



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 15 AVR. 2013

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Projet d'aménagement de la barrière de péage de l'autoroute A85
sur la commune de Restigné (37)
Dossier d'enquête publique

I - Contexte et présentation du projet :

Le présent projet vise à aménager la barrière de péage de Restigné sur l'autoroute A85, entre Tours et Angers. En 2011, cette barrière de péage était quotidiennement empruntée par une moyenne de 11 352 véhicules dont 1 590 poids lourds.

Ce projet, porté par la société concessionnaire Cofiroute, consiste en la mise en place de 3 voies de télépéage sans arrêt (TSA), au moyen d'un élargissement de la plate-forme sur son côté Nord. Il prévoit aussi des aménagements annexes sur les parcs de stationnement, les fossés de collecte des eaux et la galerie souterraine permettant au personnel d'accéder aux bornes de péage.

L'opération a pour buts de fluidifier le trafic et de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants 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 :

- du risque d'inondation ;
- du paysage ;
- de la biodiversité.

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 (p. 82-85). Cette description est accompagnée de schémas et d'un plan de phasage des travaux.

Les différentes solutions envisagées (modes d'aménagement de la barrière) font l'objet d'une description adéquate, de même que la comparaison de leurs avantages et inconvénients respectifs qui a conduit au choix final (étude d'impact, p. 74-81).

La compatibilité du projet avec la réglementation d'urbanisme applicable (plan local d'urbanisme de Restigné) est correctement argumentée (étude d'impact, p. 57).

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 présentées de manière appropriée en préambule à l'état initial.

L'étude d'impact rappelle l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement d'une manière proportionnée à leur ampleur, et prévoit des mesures correctrices adéquates.

Cependant, le coût des suivis spécifiques concernant la bonne application des mesures préconisées (étude d'impact, p. 105) aurait pu être intégré au titre des coûts des mesures envisagées (p. 110).

Risque d'inondation

L'étude d'impact établit que le terrain d'emprise du projet est soumis à un risque d'inondation, avec un aléa qualifié de « faible à moyen » par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) du Val d'Authion (p. 34-35) qui en identifie plusieurs causes (débordement des cours d'eau « le Lane » et « le Changeon », rupture de digue en rive droite de la Loire, remontée de nappes). Elle préconise des mesures adaptées pour sécuriser le périmètre des travaux conformément au règlement du PPRI (p. 89).

Elle précise par ailleurs que le terrain du projet est situé au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues (PHEC) du fait que la plate-forme de péage est formée de remblais s'élevant 1 à 2 mètres au-dessus de ce niveau (p. 89). Une cartographie des PHEC du secteur aurait permis de mieux appréhender ce point.

Paysage

L'étude d'impact rend correctement compte du contexte paysager général du secteur d'études (p. 67-69) et précise que la barrière de péage est relativement peu visible depuis les alentours, du fait de haies et de boisements qui viennent la masquer.

Elle évalue à juste titre que les incidences du projet sur le paysage concernent pour l'essentiel la phase de chantier, et qu'elles disparaîtront avec la remise en état des terrains à la fin des travaux (p. 93).

Toutefois, afin de s'assurer de la faible visibilité du chantier depuis les alentours, il aurait été souhaitable que la démonstration soit appuyée par des prises de vue depuis les habitations voisines.

De même, la visibilité de la barrière de péage pendant la nuit (qui pourrait être plus importante qu'en journée du fait des panneaux lumineux et des feux de signalisation des véhicules) aurait pu être abordée.

Biodiversité

L'étude d'impact contient un état initial de la biodiversité de bonne qualité, qui rend bien compte des espèces et milieux rencontrés dans l'emprise du projet et à ses abords immédiats, ainsi que des zonages de protection et d'inventaire à l'échelle d'un périmètre plus vaste (p. 37 et s.).

Elle évalue correctement les impacts du projet sur la faune, la flore et les milieux, et préconise des mesures appropriées.

Elle conclut à juste titre à l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000, compte tenu de l'emprise limitée du projet, de son inclusion dans le domaine autoroutier et de l'absence d'interaction avec les sites Natura 2000 des alentours (p. 96).

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

IV.1 : Phase chantier

L'étude d'impact comprend une description satisfaisante des effets du chantier sur l'environnement, et propose des mesures appropriées (p. 87-93).

IV.2 : Phase d'exploitation

L'étude rend correctement compte de la bonne insertion du projet dans son environnement.

Toutefois, les cartes isophoniques accompagnant l'évaluation de l'impact acoustique du projet (étude d'impact, p. 99-100) auraient pu localiser les habitations les plus proches pour faciliter la détermination du niveau de bruit auquel elles seront exposées.

V - Résumé non technique :

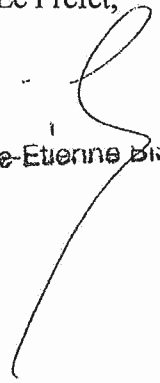
Un résumé non-technique est présent aux pages 6 à 22 de l'étude d'impact. Il permet de rendre fidèlement compte de l'ensemble des enjeux environnementaux du projet, des impacts et des mesures envisagées. Pour une meilleure compréhension du choix de la solution retenue, il aurait été pertinent d'y faire figurer les tableaux d'analyse comparative tels qu'ils figurent aux pages 80 et 81 de l'étude d'impact.

L'évaluation des impacts du projet, qui occupe les pages 14 à 22 du résumé non-technique aurait mérité d'être synthétisée.

VI - Conclusion :

Malgré quelques imprécisions relatives aux impacts visuels et phoniques du projet, l'étude d'impact est de qualité globalement satisfaisante. Elle transcrit bien les enjeux environnementaux du secteur, fournit une analyse pertinente des effets du projet et propose des mesures appropriées.

Le Préfet,



Pierre-Etienne Bouché

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	++	Cf. corps de l'avis.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	+	Le projet ne coupe pas de corridor écologique.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	+	Plusieurs ruisseaux et fossés autour du projet, nappes peu profondes. Risque de pollution des eaux, pris en compte de manière satisfaisante.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	L	+	2 captages d'eau potable dans la zone d'étude, le projet est en-dehors des périmètres de protection.
Energies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	L	+	Le projet vise à réduire la consommation énergétique liée à l'arrêt au péage.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	L	+	Le projet vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre lors du franchissement du péage.
Sols (pollutions)	NC	0	
Air (pollutions)	L	+	Emanations de polluants en phase travaux, correctement prises en compte.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	++	Cf. corps de l'avis.
Risques technologiques	L	+	Transport de matières dangereuses, pris en compte de manière satisfaisante.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Déchets de chantier, pris en compte de manière satisfaisante.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Projet inclus dans le domaine autoroutier.
Patrimoine architectural, historique	L	+	Un monument historique (château de Louy) dans l'aire d'étude, le projet est en-dehors du périmètre de protection.
Paysages	L	++	Cf. corps de l'avis.
Odeurs	L	+	Les éventuelles nuisances olfactives sont correctement prises en compte.
Emissions lumineuses	L	+	Emissions lumineuses non quantifiées.
Trafic routier	E	+	Gêne temporaire pendant les travaux, fait l'objet de mesures adéquates.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	L	+	Réaménagement des parcs de stationnement.
Santé, sécurité et salubrité publique	L	+	Risques liés aux travaux et au trafic routier, correctement pris en compte.
Bruit	L	+	Impact sonore très faible par rapport au niveau de bruit existant.
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