment le projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LISEA) dont le tracé est proche de l'autoroute A10 – a été brièvement abordée (étude d'impact, p. 85). Il aurait été souhaitable qu'elle approfondisse davantage les effets cumulés des deux projets par rapport au paysage et au bruit.

Emissions de gaz à effet de serre et pollution atmosphérique

L'étude d'impact établit que le projet de TSA a un impact positif sur le climat et l'atmosphère en évitant les arrêts et accélérations au niveau de la barrière de péage, ce qui réduit les émissions de polluants : dioxyde de carbone (CO₂), oxydes d'azote, particules. Le raisonnement utilisé est basé sur l'hypothèse d'un franchissement de la barrière à 30 km/h par les automobiles et poids lourds (pp. 82-84).

Toutefois, une démonstration plus affinée aurait été souhaitable, en tenant compte de la vitesse réelle des véhicules à laquelle les véhicules empruntent la barrière.

De même, il aurait été logique que les estimations d'émissions de CO₂ tiennent compte de l'évolution attendue du parc automobile d'ici 2025, comme cela a été fait pour les oxydes d'azote et les particules.

Biodiversité

L'étude d'impact traite de façon détaillée de la biodiversité du secteur et des impacts du projet sur celle-ci.

Elle justifie de manière adaptée que le projet n'a pas d'incidence sur les sites Natura 2000 dont le plus proche est situé à plus de 10 kilomètres. Elle justifie aussi que l'aménagement envisagé a un faible impact sur la biodiversité à l'exception des amphibiens dont plusieurs espèces sont présentes dans les fossés bordant les voies d'accès au péage. A ce titre, elle préconise des mesures appropriées (pose de filets de protection et création de mares de substitution préalablement aux travaux) accompagnées d'un suivi (p. 73) et d'une estimation de leur coût (p. 90).

Il aurait été pertinent que l'étude précise l'emplacement des mares à créer et analyse au préalable les milieux sur lesquels elles seront implantées.

Paysage

L'étude d'impact atteste, de manière pertinente, que le projet n'entraîne pas de modification substantielle du paysage compte tenu de sa localisation sur le domaine autoroutier existant et de sa faible visibilité depuis les alentours. Elle établit que les principaux impacts sont liés au chantier dont le périmètre sera remis en état après la fin des travaux (pp. 74, 79 et 80), et fournit une estimation du coût de la remise en état des terrains (p. 90).

Toutefois, l'autorité environnementale fait remarquer que l'étude d'impact n'a pas évalué la visibilité des ouvrages pendant la nuit, qui pourrait être plus importante que pendant la journée du fait des panneaux lumineux et de la circulation des véhicules.

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

IV-1 : Phase chantier

L'étude d'impact donne une description détaillée des effets pendant la phase chantier sur l'environnement et propose des mesures globalement appropriées avec des suivis (pp. 71-75) et une estimation des coûts correspondants (p. 90).

Il aurait toutefois été souhaitable que certains aspects soient mieux précisés, notamment le sort des déchets de chantier et les modalités du réaménagement des aires de stationnement à l'aval de la gare de péage.

IV-2 : Insertion du projet dans son environnement

L'étude permet de prouver que le projet s'insère bien dans son environnement. Certains aspects comme la visibilité de nuit auraient mérité d'être développés.

V - Résumé non technique :

Un résumé non-technique est présent aux pages 7 à 18 de l'étude d'impact, il permet de rendre fidèlement compte de l'ensemble des enjeux environnementaux du projet, des impacts et des mesures envisagées. Pour une meilleure compréhension des solutions alternatives envisagées, il aurait été pertinent de les illustrer au moyen de schémas et d'un tableau d'analyse comparative des solutions, tels qu'ils figurent aux pages 58 à 65 de l'étude.

VI - Conclusion :

L'étude d'impact est de qualité satisfaisante, elle transcrit bien les enjeux environnementaux du secteur, fournit une analyse pertinente des effets du projet et propose des mesures appropriées.



Pierre-Etienne BISCH

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)	L	++	Cf. corps de l'avis
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	Le projet prévoit la destruction de petites zones semi-naturelles, reconstituées après le chantier.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	+	L'emprise du projet concerne l'autoroute et les zones semi-naturelles proches.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	+	Pas de cours d'eau permanent mais des fossés de récupération pour recevoir les eaux polluées depuis l'autoroute.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	L	0	Pas de captage d'eau potable près du site.
Energies (consommations énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	L	++	Le projet vise à réduire la consommation de carburant liée à l'arrêt au péage.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	L	++	Cf. corps de l'avis
Sols (pollutions)	L	+	Risque de pollution accidentelle des sols liée aux travaux ou au trafic routier.
Air (pollutions)	E	+	Le projet vise à réduire la pollution de l'air.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Aléa « retrait-gonflement des argiles » moyen, aléa sismique faible.
Risques technologiques	L	+	Risque de pollution accidentelle lié au transport de matières dangereuses.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Le devenir des déchets de chantier aurait mérité d'être davantage développé.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Projet inclus dans le domaine autoroutier.
Patrimoine architectural, historique	L	0	
Paysages	L	+	Visibilité très faible de jour depuis les alentours, visibilité de nuit à préciser.
Odeurs	NC	0	
Emissions lumineuses	L	+	Emissions lumineuses non quantifiées.
Trafic routier	E	+	Le projet vise à fluidifier le trafic routier. Gêne temporaire pendant les travaux.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	+	Destruction et réaménagement des parcs de stationnement pendant les travaux.
Santé, sécurité et salubrité publique	L	+	Risques et nuisances liés aux travaux et au trafic routier.
Bruit	L	+	Bruit peu perceptible dans les environs (zone peu urbanisée), augmentation temporaire pendant les travaux.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	+	Servitudes liées à l'autoroute, possibilité de découvertes archéologiques fortuites.

* 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